

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. CXCIX
n. 3

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 2012-2014, PARTE
SERVIZI E CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2016,
PARTE INVESTIMENTI)**

(Aggiornata al 31 dicembre 2014)

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

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

Comunicata alla Presidenza il 14 marzo 2016

PAGINA BIANCA

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

INDICE

1	Premesse	3
1.1	Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo	3
2	Il Contratto di Programma – parte Servizi	5
2.1	Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi	6
2.2	Il processo di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria	7
2.2.1	La manutenzione ordinaria	7
2.2.2	La manutenzione straordinaria	8
2.3	Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione ordinaria e per le attività di safety, security e navigazione	9
2.3.1	Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria	9
2.3.2	Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione	12
2.4	Risultanze del sistema di contabilità regolatoria	15
2.4.1	Struttura organizzativa di contabilità regolatoria e controllo interno del Gestore	18
2.5	Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione straordinaria	19
2.5.1	Il monitoraggio della spesa per la manutenzione straordinaria	20
2.6	Monitoraggio della qualità della rete	24
2.7	Le linee dismesse e le linee sospese all’esercizio	27
2.8	Il nuovo Contratto di Programma – parte Servizi	29
3	Il Contratto di Programma – parte Investimenti	31
3.1	Il Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti	32
3.1.1	Le tabelle del Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-16	34
3.2	Lo stato di attuazione degli investimenti	44
3.2.1	I finanziamenti per competenza	44
3.2.2	I finanziamenti per cassa	50
3.2.3	I finanziamenti per la Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	53
3.2.4	La Legge Obiettivo	55
3.2.5	Lo stato di attuazione della spesa: le contabilizzazioni	57
3.2.5.1	Lo stato di attuazione degli investimenti sulla Rete Convenzionale	57

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

3.2.5.2	La spesa per gli investimenti sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli	62
3.3	Le opere attivate all'esercizio	64
3.4	I risultati del monitoraggio della produzione.	67
3.5	L'Aggiornamento 2015 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-2016	69
4	Conclusioni	73

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

1. Premesse

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31/12/2014 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.

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, originariamente, a Ferrovie dello Stato SpA, oggi denominata Ferrovie dello Stato Italiane SpA (FSI spa)

A seguito dell'obbligo introdotto dalle direttive comunitarie (n. 91/440 (CEE) del 29/7/1991, 95/18 e 95/19 (CEE) del 19/6/1995, come recepite dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 , in tema di separazione contabile tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese che espletano servizi di trasporto ferroviario, la società Rete Ferroviaria Italiana SpA ai sensi della modifica dell'articolo 1 del suddetto atto di concessione avvenuta con DM 3/T del 19 gennaio 2006, è subentrata a FS SpA.

Al nuovo concessionario (RFI SpA), ai sensi dell'articolo 6 dell'atto di concessione, come modificato dal DM 60/T del 28 novembre 2002, sono stati affidati i compiti di progettazione, costruzione e gestione opere ed impianti ed espropriazione per pubblica utilità, da eseguire in base al contratto di programma stipulato, come noto, tra il concessionario medesimo ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 14 del citato D.lgs 188/2003, 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, dove 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.

A normativa vigente i contenuti del Contratto di Programma ed in particolare i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato – che restano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma - sono individuati nell'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 “ recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico”.

La disposizione di recente vigenza, recata dal sopra citato D.Lgs. n.112/2015, prevede 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, anche quelli potenziali, 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.

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

Il comma 3 del citato articolo 15, prevede la negoziazione separata, nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, da un lato degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura e per il miglioramento della qualità della rete e dall'altro dei finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura.

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 regolati non da un solo contratto, ma attraverso 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 denominata “ 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.

In esito a tale ultimo periodo 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.

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

2. Il Contratto di Programma – parte Servizi

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

2.1 Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi

Il contratto di programma 2012-2014, parte servizi, stipulato tra il MIT e RFI S.p.A. il 29 novembre 2013 regola il complesso delle azioni atte a garantire l'utilizzabilità dell'infrastruttura ferroviaria da parte dell'utenza in condizioni di sicurezza ed affidabilità. Il Contratto è stato sottoscritto dopo aver ricevuto parere favorevole dal CIPE e dalle competenti Commissioni Parlamentari, ai sensi di quanto previsto dall'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238. 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.

Esso 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.

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

2.2 Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria nazionale si estende per 16.723 km di linee, sulle quali RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale, ai sensi dell'Atto di Concessione (D.M. n138T del 2000), è responsabile della gestione complessiva della rete in parola.

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.

Gli interventi manutentivi sono classificati di tipo:

- “**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 24.300 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.

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

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.

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; Apparati 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 SSE.

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.

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

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.

I fabbisogni evidenziati dal CdP-S erano i seguenti:

Tabella2.3.1

Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	2012	2013	2014
Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890
Safety, Security e Navigazione	285	100	100	85
Totale Fabbisogni c/esercizio	3.135	1.110	1.050	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 mln di euro per l'anno 2014, stanziati dalla Legge n. 229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato).

2.3.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria

Come desumibile dalle successive tabelle, nel triennio di riferimento contrattuale (2012-2014), è stato attuato un percorso di contenimento della contribuzione pubblica, che ha visto una riduzione di risorse in conto esercizio dai 1.010 M€ del 2012 agli 890 M€ per il 2014.

Tabella2.3.2

	2012	2013	2014	Totale
Fabbisogni previsti in CdP-S	1.010	950	890	2.850
Risorse previste in CdP-S	1.010	950	890	2.850

(milioni di euro)

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

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

La Contabilità Regolatoria, della quale si esporranno le intere risultanze al successivo capitolo 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 2012-2014.

Tabella 2.3.3

Business Infrastruttura	2012	2013	2014
Nature di costo/ricavi			
<i>Ricavi da vendita e prestazioni</i>	208,4	203,6	185,2
<i>Ricavi da CdP-S 2012-2014</i>	1.010,0	950,4	890,6
Totale Ricavi	1.218,4	1.154,0	1.075,8
<i>Costo del Personale</i>	(677)	(645)	(653)
<i>Materiali</i>	(60)	(60)	(49)
<i>Servizi e Altri Costi</i>	(438)	(362)	(280)
<i>di cui Rilascio Fondo Manutenzione</i>			111
Totale Costi	(1.176)	(1.067)	(982)
MOL	42,7	87,3	93,5
<i>Partite Sotto MOL</i>	(83)	(76)	(114)
<i>di cui Rilascio credito per imposte anticipate</i>			(98)
Risultato netto	(40)	11	(21)

(milioni di euro)

nota: le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi

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

Come si desume dalla sopra riportata tabella, 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.

Esaminando i costi, si rileva che circa il 60% del totale è costituito dagli oneri del personale, mentre la restante parte afferisce ai costi per le materie prime necessarie per le lavorazioni ed i costi per servizi, tra cui rientrano anche le spese per interventi effettuati in *outsourcing*.

L'analisi dei dati per l'anno 2014 mostra un margine operativo lordo (MOL) (cioè senza considerare interessi, tasse ed ammortamenti) positivo per circa 93,5 mln di euro. Viceversa, il risultato netto, gravato dall'incidenza delle partite sotto MOL, si attesta su un valore negativo di circa 21 milioni di euro.

Sul risultato negativo, influisce sicuramente la minore disponibilità di risorse rispetto all'anno precedente (circa 78 milioni di euro), derivanti, sia dall'atteso minore trasferimento Statale (circa 60 milioni di euro in meno rispetto al 2013), sia dai minori ricavi da Mercato (circa 18 milioni di euro in meno).

Sul versante dei costi va rilevato come rispetto al dato del 2012, primo anno di vigenza contrattuale, si registri complessivamente (non considerando la partita straordinaria del fondo manutenzione di cui si dirà di seguito) una riduzione di oneri pari a circa 83 milioni.

Occorre segnalare che sui risultati 2014 incidono partite di natura straordinaria riconducibili al "Fondo di Manutenzione" ed al "credito per imposte anticipate".

In relazione alla prima posta, positiva, in sede di bilancio 2014 è stato definito l'utilizzo dell'intero fondo - in quanto sono venuti meno i presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento - con un impatto positivo sul livello dei costi per servizi per un importo pari a 111 mln di euro.

Il secondo dato, negativo, è relativo al credito d'imposta per attività anticipate, non più esigibile e recuperabile nel breve-medio periodo, a causa dell'azzeramento "strutturale" del valore di produzione ai fini IRAP, legato alla deducibilità integrale del costo del lavoro dalla base imponibile IRAP previsto dalla legge di stabilità 2015 (Legge n.190/2014, art.1, comma 20). Rilevata nelle partite "Sotto MOL", tale componente ha determinato un addebito (saldo negativo di 98 mln di euro riferibile al business infrastruttura) di tali componenti, con conseguente impatto negativo sul risultato netto del business.

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

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 2012-2014, a complessivi a 285 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
Risorse contrattualizzate	100	100	85
<i>di cui:</i>			
<i>Safety</i>	18	22	19
<i>Security</i>	30	32	29
<i>Navigazione</i>	53	47	36

(milioni di euro)

Anche per questi settori di attività le risultanze economiche sono desunte dalla Contabilità Regolatoria 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		
	Safety	Security	Navigazione	Safety	Security	Navigazione	Safety	Security	Navigazione
<i>(milioni di euro)</i>									
Ricavi da vendite e prestazioni	43,5	0,1	30,8	37,8	0,1	20,1	36,6	0,1	19,5
Ricavi da CdP-S	17,8	29,9	52,8	21,6	31,9	46,5	19,2	29,5	36,4
Totale Ricavi	61,3	30,0	83,6	59,4	31,9	66,6	55,7	29,6	55,8
Costo del Personale	(42,3)	(11,7)	(45,7)	(40,8)	(11,9)	(41,1)	(39,4)	(12,3)	(35,7)
Materiali	(3,0)	(1,2)	(11,6)	(2,8)	(1,2)	(7,5)	(2,9)	(1,0)	(6,4)
Servizi e Altri Costi	(10,9)	(16,5)	(22,8)	(9,8)	(17,9)	(12,4)	(9,4)	(17,0)	(11,8)
Totale Costi	(56,2)	(29,3)	(80,1)	(53,4)	(31,0)	(61,0)	(51,8)	(30,2)	(53,9)
MOL	5,1	0,6	3,4	5,9	1,0	5,5	4,0	(0,6)	1,9
Partite Sotto MOL	(5,1)	(0,7)	(6,7)	(5,9)	(1,0)	(5,6)	(5,4)	(1,5)	(4,5)
Risultato netto	(0,0)	(0,0)	(3,2)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(1,4)	(2,1)	(2,6)

L'analisi dei dati di consuntivo mostra risultati positivi, a livello di MOL, in tutti i settori di attività, fatta eccezione per la Security nel 2014.

Nel 2014, il contenimento dei costi operato dal Gestore ha permesso di controbilanciare la diminuzione delle risorse in conto esercizio di origine Statale (15 milioni di euro in meno) a livello

12

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

di MOL (tranne per la Security), ma non ha consentito di assorbire completamente l'incidenza delle partite sotto MOL.

In merito alle attività di Navigazione, il Gestore evidenzia 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 nel 2014 in termini di ricavi da mercato. Infatti, dopo una riduzione media annua dei ricavi del 14% nel periodo 2006-2013, nel 2014 sono stati conseguiti ricavi pari a circa 18 milioni di euro analogamente a quelli del 2013.

Riguardo all'attività svolta nel 2014, il traghettamento ferroviario sullo stretto di Messina sono state effettuate complessivamente 10.530 corse navi, rispetto alle 10.950 programmate. I servizi vengono erogati mediante l'utilizzo di 4 navi ferroviarie.

Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2014 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.

Nell'ambito del processo di Security le più significative attività poste in essere dal Gestore riguardano: 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, lo sforzo profuso dal Gestore in termini di impiego di personale per monitoraggi e presenziamenti, anche notturni, con il coinvolgimento anche delle Forze dell'Ordine, ha permesso nel 2014 di ridurre - rispetto al 2013 - del 14% circa del numero di furti di rame subiti in linea e del 21% circa della quantità di rame trafugata in linea e deposito, con una conseguente contrazione del 25% del danno economico patito, sia diretto riferito ai costi dei materiali, sia indiretto imputato alle attività manutentive necessarie per il ripristino della circolazione ferroviaria. Inoltre, sin dal febbraio 2012, sono state attivate specifiche iniziative che hanno visto il coinvolgimento, su un piano di collaborazione tra Pubblico e Privato, delle Forze di Polizia e di altri soggetti (Enel, Telecom) interessati dal fenomeno, con la creazione dell'Osservatorio Nazionale Furti Rame, istituito presso il Dipartimento Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno e ulteriormente rafforzato dal recente rinnovo del Protocollo di Legalità siglato il 9 luglio 2014. L'Osservatorio Nazionale ha anche avviato specifiche proposte - anche normative - al fine di favorire l'attività di prevenzione e controllo da parte delle Forze di Polizia.

Tabella 2.3.6

Furti di rame in linea	2012	2013	2014
Numero di furti	2.015	1.930	1.652
Quantità trafugata in linea e deposito (Kg)	861.635	812.760	641.180
Danni subiti (milioni di €)	10,59	9,44	7,07
<i>di cui: (danni indiretti)</i>	4,90	4,07	3,07
<i>(danni diretti)</i>	5,70	5,37	4,00

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.

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

Il Gestore Infrastruttura, inoltre, attraverso un'analisi dei rischi, è impegnato nella predisposizione dei progetti per la tutela degli impianti strategici per la circolazione ferroviaria, delle stazioni e delle persone, con una specifica attenzione allo sviluppo di sistemi di videosorveglianza per il controllo delle aree ferroviarie. Nel 2014 sono stati completati ed attivati oltre trenta impianti di security in altrettante stazioni, mentre si è conclusa l'attività di progettazione di circa 60 impianti di security da installare in altrettanti siti ferroviari. Presso la Sala Situazioni Sicurezza, 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.

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

Il Piano Annuale della Sicurezza 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.

Per il 2014, 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:

- programmazione, gestione, esecuzione e verifica della manutenzione degli enti rilevanti ai fini della sicurezza;
- interferenza dei fenomeni di dissesto idrogeologico con la circolazione dei treni;
- miglioramento del controllo dei processi manutentivi svolti anche attraverso l'ausilio degli strumenti di diagnostica mobile;
- impianti di protezione degli attraversamenti stradali;
- miglioramento della sicurezza dei viaggiatori negli ambienti aperti al pubblico, in presenza di circolazione dei treni;
- miglioramento della sicurezza attraverso l'adozione di nuove tecnologie;
- presidio delle opere civili, anche in linea con l'evoluzione tecnica;
- mitigazione del rischio connesso all'attraversamento della sede ferroviaria in corrispondenza dei passaggi a livello e dei punti critici, per gli indebiti attraversamenti da parte di persone non autorizzate.

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.

Nel 2014, il maggior numero di eventi significativi distinti secondo la classificazione ERA ha riguardato gli investimenti di persone da parte di materiale rotabile in movimento e gli incidenti ai passaggi a livello. Inoltre, più dell'80% 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.

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. Informazioni di maggior dettaglio o ulteriori approfondimenti possono essere reperiti nella Relazione annuale sulla sicurezza per il 2014, redatta da RFI.

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

2.4 Risultanze del sistema di contabilità regolatoria

RFI ha trasmesso nei termini contrattuali la Rendicontazione relativa alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria (SCR) adottato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, in osservanza dell'art. 5, punto 6, del suddetto Contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi, al fine di evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi e incentivi pubblici.

La Rendicontazione SCR 2014 è corredata dalle Note esplicative predisposte dalla stessa R.F.I. e dalla Relazione della KPMG S.p.a., società di revisione indipendente aggiudicataria dell'incarico di revisione per gli esercizi 2014-2016, subentrata in corso d'anno, per naturale termine dell'incarico, alla società di revisione Pricewaterhouse Coopers S.p.a.

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 su cui basare il ... giudizio"*, ha rilasciato in data 29 luglio 2015 apposita Relazione redatta ai sensi dell'art. 15 del D.lgs. 188/2003, in cui ha espresso il giudizio, senza rilievi, che la Rendicontazione SCR 2014 *"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 2014 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 ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici"* e che, pertanto, può non essere adatta per altro scopo.

Ciò posto, si osserva in primis che tale Rendicontazione risponde allo schema riportato nell'allegato 7/d al CdP-S 2012-2014, e fornisce una rappresentazione del conto economico delle attività industriali caratteristiche dei singoli business di RFI, individuati in: Circolazione; Infrastruttura; Patrimonio; Safety; Security; Navigazione.

In essa i ricavi sono distinti in due categorie:

- da vendite e prestazioni;
- da Stato e altri Enti.

In particolare, i ricavi provenienti dallo Stato sono stati stanziati inizialmente dalla Legge 184/2011 (bilancio di previsione 2012 e bilancio pluriennale 2012-2014), che alla tabella 2 dello Stato di previsione del M.E.F. prevede un importo complessivo triennale di 3.398.450.373 euro, di cui 1.211.446.791 euro per il 2012, 1.211.446.791 euro per il 2013 e 975.556.791 euro per il 2014.

Per il 2014, in conformità con quanto previsto nell'allegato 4 al CdP-S il totale di risorse in conto esercizio provenienti dallo Stato è pari a 975,56 milioni di €, ripartito per 890,56 milioni di € alla Manutenzione Ordinaria del business Infrastruttura, e per i restanti 85 milioni di € tra Safety, Security e Navigazione. La tabella 2.3.1 del precedente paragrafo riporta la ripartizione di dette risorse tra le attività di Safety, Security e Navigazione.

Tali risorse, come detto, sono appostate sul capitolo 1541 del bilancio dello Stato, di competenza del MEF e sono corrisposte a R.F.I. secondo le modalità pattuite all'art. 7, comma 3, del CdP-S 2012-2014.

Dal lato dei costi operativi, la Rendicontazione SCR 2014 opera una disaggregazione per singolo business delle seguenti categorie: Costo del lavoro; Materiali; Servizi; Costi per godimento beni di

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

terzi; Altri costi operativi; Capitalizzazioni (con segno positivo, i valori delle capitalizzazioni che determinano un incremento del patrimonio).

Con il descritto ordine di esposizione si giunge a individuare il margine industriale – inteso quale differenza tra i su elencati ricavi e costi – per ogni business, e dalla somma di questi si ottiene il margine industriale complessivo pari a 575,03 milioni di €.

La differenza tra tali margini industriali e la quota di costo generale riferibile a ogni business, calcolata secondo appositi algoritmi di allocazione, è definita Margine operativo lordo (MOL), che espone un valore complessivo per il 2014 di 450,96 milioni di €.

Pertanto, la redditività della gestione caratteristica di R.F.I. per l'esercizio 2014, senza considerare il risultato delle gestione finanziaria, della gestione fiscale, i deprezzamenti dei beni e gli ammortamenti, si dimostra positiva e valorizzata in 450,96 milioni di €.

A scalare, la Rendicontazione SCR 2014 evidenzia le partite economiche sotto il MOL, suddivise tra i singoli business e determinate extra sistema "BW Coreg", secondo i criteri illustrati nelle Note esplicative. In dettaglio, tali partite riguardano:

- gli ammortamenti relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità e Rete tradizionale (86,07 milioni di €);
- le svalutazioni inerenti le perdite da eliminazione cespiti (12 milioni di €);
- l'accantonamento al fondo svalutazione crediti (5,57 milioni di €);
- gli oneri finanziari per il completamento del progetto AV/AC (28,68 milioni di €);

altre partite sotto MOL (181,43 milioni di €), che comprendono le imposte sul reddito, in queste incluso il rilascio del credito per imposte anticipate di 169,05 milioni di €, non più esigibili e recuperabili nel breve-medio periodo, a causa dell'azzeramento "strutturale" della base imponibile IRAP legato alla deducibilità integrale agli effetti di tale imposta del costo del lavoro, introdotta dalla Legge 190/2014.

Dalle Note esplicative alla Rendicontazione SCR 2014 emerge che la ripartizione delle partite riepilogate al di sotto del MOL è stata effettuata tra i diversi business in base all'incidenza del costo del personale a ruolo del singolo business rispetto al costo del personale a ruolo totale.

Il totale della partite sotto MOL assomma a complessivi 310,87 milioni di €.

Infine, la differenza tra MOL e partite sotto MOL porta un risultato di esercizio di contabilità regolatoria positivo di 140,09 milioni di €.

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

Le attività industriali Safety, Security e Navigazione oltre ai ricavi da vendite e prestazioni hanno ricevuto erogazioni pubbliche. I rispettivi consuntivi mostrano risultati positivi a livello di MOL, per Safety e Navigazione, e negativi per tutti e tre i business a livello di risultato finale di esercizio.

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 Patrimonio, pur non beneficiando di contributi statali, danno origine al 70% del margine industriale e al 78% del MOL, e sono le uniche componenti positive del risultato finale di esercizio.

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

Tabella 2.4.1

Business	Circolazione	Infrastruttura	Patrimonio	Safety	Security	Navigazione	Risultato
TOTALE RICAVI							
Ricavi da Vendite e Prestazioni	1.219,65	1.075,75	46,50	55,72	29,61	55,82	2.483,05
Ricavi da Stato ed altri Enti	1.219,65	185,19	46,50	36,56	0,13	19,45	1.507,49
	-	890,56	-	19,16	29,47	36,37	975,56
TOTALE COSTI OPERATIVI							
Costo del Lavoro	(850,60)	(916,90)	(12,89)	(48,48)	(28,83)	(50,32)	(1.908,02)
Materiali	(480,88)	(804,81)	(0,00)	(37,74)	(11,54)	(33,84)	(1.368,81)
Servizi	(111,33)	(297,08)	(0,07)	(2,88)	(0,95)	(6,43)	(418,74)
Costi per godimento di beni di terzi	(210,92)	(203,30)	(5,81)	(8,37)	(8,58)	(7,00)	(443,98)
Altri costi operativi	(8,91)	(12,83)	(1,86)	(0,29)	(7,30)	(0,81)	(32,01)
Capitalizzazioni	(38,66)	(63,84)	(5,14)	(3,42)	(0,76)	(2,49)	(114,31)
	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

17

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

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:

- **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
- 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 nelle varie strutture organizzative e nei vari Business secondo il sistema di contabilità regolatoria.

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

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

Fabbisogni previsti in CdP-S	2012	2013	2014	Totale
Manutenzione Straordinaria	720	720	720	2.160

(milioni di euro)

Le risorse per le attività di manutenzione straordinaria sono state apportate 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

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

delle risorse stanziare 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”.

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 manutenzione straordinaria per il triennio 2012-2014 e riportato nella tabella seguente:

Tabella 2.5.2

Annualità	Importo	Contabilizzazioni			
		2012	2013	2014	Totale al 2014
Prima annualità (2012)	720	-	395	187	582
Seconda annualità (2013)	720			491	491
Terza annualità (2014)	720			57	57
Totale	2.160	-	395	735	1.130

(milioni di euro)

Giova ricordare che l'iter di definizione, perfezionamento ed approvazione del CdP-S 2012-2014 (registrato il 9/6/2014 dalla Corte dei Conti), è stato particolarmente articolato e complesso, 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.

Lo stato di avanzamento del programma di manutenzione straordinaria previsto per l'intero periodo, risulta essere interamente finanziato (2.160 mln di €) e risultano impegnate somme per circa 1.620 milioni di €, pari al 75% delle risorse disponibili. Si veda, in proposito la sottostante tabella:

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

Tabella 2.5.3

EROGAZIONI DI CASSA (milioni di euro)		Risorse impegnate	Consuntivi			
Competenza Capitolo	Fonte		2012	2013	2014	Totale al 2014
MEF	Capitolo 1541	262			262	262
MIT (*)	Capitolo 7514 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 33/2012	300			88	88
MIT	Capitolo 7518 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 22/2013	240		82		82
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	300			289	289
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	338			153	153
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014	500			-	-
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014	220			-	-
Totale		2.160	-	82	792	874

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

La quota di contabilizzazioni, al 31/12/2014, è pari a circa 1.130 milioni di €, con un incremento, rispetto al dato contabilizzato nel 2013 di 735 milioni di €, ed evidenzia che tale spesa è stata così ripartita:

- 40% per il settore armamento;
- 32% per gli impianti tecnologici;
- 15% per le opere civili;
- la restante parte per impianti di trazione elettrica, SSE, Terminali e mezzi d'opera.

Analizziamo di seguito lo stato di avanzamento della spesa al 31/12/2014 delle singole annualità contrattuali.

Prima annualità del contratto (2012).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari all'85% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 95% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.4

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	682	582

(milioni di euro)

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

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

Tabella 2.5.5

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2012	TOTALE IMPORTO CONTRATTUALIZZATO (al 31/12/2014)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2015)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2014)
Acquisti a rimpiazzo	14.967	14.967	8.687
Aumento produttività	158.627	158.627	155.925
Corpo stradale	424.868	395.044	331.898
Impianti tecnologici	65.602	62.372	49.442
Terminali e servizi	27.417	22.502	14.786
Trazione elettrica e SSE	28.519	28.129	21.450
TOTALE	720.000	681.641	582.187

(milioni di euro)

Seconda annualità del contratto (2013).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 77% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 88% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.6

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	636	491

(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 CONTRATTUALIZZATO (al 31/12/2014)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2015)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2014)
Acquisti a rimpiazzo	22.900	22.900	11.697
Aumento produttività	196.797	196.797	188.283
Corpo stradale	372.359	317.778	232.646
Impianti tecnologici	60.534	52.406	34.123
Terminali e servizi	33.796	24.204	13.740
Trazione elettrica e SSE	33.614	22.200	10.836
TOTALE	720.000	636.285	491.324

(milioni di euro)

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

Terza annualità del contratto (2014).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 19% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 42% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.8

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	302	57

(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 CONTRATTUALIZZATO (al 31/12/2014)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2015)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2014)
Acquisti a rimpiazzo	7.078	7.078	0
Aumento produttività	204.521	204.521	10.471
Corpo stradale	388.303	90.785	46.240
Impianti tecnologici	66.374	0	0
Terminali e servizi	25.380	0	0
Trazione elettrica e SSE	28.345	0	0
TOTALE	720.000	302.384	56.711

(milioni di euro)

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

2.6 Monitoraggio della qualità della rete

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

Preliminarmente, 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 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/MKT, 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 2014 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 consuntivi nel 2014, evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli "segmenti di servizio" a mercato/AV, regionale e cargo. Mentre il servizio lunga percorrenza/servizio universale non raggiunge, in termini di puntualità, la "soglia di performance" prestabilita. Nel periodo di osservazione infatti il dato aggregato fornito da RFI nel consuntivo 2014 - è pari a 96,6 a fronte di una soglia di performance, che tiene conto peraltro della prevista "oscillazione", pari a 97,0.

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

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

Indicatori del Livello di Guasti

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2014 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 2014	Scostamento
Linee con $T_g \leq 40$	0,60	0,26	-0,34
Linee con $40 < T_g < 100$	0,70	0,58	-0,12
Linea con $T_g \geq 100$	1,25	0,80	-0,45
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,63	-0,47
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,11	-0,89

Indicatori Tempi di Primo Intervento

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2014 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella 2.6.2

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2014 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $T_g \leq 40$	≤ 3 h	39	-141
Linee con $40 < T_g < 100$	≤ 2 h	28	-92
Linea con $T_g \geq 100$	≤ 1 h	28	-32
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	21	-9
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	24	-6

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

Indicatori di puntualità

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

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

Il "calcolo della puntualità" dei treni in Italia avviene con le modalità e gli standard stabiliti dal Decreto Ministeriale n.146 T del 4 luglio 2000 e dal 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 "Frece" 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 2014 mostra una buona performance per il segmento "Regionale" in continuità con gli anni 2012 e 2013. Il segmento "Mercato" – che mostra un leggero miglioramento rispetto al 2013 (+0,1%) - ed il segmento "Cargo" si collocano entrambi all'interno del range di oscillazione della soglia di performance.

Il segmento "Lunga Percorrenza - Servizio Universale" resta, invece, al di fuori di tale range, pur mostrando un miglioramento (+0,2%) rispetto alla performance 2013.

La tabella seguente illustra i dati sopra descritti.

Tabella 2.6.3

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2014	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	97,4	-0,6	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	96,6	-0,9	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	97,5	0,5	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	93,8	-0,7	± 1,5

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

2.7 Le linee dismesse e le linee sospese all'esercizio

Nel corso dell'anno 2014 sono state dismesse dall'esercizio una serie di linee non più utilizzate per il servizio ferroviario, nel rispetto di quanto in proposito previsto dall'Atto di Concessione (art.2, comma 2 del D.M. n138T del 31/10/2000). Per tali linee cessa, da parte dello Stato, la corresponsione degli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nella successiva tabella si riporta l'elenco di tali linee e i relativi dati significativi.

Tabella 2.7.1

LINEA - TRATTA	Lunghezza (km)	TIPO	n° STAZIONI	DECRETO
Fiumicino Città - Bivio Porto	3	binario doppio	2	n° 236 del 26.5.2014
Pisa Centrale - Pisa Aeroporto	2 rami (rispett. da km 81+970 e km 82+152, fino alla progr. 82+923 di Pisa Aerop.)	binario doppio	1 (Stazione di Pisa esclusa)	n° 237 del 26.5.2014
Cervignano - Pontile	11,403	binario doppio	4	n° 238 del 26.5.2014
Busca - Dronero	12	binario doppio	2	n° 239 del 26.5.2014
Mazara del Vallo - Mazara del Vallo Porto	0,174	binario unico	2	n° 241 del 26.5.2014
Cologna Veneta - Legnago	12	binario doppio	3	n° 242 del 26.5.2014
San Giorgio di Nogaro - Porto di Nogaro	2,3	binario unico	2	n° 243 del 26.5.2014
Schettino - Regalbuto	36,75	binario doppio	6	n° 244 del 26.5.2014
Firenze P. Prato - Firenze Cascine	3,701	binario doppio	3	n° 245 del 26.5.2014
Cancello - Torre Annunziata Centrale	30,928	binario unico	7	n° 420 del 10.10.2014

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

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

Tabella 2.7.2

Elenco linee sospese
Savona Parco Doria - Savona Marittima
Santo Stefano - Sarzana (via Ponzano Magra)
Asti - Castagnole
Codola - Sarno
Caltagirone - Gela
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
Valle Aurelia - Vigna Clara

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

2.8 Il nuovo Contratto di Programma – parte Servizi

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

Nel corso del corrente anno sono stati posti in essere gli adempimenti relativi alla rinegoziazione di un nuovo contratto. Nell'ambito dell'espletamento di dette attività, sono emerse alcune criticità in sede di applicazione e recepimento di norme di legge e delibere di autorità indipendenti che hanno richiesto adeguati approfondimenti e l'attivazione di tavoli tecnici con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Gestore dell'infrastruttura.

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, quindi, - 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 2016-2020. Tale schema è attualmente in fase di trasmissione al CIPE per il competente esame, per poi essere trasmesso alle commissioni Parlamentari per l'espressione del previsto parere.

Il nuovo schema di CdP-S 2016-2016 presenta una struttura formulata in sostanziale continuità con il precedente Contratto relativo al periodo 2012-2014 e presenta le seguenti fonti finanziarie di copertura a legislazione vigente:

- Risorse in c/capitale (capitolo 7122/PG5), recati dalla Legge 23 dicembre n. 190/2014, da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete pari a complessivi 4.250 mln di euro per il periodo 2015-2020 (500 mln di euro per il 2015 e 750 mln di euro per ciascuno degli anni nel periodo 2016-2020);
- Risorse in c/esercizio (capitolo 1541) recati dalla Legge 23 dicembre n. 191/2014, da destinare alle attività di manutenzione ordinaria, servizi Safety, Security e Navigazione, pari a 2.927 mln di euro complessivi per il periodo 2015-2017 (circa 976 mln per ciascuno anno).

Per quanto riguarda la finalizzazione delle risorse previste a beneficio delle imprese ferroviarie del settore merci per le annualità 2015-2017, così come disposto dall'art. 1, comma 294 della Legge 190/2014, da un primo confronto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) è emersa l'opportunità di espungere dallo schema di nuovo CdP-S la disciplina connessa all'erogazione delle risorse in parola, in considerazione del fatto che la misura è stata notificata alla Commissione Europea e quest'ultima non si è ancora espressa al riguardo. Pertanto, nello schema allegato, è stato introdotto il concetto, che specifica che la misura non è efficace nell'immediato, in quanto è necessario aspettare il chiarimento in atto con la Commissione europea (Caso SA 40887). L'attuazione della disposizione non è stata, quindi, per il momento, inserita nello schema di Contratto ed andrebbe risolta a livello normativo.

Per quanto attiene poi ai servizi di assistenza per le persone a mobilità ridotta (PRM), durante la fase di negoziazione dello schema di Contratto, RFI aveva proposto di porre a carico del nuovo CdP-S gli oneri connessi a tali servizi prestati dallo stesso Gestore in osservanza degli obblighi di legge: ciò in quanto l'ART, con la Delibera n.70/2014, ha prescritto a RFI di fornire con costi a

29

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

proprio carico il servizio, determinando una tariffa per il servizio stesso che prevedesse un importo per l'impresa ferroviaria pari ai costi marginali per la fornitura. Nel considerare tale servizio come obbligo, RFI ne aveva proposto l'inserimento nel CdP-S, in relazione alla quota parte di costi non ribaltabili in tariffa alle imprese ferroviarie. Tale quota, come allora rappresentato da RFI, avrebbe ecceduto i fabbisogni dichiarati (e finanziati) per le attività di manutenzione ordinaria e di Safety, Security e Navigazione a legislazione vigente, per cui la previsione non è stata inserita nello schema di Contratto. Recentemente il Gestore ha evidenziato la necessità di risolvere la questione PRM, interessando i due ministeri, vigilante ed azionista (MIT e MEF), proponendo il reperimento di apposite risorse da regolare attraverso il CdP-S, ovvero di recuperare i costi attraverso l'applicazione di coefficienti di maggiorazione del canone di accesso all'infrastruttura.

Le principali novità del nuovo CdP

Lo schema nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2015 - 2020, 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 per il periodo 2016-2020 (almeno quinquennale, in coerenza con la normativa UE);
- 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);
- azioni di vigilanza e controllo: viene disposto l'obbligo per il Gestore,
 - di nominare, tra i componenti delle commissioni collaudo o di gara, soggetti qualificati ai sensi delle norme vigenti in materia, appartenenti all'Amministrazione vigilante o ad altre Amministrazioni aggiudicatrici;
 - di fornire i quadri tecnici economici riportanti, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture, delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;
 - di trasmettere annualmente i prezziari al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
 - di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia;
 - di effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali;
 - di trasmettere annualmente una relazione al Ministero, con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, contenente le valutazioni e le analisi di cui sopra;
 - di predisporre un piano di manutenzione programmata, quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

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

3. Il Contratto di Programma – parte Investimenti

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

3.1 Il Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti

Il Contratto di Programma 2007-2011 è il quinto di una serie di altri quattro contratti, rispettivamente relativi ai periodi temporali 1991-1992, 1993, 1994-2000 e 2001-2005. Rispetto a tali contratti pregressi, il contratto in esame ha introdotto una serie di innovazioni, tra cui le principali sono:

- la chiara distinzione delle “opere in corso” dalle “opere programmatiche”. Con le “opere in corso” sono stati intesi gli interventi infrastrutturali per i quali lo Stato garantisce - attraverso impegni pluriennali iscritti nella Legge di Stabilità - le risorse stimate necessarie fino al completamento degli stessi; per “opere programmatiche” sono stati, invece, intesi tutti quegli interventi infrastrutturali individuati come necessari in un orizzonte di più lungo termine o di più ampio contesto, ma considerati tuttavia privi di copertura finanziaria certa da parte dello Stato;
- la definizione di un gruppo di indicatori quantitativi per la misurazione dello stato di attuazione degli interventi previsti nel contratto e di un connesso sistema di sanzioni comminabili al gestore dell’infrastruttura in caso di mancato adempimento degli obblighi contrattuali;
- esclusione dall’atto negoziale, in funzione della successiva definizione in apposito contratto di servizio, delle clausole di fornitura e finanziamento dei servizi di mantenimento in efficienza e sicurezza delle linee e degli impianti ferroviari, nonché dei servizi di collegamento con le isole maggiori (continuità territoriale-navigazione).

L’iter attuativo del contratto 2007-2011, nel periodo di vigenza ha previsto due aggiornamenti annuali (2008 e 2009) ed un aggiornamento biennale (2010-2011), approvato dal CIPE con Delibera 20 gennaio 2012 n. 4 (G.U. n.196 del 23 agosto 2012, registrata alla Corte dei Conti il 10/10/2012 - Registro n.13 - Foglio n.372), esaminato ed approvato dalle Commissioni Parlamentari competenti nel mese di luglio 2012 e registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012. Tale atto contrattuale di aggiornamento è stato l’ultimo in ordine di tempo e la sua vigenza è stata reiteratamente prorogata in regime di ultrattività, prima sino al 30 giugno 2013 e successivamente sino al 30 giugno 2014 dal decreto-legge 6/3/2014 n. 16. Da tale data sarebbe dovuto entrare in vigore il nuovo Contratto di Programma 2012-2016 – parte investimenti.

Il nuovo Contratto di Programma 2012-2016, siglato tra le parti (RFI S.p.A. e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) è stato sottoscritto dalle parti 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” (25/2/2015) e della IX Commissione “Trasporti, poste e telecomunicazioni” (18/3/2015), in data 18 maggio 2015 è stato emesso il decreto interministeriale MIT/MEF n. 158 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.

Al fine di assicurare la continuità degli interventi di manutenzione straordinaria già avviati nell’ambito del CdP-I:

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

- i cicli di manutenzione straordinaria residuali per il periodo 2007-2011, sono rimasti disciplinati nel Contratto di Programma - parte Investimenti, nel quale sono state iscritte le relative risorse finanziarie;
- a partire dall'anno 2012, i nuovi cicli di manutenzione straordinaria sono regolati dal Contratto di Programma - parte Servizi, nel quale sono iscritte le corrispondenti risorse.

Gli interventi riportati nel contratto sono articolati per tabelle come di seguito indicato:

Tabella A “Portafoglio investimenti in corso e programmatici”, si compone di due sezioni ben distinte di cui la prima è riferita alle sole “opere in corso” dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente contratto e la seconda sezione 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. Il quadro programmatico sarà utilizzato per fornire elementi utili alla programmazione pluriennale degli investimenti riportata nell’Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.

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 (ex A1) “Investimenti realizzati per lotti costruttivi”, è riferita a progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi ai sensi dell’art. 2 comma 232 e ss. della Legge Finanziaria 2010;

Tabella C “Partecipazioni societarie”, riguarda opere infrastrutturali che RFI non realizza direttamente ma affidandole, ai sensi dell’articolo 3 dell’Atto di Concessione, a Società di scopo alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente ed indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate.

Tabella E “Opere Ultime”, riporta i programmi di investimento che saranno ultimati durante il periodo di vigenza del contratto e per i quali le parti riconoscono reciprocamente che non occorre alcuna ulteriore risorsa finanziaria.

Sono oggetto del Contratto i programmi/progetti iscritti nelle Tabelle A e C limitatamente alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria e gli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi iscritti nella tabella B, sia per la quota finanziata, che per gli impegni programmatici a completamento.

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

3.1.1 Le tabelle del Contratto di Programma – parte Investimenti 2012-16

Il CdP-I 2012–2016, oltre ai nuovi interventi da avviare iscritti nelle Tabelle A, B e C, ricomprende anche tutti gli investimenti ancora in corso di realizzazione già presenti nelle Tabelle A (“Opere in corso”) e A1 (ora B) del precedente CdP-I 2007–2011, unitamente alle relative fonti di finanziamento.

Il valore delle opere in corso del nuovo CdP-I 2012-2016 è pari a 98.736 milioni di €, di cui 32.000M€ relativi alla rete AV/AC Torino – Milano -Napoli, 38.398 milioni di € relativi allo sviluppo e mantenimento della Rete convenzionale/Alta Capacità e 28.338 milioni di € relativo ad opere ultimate.

Il valore delle opere programmatiche, aggiornato in coerenza con i due accordi stipulati nel mese di dicembre 2014 (5 dicembre “Nuova linea Torino-Lione” e 9 dicembre AV/AC Verona – Padova, sub-tratte Verona–Vicenza e Vicenza–Padova), è stato stimato pari a circa 134.000 milioni di €.

L’articolazione del Contratto di Programma 2012-2016 per tipologia degli investimenti, è la seguente:

Tabella A:

- tabella A00: **1.817 milioni di €** interamente finanziati per il completamento della manutenzione straordinaria del ciclo 2007-2011;
- tabella A01: **29.223 milioni di €** per la sicurezza e l’adeguamento agli obblighi di legge, di cui 5.424 M€ finanziati;
- tabella A02: **6.727 milioni di €** per le tecnologie per la circolazione e l’efficientamento, di cui 3.727 M€ finanziati;
- tabella A03: **5.236 milioni di €** per una serie di progetti destinati al superamento dei c.d. “colli di bottiglia”, di cui 2.231 M€ finanziati;
- tabella A04: **98.539 milioni di €** destinati al potenziamento dell’infrastruttura ferroviaria sia convenzionale che dell’Alta Capacità, di cui 15.496 M€ finanziati;
- tabella A05: **32.000 milioni di €** interamente finanziati per lo sviluppo della rete AV/AC Torino –Milano – Napoli.

Tabella B: **25.157 milioni di €** per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi non funzionali, di cui 6.430M€ finanziati.

Tabella C: **5.676 milioni di €** per investimenti realizzati tramite società di scopo, di cui 3.275 M€ finanziati.

Tabella E: **28.338 milioni di €** è il valore aggiornato delle opere ultimate.

Per ciascuna di queste categorie comprese nel portafoglio investimenti oggetto del CdP viene indicato nelle tabelle il dettaglio delle risorse disponibili (Sezione 1 – Opere in corso) e dei fabbisogni ancora non coperti (Sezione 2 – Opere Programmatiche).

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

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

Tabella 3.1.1

	SEZIONE 1 Opere in corso	SEZIONE 2 Opere Programmatiche	Totale
<i>(valori in milioni di €)</i>			
A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	60.694	112.848	173.542
A00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.817	-	1.817
A01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge	5.424	23.800	29.223
A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	3.727	3.000	6.727
A03-Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	2.231	3.005	5.236
A04 - Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale /Alta Capacità	15.496	83.043	98.539
A05 - Sviluppo infrastrutturale della Rete AV/AC: Torino-Milano-Napoli	32.000	-	32.000
B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	6.430	18.727	25.157
C - PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo)	3.275	2.402	5.676
Totale Tabella A+ B+C	70.399	133.977	204.375
E - OPERE ULTIME	28.338	-	28.338
TOTALE GENERALE	98.736	133.977	232.713

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

TABELLA A**A00 - manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)**

Nella Tabella A00 sono riportati i costi e le risorse relativi ai cicli di manutenzione straordinaria residui per gli anni 2007-2011, da completare, per un costo complessivo di **1.817 milioni di €**.

Come già ampiamente riferito, 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 - La Sicurezza e l'adeguamento a obblighi di legge

La tabella A01 ha un valore complessivo di 29.223 milioni di €, di cui 5.424 milioni di € relativi ad "opere in corso". I programmi di investimento ivi contenuti, sono articolati come rappresentato nella tabella seguente 3.1.2.

Le esigenze di investimento individuate traggono origine dal monitoraggio dell'incidentalità, in particolare in prossimità dei passaggi a livello e per il dissesto idrogeologico, nonché dalle necessità di adeguamento della sede e degli impianti agli standard tecnici individuati nelle leggi e/o regolamentazioni ministeriali in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie, risanamento acustico

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

e mitigazione del rischio sismico. In questo contesto si inserisce il programma di dismissione dei cosiddetti "contesti d'esercizio obsoleti", definiti dall'art. 3 del Decreto ANSF n. 4/2012 (situazioni non conformi ai principi del Regolamento della Circolazione Ferroviaria).

Il Piano per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge, presenta una complessità finanziaria e di realizzazione tale da travalicare l'arco di vigenza del Contratto di Programma (programmazione delle risorse di lungo periodo).

Tabella 3.1.2

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso	SEZIONE 2 Op. Programmatiche	Totale
A2004 - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria	2.780	1.576	4.356
A1013 - Idrogeologia e Sismica (1^ Fasc)	151	2.116	2.267
<i>Idrogeologia</i>	132	1.868	2.000
<i>Sismica</i>	19	248	267
A1006 - Soppressione passaggi a livello	1.558	6.300	7.858
A1004 - Obblighi di Legge (Sicurezza in galleria, Risanamento acustico e Accessibilità terminali viaggiatori)	835	13.808	14.643
<i>Sicurezza in galleria</i>	556	5.544	6.100
<i>Risanamento acustico</i>	229	8.071	8.300
<i>Accessibilità terminali viaggiatori</i>	50	193	243
A1011 - Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	100	-	100
Altri programmi	5.424	23.800	29.223

(valori in milioni di €)

A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

La Tabella A02, prevede programmi di investimento per complessivi **6.727 milioni di €**, di cui **3.727 milioni di €** di risorse disponibili.

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. Il programma principale è costituito dal miglioramento delle tecnologie per la circolazione.

Il programma di investimenti denominato "Security", risponde all'esigenza di tutelare, sia viaggiatori e frequentatori degli spazi di stazione, sia il patrimonio societario da atti vandalici. Gli obiettivi sensibili dell'infrastruttura ed il loro ordine di importanza vengono individuati da RFI, tenuto conto della loro valenza strategica, delle caratteristiche (vulnerabilità, ubicazione, configurazione, etc.), dei riflessi sulla circolazione ferroviaria, degli eventi dannosi cui sono stati esposti e dal rapporto costi/benefici delle disposizioni di security.

Nella successiva Tabella 3.1.3 è riportato il complesso dei programmi di investimento contenuti nella Tabella A02 del CdP.

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

Tabella 3.1.3

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso	SEZIONE 2 Opere Programmatiche	Totale
A2001 - Tecnologie per la circolazione	2.144	1.861	4.005
A2005 - Telecomunicazioni e GSM-R	695	220	915
A2008 - Sviluppo Tecnologie Innovative	232	70	302
A2009 - Security	114	-40	154
A2010 - Sistemi Informativi	372	150	522
A2011 - Tecnologie per l'interoperabilità	171	659	830
Totale	3.727	3.000	6.727

(valori in milioni di €)

A03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

La Tabella A03, prevede programmi di investimento per complessivi 5.236 milioni di €, di cui 3.005 milioni di € di risorse disponibili.

Tabella 3.1.4

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso	SEZIONE 2 Op. Programmatiche	Totale
Aree Metropolitane	1.217	1.205	2.422
Corridoi merci	557	1.100	1.657
Corridoi viaggiatori	457	700	1.157
Totale	2.231	3.005	5.236

(valori in milioni di €)

Obiettivo è incrementare la capacità della rete, migliorare la qualità e la regolarità del servizio attraverso azioni di natura tecnologica ed infrastrutturale, incrementare le prestazioni della rete per rendere più interconnesso e competitivo il sistema della mobilità nazionale, privilegiando investimenti "leggeri" in grado di rispondere in tempi rapidi alle esigenze del mercato.

Per lo sviluppo del trasporto pubblico locale si punta al potenziamento dei principali nodi della rete, all'eliminazione dei "colli di bottiglia" ed al miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità e della *security* delle stazioni. Per la media e lunga percorrenza le azioni sono dirette all'*upgrading* delle dotazioni tecnologiche e ad interventi per l'incremento delle prestazioni dell'infrastruttura. Per il trasporto delle merci le azioni sono finalizzate all'incremento prestazionale dei principali corridoi e all'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i porti ed i principali terminali.

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

A04 -Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità

Il Piano investimenti del Contratto di Programma, previsto per lo sviluppo infrastrutturale della Rete Convenzionale ammonta ad un totale 98.539 milioni di €, di cui 15.496 milioni di € relativi ad opere in corso già coperte finanziariamente, come rappresentato nella tabella 3.1.5.

Dall'analisi della composizione degli investimenti infrastrutturali inseriti nella Sezione 1 "Opere in corso", si evidenzia che il 35% del totale è riferito al Programma "Aree Metropolitane", il 39% ai "Core Network Corridor", il 16% ricade nella "Comprehensive network" mentre la restante parte è relativa ad opere minori (10%).

Tabella 3.1.5

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso	SEZIONE 2 Opere Programmatiche	Totale
Aree Metropolitane	5.481	12.292	17.773
Core Network Corridor	5.947	54.746	60.693
Comprehensive network	2.478	15.529	18.007
Altro	1.590	477	2.066
Totale	15.496	83.043	98.539

(valori in milioni di €)

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

La direttrice Alta Velocità Torino-Milano-Napoli si sviluppa complessivamente per circa 675 km ed è collegata al resto della rete ferroviaria attraverso binari di interconnessione. Essa è completamente aperta al pubblico dal 13 dicembre 2009.

La realizzazione della direttrice dorsale AV/AC Torino – Milano - Napoli rappresenta il principale intervento in Italia di potenziamento ferroviario dal dopoguerra ad oggi. Questo progetto d'investimento, dopo una lunga fase di gestazione cominciata all'inizio degli anni '90, ha visto il completamento della prima opera alla fine del 2005, con l'apertura della tratta AV/AC Roma - Napoli, seguita dopo pochi mesi dall'attivazione della tratta Torino - Novara.

Dal 2006 al 2012 è continuata la progressiva attivazione progressiva delle nuove opere comprese nelle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze, ivi compreso il nuovo Passante sotterraneo di Bologna, tratto di attraversamento urbano completamente interrato lungo 17,8 km, di cui oltre 10 km in galleria.

Nel 2013 è stata attivata la nuova stazione AV di Bologna. Tale importante opera genera, inoltre, rilevanti benefici per il sistema di mobilità urbana della stessa città felsinea in termini di riorganizzazione del Servizio Ferroviario Regionale e potenziamento dell Sistema Ferroviario Metropolitano. Sempre nel 2013 è stata attivata all'esercizio la nuova stazione AV di Reggio Emilia (cosiddetta medio-padana). Inoltre, a fine 2013 è stata conseguita l'attivazione all'esercizio ferroviario del "Collegamento nord-sud" tra le linee AV/AC Roma - Napoli e Napoli – Salerno, che permette ai servizi AV provenienti da Roma di proseguire direttamente verso Salerno.

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

Nel dettaglio della successiva tabella 3.1.6, sono esplicitati i costi complessivi dell'investimento.

Tabella 3.1.6

Investimenti su tratte/nodi	Costo totale			Descrizione
	2013	2014	Delta Costo 2014 vs 2013	
Tratta Torino-Milano	7.644	7.644	-	
Tratta Milano-Bologna	7.032	7.035	3	Attività aggiuntive nella stazione di Reggio Emilia AV per il miglioramento dell'accessibilità al terminale viaggiatori
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.720	-	
Tratta Roma-Firenze	344	519	175	Interventi di upgrading tecnologico, con rinnovo degli impianti di sicurezza, segnalamento e telecomunicazioni nella tratta PM Rovezzano(e) – Serebagni DD(e), finalizzati al miglioramento qualitativo dei servizi (affidabilità e predisposizione alla velocizzazione)
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	1.782	1.751	-31	Riduzione degli imprevisti del progetto, connessi principalmente alla revisione in atto del Piano di utilizzo delle terre, all'autorizzazione paesaggistica del tratto sud in sotterraneo del Passante e alle conseguenti ripercussioni nei rapporti con il General Contractor
Nodo di Roma	764	764	-	
Nodo di Napoli	504	504	-	
Materiali di scorta	11	11	-	
Contingencies	228	81	-147	
Totale TO-MI-NA	32.000	32.000	-	

(valori in milioni di €)

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

TABELLA B

INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI

Nella Tabella B del CdP - I 2012-16 (ex tabella A1 del precedente Contratto), sono inseriti gli interventi realizzati per lotti costruttivi non funzionali. In tal senso, si fa riferimento a quanto stabilito all'articolo 2, comma 232, della legge n. 191/2009 (Legge Finanziaria 2010). Tale norma ha definito tali gli "specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro".

I progetti sono identificati 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 del primo lotto costruttivo, assume l'impegno di finanziare integralmente l'opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato.

In deroga a questa disciplina generale, il comma 230 dell'articolo unico della Legge di Stabilità 2015 (Legge n. 190/2014) ha previsto che per alcune specifiche tratte (Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia; linea AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi"; 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;
- linea AV/AC Milano-Genova, "Terzo Valico dei Giovi";
- Tunnel di base del Brennero - quota italiana.

La Legge n. 147/2013 (Legge di Stabilità 2014), all'art. 1, comma 76, ha individuato, rispetto al precedente Contratto di Programma 2007-11, nuovi interventi infrastrutturali da realizzare per lotti costruttivi stanziando risorse per 1.800 milioni di €:

- tratta Brescia-Verona-Padova, della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia,
- tratta Apice-Orsara e tratta Frasso Telesino-Vitulano, della linea AV/AC Napoli-Bari

Nella successiva tabella 3.1.7 si riportano i dati relativi a costi totali, coperture finanziarie e gli impegni programmatici che lo Stato ha assunto per la realizzazione di questi progetti.

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

Tabella 3.1.7

GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Lotti costruttivi finanziati	Lotti costruttivi a completamento	Costo totale
Tratta AV/AC Treviglio-Brescia	2.050		2.050
linea AV/AC Milano-Genova , "Terzo Valico dei Giovi"	1.587	4.613	6.200
<i>Opere propedeutiche e prog. Progresse</i>	220		
<i>Lotto 1</i>	500		
<i>Lotto 2</i>	860		
<i>Lotto 3</i>	7	1.423	
<i>Altri lotti da finanziare</i>		3.190	
Tunnel di Base del Brennero	888	3.977	4.865
<i>Studi ed indagini geognostiche</i>	260		
<i>Lotto 1</i>	280		
<i>Lotto 2</i>	297		
<i>Altri lotti da finanziare</i>	51	3.977	
Linea AV/AC Napoli-Bari: Raddoppio Apice-Orsara	768	1.918	2.686
<i>Lotto 1</i>	768		
<i>Altri lotti da finanziare</i>		1.918	
Linea AV-AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	768	3.186	3.954
<i>Lotto 1</i>	768		
<i>Altri lotti da finanziare</i>		3.186	
Linea AV-AC Verona-Padova: sottratta Verona-Vicenza	369	3.784	4.153
<i>Lotto 1</i>	369	90	
<i>Altri lotti da finanziare</i>		3.694	
Linea AV-AC Verona-Padova: sottratta Vicenza-Padova	0	1.249	1.249
<i>Altri lotti da finanziare</i>	0	1.249	
TOTALE	6.430	18.727	25.157

(valori in milioni di €)

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

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

TABELLA C PARTECIPAZIONI SOCIETARIE

Nel Contratto di Programma - I 2012-16 è stata inserita la tabella C “Partecipazioni societarie”, che include tutte quelle opere regolate dal CdP-I non direttamente ma affidate, ai sensi dell’art.3 dell’Atto di Concessione, a Società di scopo, alle quali sono trasferite, in base alla propria quota azionaria, direttamente ed indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate nel CdP.

La tabella C comprende il solo il progetto della nuova linea Torino – Lione.

L’intervento relativo al Nuovo Valico del Brennero è già ricompreso nella tabella B, di cui si è parlato in precedenza.

Il costo complessivo dell’intervento, quota Italia, è stato aggiornato dall’accordo di programma sottoscritto tra Ministero e RFI in data 5 dicembre 2014 che ha ridefinito in diminuzione il costo complessivo della quota italiana dell’opera a 5.676 milioni di €, di cui 854 milioni per studi ed indagine geognostiche e 4.822 milioni per la realizzazione dell’opera principale, al netto dell’adeguamento monetario da valutare tra Italia e Francia.

Le risorse disponibili ammontano a 3.275 M€, con un fabbisogno ancora da finanziare di 2.401 M€.

La Società di scopo responsabile della progettazione, realizzazione e gestione dell’opera è LTF (*Lyon Turin Ferroviaire*).

La realizzazione della nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione è stata prevista con l’Accordo intergovernativo del 29 gennaio 2001 (ratificato con legge 27 settembre 2002, n. 228). L’Accordo ha ad oggetto l’impegno a costruire, o a far costruire, le opere della parte comune italo-francese necessarie al nuovo collegamento ferroviario misto merci/passeggeri, individuando sia l’esatta definizione del tracciato, che gli studi necessari alla definizione del progetto. In esito a quanto disposto dall’Accordo, sono stati affidati alla Lyon Turin Ferroviaire S.a.s. - LTF (partecipata da RFI S.p.A. e Réseau Ferré de France), in qualità di Promotore, la conduzione degli studi, ricognizioni e lavori preliminari della parte comune italo-francese della sezione internazionale della nuova linea.

Con Delibera n. 57 del 3 agosto 2011 (pubblicata in G.U. n. 272 il 22 novembre 2011), il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare della opera in territorio italiano.

In data 30 gennaio 2012 è stato sottoscritto, tra i Governi francese e italiano, un nuovo Accordo (ratificato con legge 23 aprile 2014, n. 71), addizionale a quello del 2001.

Tale Accordo del 2012 prevede che il promotore pubblico sia costituito e controllato in modo paritetico dagli Stati italiano e francese, ed è responsabile della conclusione e del monitoraggio della esecuzione dei contratti richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall’esercizio della sezione transfrontaliera dell’opera. Inoltre, il promotore pubblico è ente aggiudicatore (ai sensi della Direttiva 2004/17/CE) ed ha la qualifica di gestore dell’infrastruttura della sezione transfrontaliera.

A seguito dell’entrata in vigore dell’Accordo del 2012, Réseau Ferré de France ha ceduto le sue partecipazioni in LTF allo Stato Francese (e, per esso, al Ministero dell’Energia e dello Sviluppo Sostenibile), mentre Rete Ferroviaria Italiana ha ceduto le sue partecipazioni in LTF a favore di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FSI S.p.A.).

Contestualmente all’approvazione della modifica del nuovo statuto societario, in data 23 febbraio 2015, LTF ha modificato la propria denominazione sociale in TELT (Tunnel Euroalpin Lyon Turin). Pertanto, TELT è oggi individuato come promotore pubblico chiamato a compiere le attività e le operazioni previste nell’Accordo.

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

Successivamente agli Accordi del 2001 e del 2012, il 24 febbraio 2014 è stato sottoscritto un ulteriore Accordo relativo all'affidamento, alla società TELT, della realizzazione dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera (quest'ultimo Accordo deve essere ratificato).

A completamento dell'iter approvativo del progetto, la Delibera CIPE n. 19/2015, pubblicata in Gazzetta Ufficiale, S.O., n. 181 del 06 agosto 2015, ha approvato, anche ai fini della Dichiarazione di Pubblica Utilità, il Progetto Definitivo della nuova linea ferroviaria Torino-Lione - sezione internazionale parte comune italo-francese.

Nello schema di Aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-16, che è stato trasmesso al CIPE per il parere di competenza, al fine della successiva sottoscrizione, si procede al trasferimento della gestione contrattuale del progetto "Nuova linea Torino-Lione" a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. I rapporti con il nuovo promotore verranno regolati attraverso la stipula di un apposito Contratto di Programma, con particolare riferimento alla gestione dei futuri finanziamenti.

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

3.2 Lo stato di attuazione degli investimenti

Nella sezione che segue si procederà in primis ad illustrare lo stato dei finanziamenti, per competenza e per cassa, assegnati al Gestore per l'attuazione del programma di investimenti ricompreso nel CdP-I e lo stato di attuazione dei medesimi, aggiornato al consuntivo dei dati al 31 dicembre 2014. I dati in parola sono stati consolidati dal Gestore al termine del primo semestre del 2015.

3.2.1 I finanziamenti per competenza

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 Convenzionale e contrattualizzate nell'ambito del CdP-I 2012 - 2016.

Le coperture finanziarie del Contratto di Programma - parte Investimenti 2012 -2016 hanno raggiunto il valore complessivo di 38.399 milioni di €, così ripartiti:

- 28.694 milioni di € per le opere in corso (Tabella A),
- 6.430 milioni di € per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B);
- 3.275 milioni di € per opere infrastrutturali che RFI non realizza direttamente ma affidandole a società di scopo (Tabella C).

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

Tabella 3.2.1

Tabelle CdP-I 2012-16	Coperture di competenza contrattualizzate				
	Totale competenza (agg. 2010/11)	Trasferimenti in "Tabella E" e altre variazioni	Risorse aggiuntive CdP 2012 - 2016	Definanziamenti	Totale competenza (CdP 2012-16)
Opere in corso - (Tabella A)	37.609	(9.489)	3.356	(2.783)	28.694
Investimenti realizzati per lotti costruttivi - (Tabella B ex A1)	4.703		3.142	(1.415)	6.430
Partecipazioni Societarie - (Tabella C)	916		3.496	(1.117)	3.275
Totale	43.228	(9.489)	9.994	(5.335)	38.399
Opere programmatiche	134	(134)	-		-
Totale generale	43.362	(9.623)	9.994	(5.335)	38.399

(valori in milioni di €)

Con l'aggiornamento 2010-2011 del precedente CdP 2007-11, il valore delle coperture finanziarie era pari a 43.362 milioni di €. Con la sottoscrizione del vigente CdP-I 2012-16, a seguito del definanziamento per 5.335 milioni di €, al trasferimento in tabella E di opere ultimante per 9.623

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

milioni di € ed alla contrattualizzazione di risorse aggiuntive per 9.994 milioni di €, il valore delle coperture finanziarie del portafoglio progetti è passato a 38.399 milioni di €.

Si riporta di seguito l'elenco dei provvedimenti che ha determinato il valore complessivo dei 5.335 milioni di € di definanziamenti operati con la sottoscrizione del CdP-I:

- **424** milioni di € per gli anni 2012-2014, nell'ambito delle spese rimodulabili delle missioni di ciascun Ministero così come individuate dall'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di riforma della contabilità pubblica);
- **300** milioni di €, ai sensi dell'art. 15 comma 3, punto b) del Decreto-legge n° 102 del 31 agosto 2013 "*Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni*", convertito con la Legge n. 124 del 28 ottobre 2013;
- **100** milioni di € per l'anno 2015, ai sensi all'art. 15 comma 3 punto d), secondo capoverso, dello stesso Decreto-legge n° 102/2013 che dispone la riduzione delle autorizzazioni di spesa di cui all'art. 7-ter della legge 71/2013 "*Emergenze ambientali*";
- **360** milioni di € per il periodo 2014 -2016, di cui 216 di definanziamenti e 144 M€ di accantonamenti, ai sensi dei Decreti Legge n° 4/2014, 66/2014 e 90/2014 i cui effetti si aggiungono a quanto disposto dal Decreto-legge 35/2013 e dall'art. 1 comma 428 della Legge di Stabilità 2014;
- **913** milioni di €, a valere sul capitolo di bilancio MEF 7532 per la Nuova linea Torino Lione, di cui:
 - 639 milioni di € ai sensi dell'art. 18 comma 13 del Decreto-legge n° 69 del 21 giugno 2013;
 - 124 milioni di € a seguito di ulteriori provvedimenti legislativi;
 - 150 milioni di € (stanziati per l'anno 2015) ai sensi dell'art. 1 comma 68 della Legge di stabilità 2014;
- **1.058** M€, a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali di cui:
 - 23 milioni di €, sul capitolo MIT 7515–Linea Treviglio – Brescia derivanti da vari provvedimenti legislativi, compreso il D.L. n. 4/2014;
 - 1.035 milioni di € sul capitolo MIT 7518 - Progetto Terzo valico dei Giovi, di cui 763 milioni di € ai sensi dell'art. 18 comma 13 del Decreto-legge n° 69 del 21 giugno 2013, 240 milioni di € a seguito del trasferimento al Contratto di Programma – parte servizi per la copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria 2012/2013 e 32 milioni di € in attuazione di altri provvedimenti legislativi;
- **31** milioni di € sul capitolo MIT 7540 - Interventi per il miglioramento della rete ferroviaria, per effetto delle riduzioni disposte ai sensi del D.L. n. 4/2014;
- **445** milioni di € a valere sul capitolo 7060 MIT, così ripartiti:
 - 63 milioni di € per il 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 le 9 annualità ancora disponibili dei finanziamenti originariamente assegnati per un importo totale di 50,91 M€ ed ha dichiarato perenti le sei annualità dal 2004 al 2009;

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

- 382 milioni di € destinati al “Potenziamento della linea ferroviaria Rho - Arona. Tratta Rho – Gallarate - Primo lotto funzionale Rho – Parabiago” a seguito della conversione in Legge del D.L. 23.12.2013, n.145 che all’art.13 prevede la revoca di assegnazioni di risorse di Legge Obiettivo previste dalla Delibera CIPE 33/2010 relativa ad interventi non ancora attivati;
- 370 milioni di €, sul capitolo MISE 8425 – Fondo sviluppo e Coesione, derivante dalla Delibera CIPE n° 6/2012, che a seguito di una revisione delle assegnazioni del Fondo ha revocato i finanziamenti FAS assegnati in via programmatica, con le delibere CIPE n. 51 e 52 del 2009;
- 534 milioni di € di risorse FESR del ciclo di programmazione 2007 -2013;
- 511 milioni di € di risorse TEN del ciclo di programmazione 2007 -2013;
- 79 milioni di € delle risorse del fondo di rotazione per una riprogrammazione degli interventi del Piano di azione e coesione della Regione Sardegna
- 182 milioni di € per la riduzione di risorse derivanti da EE.LL..

A tali definanze si aggiungono 28 milioni di € di accantonamenti sui capitoli MIT così suddivisi:

- 1 milione di euro sul capitolo 7515 Linea AV/AC Treviglio-Brescia;
- circa 6 milioni di € sul capitolo 7532 Torino-Lione;
- circa 21 milioni di € sul capitolo 7540 interventi per il miglioramento della rete ferroviaria di cui all’art. 18 del D.L. 69/2013.

Si riporta, quindi, di seguito l’elenco dei provvedimenti che ha determinato il valore complessivo delle risorse di competenza aggiuntive pari a 9.994 milioni di €, contrattualizzate in occasione della sottoscrizione del CdP-I 2012-2016:

- 3.599 milioni di €, recati dalla Legge n. 147 del 27 dicembre 2013 (*Legge di Stabilità 2014*), di cui:
 - 1.349 milioni di €, stanziati in Tabella E sotto la voce “rifinanziamenti” degli importi già stanziati a legislazione vigente, di cui ancora:
 - ✓ 580 milioni di €, quale quota parte del rifinanziamento del capitolo di bilancio 7122/MEF pari a 800 milioni di € (220 mln trasferiti al Contratto di Programma – parte servizi 2012-2014),
 - ✓ 200 milioni di €, quale incremento al finanziamento di 361 M€ già assegnato a seguito del Decreto interministeriale MIT/MEF n° 268 del 17 luglio 2013,
 - ✓ 540 M€, quale rifinanziamento del capitolo di bilancio 7532/MIT per la nuova linea ferroviaria Torino Lione,
 - ✓ 29 M€, come reintegrazione del definanziamento operato sul capitolo di bilancio 7515/MIT da precedenti provvedimenti legislativi.
 - 2.250 milioni di € assegnati come risorse di nuova competenza, così ripartiti:
 - ✓ 100 milioni di €, dall’art. 1 comma 74, da destinare per il finanziamento della tratta Cancellino - Frasso Telesino e variante alla linea Roma – Napoli;

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

- ✓ 1.800 milioni di €, dall'art. 1 comma 76, da destinare per il finanziamento delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia e delle tratte Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vitulano della Linea AV/AC Napoli-Bari, con erogazione diretta di 120 M€ per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029;
- ✓ 350 milioni di €, dall'art. 1 comma 80, da destinare al finanziamento degli interventi di adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce di cui 50 M€ per l'anno 2014 e 150 M€ per ciascuno degli anni 2015 e 2016;
- **3.302** milioni di € recati dalla Legge n. 228 del 24 dicembre 2012 (Legge di Stabilità 2013) e così ripartiti:
 - 362 milioni di € prioritariamente per la prosecuzione delle opere da realizzare per lotti costruttivi ai sensi dell'articolo 2, commi 232-234, della Legge 23 dicembre 2009, n. 191 (cap.7122, art.1 comma 176),
 - 2.940 milioni di € per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (cap.7532, art.1 comma 208),
- **300** milioni di € a valere sul "Fondo interventi urgenti e indifferibili" di cui all'art. 33 comma 1 della Legge n° 183/2011 "Legge di Stabilità 2012" assegnati con il DPCM del 1 marzo 2012 a RFI, per interventi previsti dal CdP - I;
- **1.200** milioni di € recati dall'art.7 ter comma 2 del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43 cd. "emergenze ambientali", convertito con la Legge n.71 del 24/06/2013, per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale da utilizzare prioritariamente per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero;
- **361** milioni di € assegnati per il finanziamento di un programma di interventi per il miglioramento della rete ferroviaria individuati dal Decreto interministeriale MIT/MEF n° 268 del 17 luglio 2013, a seguito della costituzione nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un Fondo ai sensi dell'art. 18 commi 1 e 2 del Decreto-legge n° 69/2013 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" c.d. "decreto del fare" convertito con la Legge n°98 del 9 agosto 2013;
- **72** milioni di € derivanti dall'eccedenza di fondi di legge Obiettivo non utilizzati per il pagamento degli oneri finanziari;
- **456** milioni di € derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale;
- **147** milioni di € derivanti dalla rimodulazione del Programma PON-FESR 2007-2013 recepita nel XII Decreto Dirigenziale n.6903 del 6 agosto 2014;
- **12** milioni di € assegnati dalla Delibera CIPE n° 86/2010 per il finanziamento del cunicolo della Maddalena della linea Torino – Lione;
- **217** milioni di € di risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007 – 2013;
- **327 M** € di risorse di cui 207 milioni di € provenienti da Enti Locali e 120 milioni di € quali contributo a fondo perduto, derivanti dalla stipula dell'accordo Italia-Svizzera siglato a Berna il 28/01/2014 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Consigliere Federale ai Trasporti per il finanziamento delle opere di ampliamento previste in Italia per il corridoio ferroviario sull'asse ferroviario del San Gottardo.

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

Tabella 3.2.2

Capitolo di Bilancio	Descrizione fonte	Risorse Totali (comprese risorse Cdp 2012 -2016)	Risorse contrattualizzate al C.d.P. 2012 -2016					Totale coperture del portafoglio al C.d.P. 2012 - 2016
			Riduzioni intervenute e trasferimenti in Tabella "Progetti Ultimeggi"	Coperture di portafoglio fino al 2011	Risorse contrattualizzate con il C.d.P. 2012 - 2016	Definanziameti contrattualizzati con il C.d.P. 2012 - 2016	Trasferimenti in Tabella E	
7122	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	662			662		658	
	CAP. 7122 - P.G. 2 - FONDO OPERE: RIFINANZIAMENTO ART. 1, COMMA 84, L.F. 266/05	68.589	(66.987)	27.422	580	(9.297)	17.627	
	CAP. 7122 - P.G. 4 INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA (D.L. 26.04.2013 N° 43 art. 7ter co.2 " emergenze ambientali")	1.200			1.200	(1.000)	1.100	
	CAP. 7122 - P.G. 6 - REI TRATTA CANCELLO FRASSO TELESINO - AV NAPOLI BARI	100			100		100	
	CAP. 7122 - P.G. 7 - REI BRESCIA VERONA PADOVA -FRASSA TELESINO VITUBIANO - APICE ORSARA	1.800			1.800		1.800	
	CAP. 7122 - P.G. 8 - ADEGUAMENTO TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO ADRIATIVO BOLOGNA LECCE	350			350		350	
	Subtotali Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)	72.701	(66.987)	27.422	4.692	(9.297)	21.635	
7123	Legge 30/98	210	(8)	203			203	
	Legge 354/98 (C.d.P. 94-00) 3° Addendum	1.400	(283)	1.115		(154)	1.081	
	Legge 194/98	10		10		(8)	3	
	Legge 472/1999	87	(11)	86		(11)	84	
	Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremolese"	48		48			48	
7120	Fondo FSC (ex FAS) agg. 2009 cap. 7120	460		460			460	
7124	Attualizzazione contributi quindicennali	1.118		1.118			1.118	
7242	Legge 189/83 - Soppressione PL	875	(231)	642			642	
7532	Legge di stabilità 2013 L. 24.12.2012 N° 228	3.480			3.480	(611)	2.561	

48

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

7540	Decreto MIT/MEF 17.07.2013 N° 268 (a valere sul Fondo costituito ai sensi del Decreto Legge 69/2013)	561		561		1541		510
8425	Delibera CIPE 19/2004 (Prot. al IV Addendum CIP 01-05) *	16		16				16
	Legge 64 / 86	41		41				41
7569	Fondo FSC (exFAS) agg. 2009	582		570		(130)		212
	Fondo FSC (ex - FAS) - Piano per il sud	1.230		1.230				1.230
	Legge 34/95	165		52				52
	Legge 64/1996	36		1				1
	Legge 135/1997	94		23				23
7060	Legge 208/98	15		15				15
	Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004)	348		241		(62)	(81)	248
	Legge Obiettivo 2009	1.317		1.317		(182)		935
7515	Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali - Treviglio - Brescia	949		920		(24)		925
7518	Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali - 3° Valico dei Giovi	1.100		1.100				65
7493	Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento	1.671		1.215		(1.314)		1.592
	Legge 65/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO	115		44			(79)	35
	Subtotale altre Fonti Stato	15.928	(862)	10.466		(3.026)	(83)	12.098
	Fonti comunitarie	4.183	(177)	3.642		(1.661)	(81)	2.906
	Risorse da terzi (EE.L.L., Altri Enti finanziatori e altro)	2.663	(804)	1.832		(1.827)	(216)	1.759
	Totale Rete Convenzionale/AC	95.476	(42.120)	43.362		(6.335)	(9.073)	38.399

(Valori in milioni di €)

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

La Tabella 3.2.2 riportata nelle pagine precedenti contiene il quadro totale degli stanziamenti del CdP secondo la “vista” per capitoli di Bilancio.

Si rileva che gli stanziamenti recati da tutte le varie fonti di finanziamento contrattualizzate nei vari Contratti di Programma che si sono avvicendati dal 1992 in poi, fino alla sottoscrizione del Contratto 2012-2016, sono pari complessivamente a **95.476** milioni di €.

All'importo sopra riportato va detratto il valore delle opere ultimate e trasferite in Tabella E del Contratto e il valore dei definanziamenti operati negli anni fino all'aggiornamento 2010/2011 del CdP 2007-11 per un importo complessivo pari a **42.120** milioni di €.

Considerando, quindi, le riduzioni intervenute per ulteriori definanziamenti di risorse e interventi ultimati e trasferiti nella tabella E contrattualizzati con il CdP 2012-16 per un importo di **14.957** milioni di €, il valore finale del “portafoglio” dei progetti del CdP-I 2012 – 2016 in vigore – come in precedenza descritto - è pari a **38.399** milioni di €.

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 2014, 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 2014 sono pari complessivamente a **21.255** milioni di €, corrispondenti a circa il 55% degli stanziamenti di competenza complessivi.

Le risorse erogate nel corso dell'anno 2014, sono state pari a **1.168** milioni di €, così ripartite:

- **692** milioni di € a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122, così articolati:
 - 480 milioni di €, relativi a crediti pregressi;
 - 150 milioni di €, quali quota parte dei 600 milioni di € assegnati originariamente al Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali—cap.7514/MIT e destinati alla manutenzione straordinaria.
Con il decreto DMT 40177/2013, con cui è stata disposta la corrispondente variazione di bilancio in termini di competenza e cassa, l'importo è stato trasferito a favore del capitolo MEF 7122;
 - 62 milioni di €, quale quota parte dei 240 milioni di € assegnati originariamente al Fondo Sviluppo e Coesione – cap. 8425/MIT.
Con il Decreto DMT 91452/2013 con cui è stata disposta la corrispondente variazione di bilancio in termini di competenza e cassa, l'importo è stato trasferito a favore del capitolo MEF 7122;
- **0,1** milioni di € recato da diversi provvedimenti legislativi sul capitolo di bilancio MEF 7123 relativi a crediti pregressi;
- **14** 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;
- **131** milioni di € relativi ad incassi su risorse di Legge Obiettivo;
- **49** milioni di € relativi ad incassi a valere sul Fondo Infrastrutture e Stradali – cap. 7515/MIT e destinati alla Linea Treviglio – Brescia;

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

- 196 milioni di € recati da fonti comunitarie, così articolati:
 - 103 milioni di € derivanti da incassi relativi al Programma PON - FESR;
 - 93 milioni di € derivanti da incassi comunitari relativi a risorse TEN-T;
- 85 milioni di € derivanti da Enti terzi (EE.LL, operazioni di autofinanziamento).

L'ammontare complessivo, pari a 21.255 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.

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

	Capitolo di bilancio	Descrizione fonte	Coperture di competenza del portafoglio progetti del CdP 2012 -2016	Erogazioni di cassa relative al portafoglio progetti del CdP 2012 -2016		
				al 2014	% totale vs competenza	di cui 2014
Fonti Stato	7122	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	658			
		CAP. 7122 - P.G. 2 - FONDO OPERE: RIFINANZIAMENTO ART. 1, COMMA 84, L.F. 266/05	17.627	14.623	83%	692
		CAP. 7122 - P.G. 4 INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA (D.L. 26.04.2013 N° 43, art. 7ter, comma 2 " emergenze ambientali")	1.100		-	
		CAP. 7122 - P.G. 6 - RFI TRATTA CANCELLO FRASSO TELESINO - AV NAPOLI BARI	100		-	
		CAP. 7122 - P.G. 7 - RFI BRESCIA VERONA PADOVA -FRASSA TELESINO VITULANO - APICE ORSARA	1.800		-	
		CAP. 7122 - P.G. 8 - ADEGUAMENTO TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO ADRIATICO BOLOGNA LECCE	350		-	
		Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)	21.635	14.623	68%	692
	7123	Legge 30/98	203			
		Legge 354/98 (CdP 94-00) 3° Addendum	1.081			
		Legge 194/98	3	1.396	98%	0
		Legge 472/1999	84			
		Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremolese"	48			

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

	7120	Fondi FAS - MEF aggiornamento 2009 cap. 7120	460	460	100%	-
	7124	Attualizzazione contributi quindicennali	1.118	1.118	100%	-
	7242	Legge 189/83 - Soppressione PL	642	642	100%	-
	7532	Legge di stabilità 2013 L. 24.12.2012 N° 228	2.561	-	-	-
	7540	Decreto MIT/MEF 17.07.2013 N° 268 (a valere sul Fondo costituito ai sensi del Decreto Legge 69/2013)	510	14	3%	14
	8425	Delibera CIPE 19/2004 (Preliminare al IV Addendum CdP 01-05)	16	-	-	-
		Legge 64 / 86	41	8	19%	-
		Fondi FSC (ex- FAS) - MIT aggiornamento 2009	212	-	-	-
		Fondi FSC (ex- FAS) - MIT aggiornamento 2010/2011 per il Piano per il sud	1.230	-	-	-
	7569	Legge 341/95	52	42	46%	
		Legge 641/1996	1			
		Legge 135/1997	23			
		Legge 208/98	15			
	7060	Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004)	248		-	
		Legge Obiettivo 2009	935	235	25%	131
	7515	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - Treviglio - Brescia	925	233	25%	49
	7518	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - 3° Valico dei Giovi	63	58	89%	
	7493	Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento	1.592	-	-	-
		Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO (**)	35	35	100%	-
		Subtotale altre Fonti Stato	12.098	4.241	35%	194
Altre fonti		Fonti comunitarie	2.906	1.645	57%	196
		Risorse da terzi (E.E.L.L., Altri Enti finanziatori e altro)	1.759	746	42%	85
		Totale Rete Convenzionale/AC	38.399	21.255	55%	1.168

(valori in milioni di €)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**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 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 I.S.P.A. 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 2014 è pari a 32.622 milioni di €, secondo la seguente ripartizione:

- 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. Si evidenzia che, in coerenza con il criterio di rappresentazione adottato per lo stanziamento della Legge Finanziaria 2007 (art.1, comma 975), nel prospetto di riepilogo delle fonti il valore dell'erogato è riportato al netto degli 800 milioni di € ricevuti dallo Stato per il pagamento della rata del servizio del debito connesso all'operazione di anticipazione finanziaria di parte dei contributi quindicennali.

Per quanto riguarda il fabbisogno residuo necessario per la copertura del costo totale del progetto, il suo reperimento è previsto a rischio d'impresa sul mercato finanziario. A fronte delle risorse di competenza di natura pubblica, le erogazioni complessivamente ricevute al 31 dicembre 2014 sono state pari a 29.483 milioni di €, di cui 28.954 milioni di € a valere su fonti Stato e 529 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 €.

Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione del Gestore.

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

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
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 (CUP 01-05)	1.343					
Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448 (CUP 01-05) 1° Addendum	2.696	5.128	1.474	6.370		6.370
Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289 (CUP 01-05) 2° Addendum	216					
Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CUP 01-05) 3° Addendum	560					
Definanziamento di 5.314 mln di euro (tabella E legge finanziaria 2004) e riallocazione fondi su Rete Convenzionale per l. 116 (3° Addendum)	6.340					
Finanziaria 2005 L. 30.12.2004 N° 311 (CUP 01-05) Acc. Prcl. IV Addendum	763		763	649		649
Definanziamento post Delibera CIPE 10/2009	6.340		6.340			
Subtotale finanziamenti da cap. di bilancio 7122 (post defianziamento 2009)	7.019	5.128	1.891	7.019	-	7.019
Bilancio dello Stato 2006 (Cap. 2222)	618		618	618		618
Legge 248/2006	1.800	1.800		1.800		1.800
Anticipazione contributi LF 2007 (art. 1 comma 975) (*)	1.500	1.162	338	1.162		1.162
LF 2007 (art.1 comma 964) (**)	8.092	6.121	1.971	4.892	400	5.292
LF 2007 (art.1 comma 964) - Accollo Debito ISPA	13.063	13.063	-	13.063		13.063
Totale da Stato	32.092	27.274	4.818	28.554	400	28.954
Fonti comunitarie	530	530	-	529	-	529
Totale fonti pubbliche	32.622	27.805	4.818	29.083	400	29.483

(valori in milioni di €)

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

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.

L'art.10, comma 8 della Legge n.196/2009 ha poi disposto che il Documento di Economia e Finanza (DEF) da presentare al Parlamento annualmente, rechi in allegato anche il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS) e lo stato di avanzamento relativo al precedente anno (Allegato Infrastrutture). Il CdP-I 2012-2016 fa riferimento all'ultimo Allegato Infrastrutture su cui è stato acquisito il parere del CIPE con Delibera n.26/2014.

Il CdP-I contiene, quindi, progetti che sono soggetti al regime normativo ed autorizzativo della Legge Obiettivo.

Nella sottostante tabella si evidenzia la ripartizione del valore dei progetti rientranti in tale regime.

Tabella 3.2.5

Tabella CdP	Costo totale CdP 2012-2016	di cui Legge Obiettivo
Tab. A - Investimenti in corso	141.542	77.991
Tab. B - Lotti Costruttivi	25.157	25.157
Tab. C Partecipazioni Societarie	5.676	5.676
Rete AV/AC TO-MI-NA	32.000	-
Totale	204.375	108.825

Le coperture finanziarie disponibili per competenza per i progetti di Legge Obiettivo con il CdP-I 2012-2016 sono evidenziate nella seguente tabella:

Tabella 3.2.6

Tabelle del CdP	Costo totale CdP 2012-2016	Totale coperture	Legge Obiettivo	Altre fonti Statali	Fonti Comunitarie	Terzi	Fabbisogno residuo
Tab. A - Investimenti in corso	77.991	4.972	349	4.111	511	1	73.020
Tab. B - Lotti Costruttivi	25.157	6.430	835	5.181	391	24	18.727
Tab. C -Partecipazioni Societarie	5.676	3.275	-	2.963	312	-	2.401
Totale	108.825	14.676	1.184	12.254	1.214	24	94.148

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

Le risorse che sono state assegnate con la Legge Obiettivo sono pari, quindi, a 1.184 milioni di €. Tale somma è così composta:

- 1.112 milioni di €, assegnati dal CIPE in sede di approvazione dei progetti;
- 72 milioni di €, derivanti dall'eccedenza di fondi di Legge Obiettivo destinati al pagamento di oneri finanziari. Tale somma è stata destinata a ripristinare la somma di 63,3 milioni di € precedentemente assegnata dal Decreto MIT/MEF n.22589/2004 come contributi quindicennali per le progettazioni preliminari e poi revocati con Decreto MIT/MEF n.405/2012.

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

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 2014 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.

Maggiori informazioni sui programmi e sui progetti sono contenute nella Relazione di RFI S.p.A. e nelle relative schede di dettaglio dei progetti, cui si rimanda per eventuali approfondimenti.

3.2.5.1 Lo stato di attuazione degli investimenti sulla Rete Convenzionale

In tale paragrafo si fa riferimento alle contabilizzazioni registrate dal Gestore sugli investimenti in corso di realizzazione compresi nelle Tabelle A (da A00 ad A04), B e C del Contratto di Programma vigente, nel corso del 2014.

I dati di consuntivo hanno registrato un volume di spesa totale pari a **1.992 milioni di €**, secondo la ripartizione riportata nella tabella sottostante:

Tabella 3.2.7

Tabelle CdP-I	Costo Opere	Contabilizzazioni					
		al 2011	2012	2013	2014	al 2014	Avanzamento % al 2014
Tabella A - Portafoglio investimenti in corso	28.694	11.836	1.894	1.301	1.281	16.312	57%
A00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.817	175	816	399	178	1.569	86%
A01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge	5.424	3.678	157	156	153	4.144	76%
A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	3.727	1.642	226	281	260	2.410	65%
A03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	2.231	206	49	68	110	432	19%
A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale RC/AC	15.496	6.135	646	397	579	7.757	50%
Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi	6.430	575	290	403	674	1.942	30%
Tabella C - Partecipazioni societarie	3.275	301	26	41	37	405	12%
Totale Generale	38.399	12.713	2.210	1.745	1.992	18.659	49%

Come si evince dalla lettura della tabella sopra riportata, nel corso del 2014 la spesa è stata così articolata:

- **1.281 milioni di €** per il portafoglio investimenti in corso e programmatici (Tabelle A01/02/03/04), pari al 64% del totale annuo;
- **674 milioni di €** relativi agli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B) pari al 34% del totale annuo

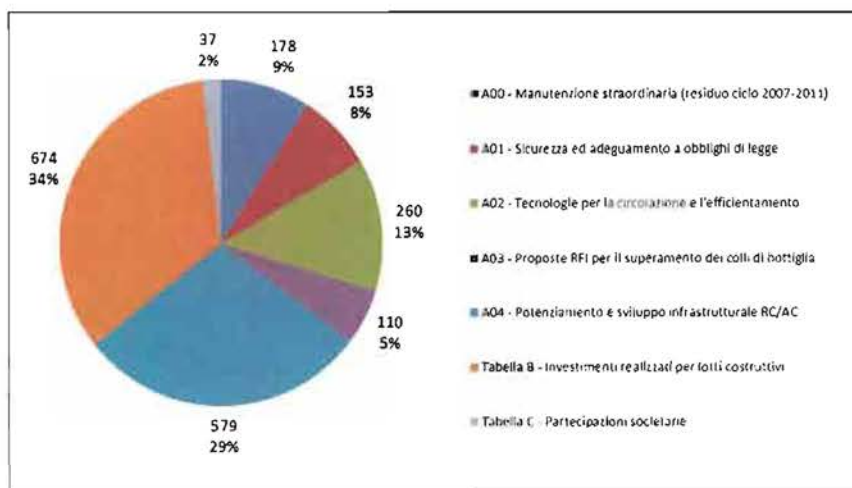
RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 37 milioni di € per le partecipazioni societarie (Tabella C) pari al 2% del totale annuo.

Il volume globale degli investimenti incrementa, rispetto al dato dell'esercizio precedente, con una variazione positiva di circa 247 milioni di € rispetto al 2013, anche se leggermente al di sotto del valore registrato nel 2012.

Si registra la contrazione dei volumi di spesa sulla manutenzione straordinaria ciclo 2007-2011, dovuta alla sostanziale conclusione del programma. In parallelo, però, si registra l'accelerazione degli interventi di sviluppo infrastrutturale sulla Rete Convenzionale (tabella A04).

Lo sviluppo della produzione complessiva è da attribuire in gran parte all'accelerazione delle cosiddette "grandi opere" realizzate per lotti costruttivi, con gli investimenti sul valico del Brennero e sulle linee AV/AC Treviglio-Brescia e "Terzo Valico dei Giovi", già in fase realizzativa (674 milioni di €, nel 2014, pari a circa il 34% del volume), insieme agli interventi ricompresi nella tabella A04 (579 milioni di €, nel 2014, pari a quasi il 30% del volume).



Il Gestore ha evidenziato alcune delle criticità che hanno influito sulla produzione:

- le difficoltà finanziarie di alcuni appaltatori che hanno comportato il rallentamento delle lavorazioni;
- i ritardi maturati nel perfezionamento di alcune procedure negoziali che hanno comportato ritardi nell'affidamento di alcuni appalti;
- imprevisti geologici, che hanno comportato la riprogrammazione di attività di scavo gallerie;
- complessità autorizzative sia in fase di approvazione dei progetti da parte degli Enti Locali che in fase di realizzazione delle opere (con particolare riguardo alla gestione delle terre).

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

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

Tabella A00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011): si tratta del completamento del ciclo di programmazione 2007-2011 degli interventi di manutenzione straordinaria (che dal 2012 in poi rientrano in uno specifico Contratto di Programma-parte Servizi) finanziati dal Contratto di Programma - parte Investimenti. Il volume consuntivato per l'anno 2014 è pari a **178 milioni di €**. Come detto, il volume delle contabilizzazioni è diminuito, in quanto il programma è ormai giunto quasi al completamento (86% della spesa programmata).

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 2014 è pari a **153 milioni di €**. Di tale importo, circa il 30% (46 milioni di €) è imputabile, in gran parte, ad interventi per la sicurezza in galleria e per il risanamento acustico. Circa 52 milioni di € sono stati contabilizzati nella soppressione dei Passaggi a Livello (un terzo circa del volume). Nella figura successiva è evidenziata la ripartizione percentuale dei volumi contabilizzati sul programma. Il trend della spesa si mantiene su livelli stabili dal 2012 ed è giunto al 76% del costo complessivo.

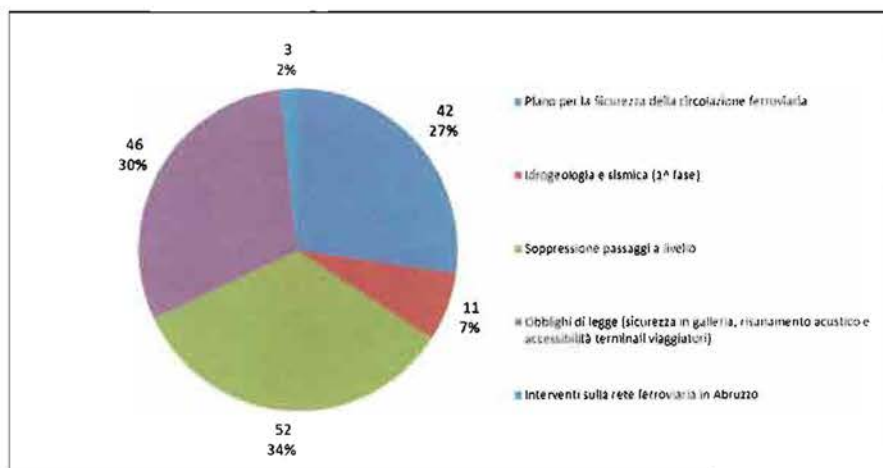


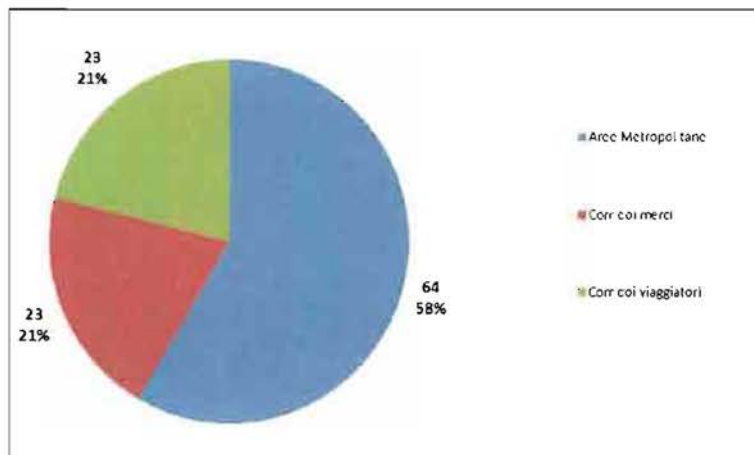
Tabella A02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento: il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento tecnologico della rete per l'anno 2014 è pari a **260 milioni di €**. Il volume della spesa è leggermente inferiore a quello del 2013, ma maggiore di quello del 2012. L'avanzamento del programma è a circa due terzi (65%) del costo complessivo.

Tabella A03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia: Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi per il superamento dei "colli di bottiglia" per l'anno 2014 è pari a **110 milioni di €**. Tale importo è stato contabilizzato per il 58% nei programmi di investimento relativi alle aree metropolitane; la restante parte è stata contabilizzata in egual misura per i programmi di investimento relativi ai corridoi merci ed ai corridoi viaggiatori.

Per quanto riguarda i programmi di investimento relativi alle aree metropolitane, circa la metà della spesa è stata realizzata per progetti presenti nell'ambito dell'upgrading del nodo di Roma.

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

Dal 2012 il trend della spesa è in costante progresso e lo stato di avanzamento della spesa è appena inferiore al 20% del costo complessivo stimato per l'intero programma.

**Tabella A04 - Potenziamento e sviluppo infrastrutturale RC/AC**

La parte più consistente della spesa relativa alla Tabella A del CdP-I nel 2014 è stata realizzata dagli investimenti compresi nella Tabella A04. Il livello complessivo delle contabilizzazioni nell'anno si è attestato a **579 milioni di €**, in aumento rispetto al 2013.

Una importante quota di spesa è stata realizzata all'interno delle aree metropolitane. In tale ambito, si evidenziano di seguito i progetti di investimento che hanno registrato le contabilizzazioni più significative :

- **Nodo di Genova:** potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole. Si tratta del quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena, il sestuplicamento tra Genova Principe e Genova Brignole, la sistemazione del piano del ferro (PRG) delle stazioni di Voltri e Genova Brignole e la realizzazione di nuove fermate per il servizio metropolitano. Nel 2014 la spesa realizzata è stata di 27 milioni di € e l'avanzamento del progetto si attesta a circa il 30%. Realizzazione delle opere principali entro il 2017;
- **Nodo di Palermo:** il progetto riguarda la sistemazione dell'assetto del nodo e, in particolare, del raddoppio della linea Palermo-Trapani nel tratto urbano Palermo Centrale/Brancaccio-Carini, con interrimento del tratto centrale Notarbartolo-La Malfa. Nel 2014 la spesa realizzata è stata di 37 milioni di € e l'avanzamento del progetto si attesta a circa il 64%. Realizzazione delle opere principali entro il 2018;
- **Nodo di Torino:** realizzazione quadruplicamento Porta Susa –Stura. Si tratta delle opere di completamento del passante da Porta Susa a Stura, già avviato all'esercizio commerciale da dicembre 2012. Nel 2014 la spesa realizzata è stata di 17 milioni di € e l'avanzamento del progetto si attesta a circa il 64%.

Di rilievo anche la spesa realizzata per il progetto relativo alla realizzazione del tunnel di base del Brennero: nel 2014 le contabilizzazioni si sono attestate a 46 milioni di €.

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

Per quanto riguarda il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia, nel 2014 sono stati contabilizzati 24 milioni di € nel progetto relativo alla tratta Andora-S.Lorenzo. Il relativo avanzamento si attesta al 77%.

Tra le principali opere che hanno registrato una spesa significativa nel 2014, rientrano i seguenti progetti nel Mezzogiorno:

- raddoppio Bari-Taranto. tratta Bari S.Andrea-Bitetto. Nel 2014 la spesa realizzata è stata di 15 milioni di € e l'avanzamento del progetto si attesta a circa il 30%.
- raddoppio Palermo-Messina, tratta Fiumetorto-Castelbuono. Nel 2014 la spesa realizzata è stata di 24 milioni di € e l'avanzamento del progetto si attesta a circa il 23%. Realizzazione delle opere principali entro il 2020.
- interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria. Nel 2014 la spesa realizzata è stata di 39 milioni di € e l'avanzamento del progetto si attesta a circa il 50%.

Nel 2014 sono state effettuate, altresì, contabilizzazioni relativamente ad interventi per la riduzione dei tempi di percorrenza in alcune linee ferroviarie della Sicilia e della Sardegna (linea Cagliari – Sassari – Olbia; linee Oristano-Sassari/Olbia e Decimomannu-Iglesias/Carbonia; linea Palermo-Agrigento).

Per quanto riguarda il nuovo collegamento Arcisate-Stabio per il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa dal Canton Ticino e per il collegamento diretto fra Varese e il sud-est della Svizzera, nel 2014 la spesa realizzata è stata di 22 milioni di € e l'avanzamento del progetto si attesta a circa il 50%.

Una spesa rilevante nel 2014, pari a 53 milioni di €, è stata realizzata per il progetto di potenziamento dell'asse ferroviario della Pontremolese (raddoppi S.Stefano di Magra-Chiesaccia e Solignano-Fornovo e completamento raccordo Garfagnana).

Nell'ambito dei programmi di potenziamento e sviluppo della rete, è stata registrata, nel corso del 2014, la spesa di 127 milioni di €, per la realizzazione di investimenti "diffusi" sull'intero territorio, all'interno dei quali la quota più consistente, pari a 67 milioni di €, è stata realizzata per il programma di ammodernamento infrastrutturale (interventi di *upgrading* di linee regionali eseguiti in attuazione di accordi e intese con gli Enti Locali).

Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi

Per quanto riguarda i progetti di investimento realizzati per lotti costruttivi, nel 2014 sono stati spesi complessivamente 674 milioni di €. Si registra una sensibile crescita del trend della spesa dal 2012.

Tra i progetti più importanti che hanno registrato consistenti contabilizzazioni, si evidenziano:

- realizzazione nuova linea AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi": 155 milioni di €;
- realizzazione nuova linea AV/AC Milano-Venezia, tratta Treviglio-Brescia: 469 milioni di € (58% del costo complessivo).

Tabella C – Partecipazioni societarie.

L'unico progetto compreso nella Tabella C è quello relativo alla realizzazione della nuova linea Torino – Lione. Nel 2014 le contabilizzazioni registrate sono state pari a 37 milioni di € e riguardano le opere propedeutiche alla realizzazione della sezione internazionale.

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

Come desumibile dalle notizie sopra riportate, l'impulso alla spesa complessiva realizzata nel 2014 per i programmi di investimento sulla Rete Convenzionale/Alta Capacità, è stato dato dai progetti rientranti nelle tre ultime tabelle esaminate (Tabella A04 - Tabella B - Tabella C). Infatti, il totale delle contabilizzazioni registrate su tali programmi di potenziamento e sviluppo infrastrutturale è stato pari a **1.290 milioni di €**.

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 2014 si è attestata su un volume complessivo di **327 milioni di €**.

Tale volume di spesa va suddiviso in una quota relativa alla realizzazione delle opere, pari a **127 milioni di €**, ed una quota relativa al pagamento degli interessi, pari a **199 milioni di €**.

Lo stato di avanzamento economico delle opere al 2014 si attesta su di un totale di 29.727 milioni di €, pari al **93%** del valore stimato dei costi a vita intera dell'intera infrastruttura (32.000 M€).

Nella successiva tabella 3.2.8 è riportato il quadro complessivo delle contabilizzazioni in suddiviso per tratte e nodi.

Tabella 3.2.8

AV/AC TO-MI-NA tratte/nodi	Costo a Vita Intera	Contabilizzazioni				
		al 31/12/2012	2013	2014	al 31/12/2014	Avanzamento % al 2014
Tratta Torino-Milano	7.644	7.391	141	8	7.540	99%
Tratta Milano-Bologna	7.035	6.778	224	-36	6.966	99%
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.645	15	9	5.669	99%
Tratta Roma-Firenze	519	123	5	7	135	26%
Tratta Roma-Napoli	5.905	5.692	18	13	5.722	97%
Nodo di Torino	3	3	0	0	3	100%
Nodo di Milano	44	42	1	0	43	98%
Nodo di Bologna	2.019	1.604	128	88	1.820	90%
Nodo di Firenze	1.612	674	44	25	742	46%
Nodo di Roma	764	668	24	6	698	91%
Nodo di Napoli	504	361	8	9	378	75%
Materiali di scorta	11	11	0	0	11	100%
Contingencies	220	0	0	0	0	0%
Totale TO-MI-NA	32.000	28.991	609	127	29.727	93%
Oneri finanziari e altri impieghi		4.206	189	199	4.594	

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

La rettificazione delle contabilizzazioni relative alla tratta Milano-Bologna è dovuta a sistemazioni amministrative conseguenti alla definizione della Convenzione sottoscritta con la regione Emilia Romagna, la Provincia ed il Comune di Reggio Emilia per il finanziamento del “nodo intermodale di interscambio tra la linea AV Milano-Bologna, la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla e le linee di trasporto urbano”. In base a tale Convenzione alcune opere connesse alla Stazione AV di Reggio Emilia ed alla relativa viabilità di accesso, già in parte realizzate, sono state finanziate a carico degli Enti Locali nell’ambito del programma di sviluppo infrastrutturale della linea Milano-Bologna (tabella A04).

Nella successiva tabella 3.2.9 sono riportate le opere sinora attivate e quelle da attivare (con la relativa attuale previsione) sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Tabella 3.2.9

TRATTA	Opera	Attivazione
Torino-Milano	Avviamento	febbraio 2006 - attivata
	Completamento	dicembre 2009- attivata
Milano-Bologna	Avviamento	settembre 2006 - attivata
	Completamento	dicembre 2008 - attivata
	Opere accessorie	giugno 2013 - attivata
Nodo di Bologna	Passante superficie	dicembre 2007 - attivato
	Passante sotterraneo senza servizio viaggiatori	giugno 2012 - attivata
	Passante sotterraneo e stazione AV/AC	giugno 2013 - attivata
Bologna-Firenze	Intera tratta	dicembre 2009- attivata
Nodo di Firenze	Scavalchi	settembre 2011 - attivata
	Passante sotterraneo	giugno 2019
	Stazione AV/AC	giugno 2020
Firenze-Roma	Adeguamento a standard I ^a fase	dicembre 09 - attivata
Nodo di Roma	Avviamento	ottobre 2006 - attivata
	Completamento	settembre 2008 - attivata
Roma-Napoli	Avviamento	dicembre 2005 - attivata
	Completamento	dicembre 2009- attivata
Nodo di Napoli	Avviamento	dicembre 2007 - attivata
	Collegamento nord sud	dicembre 2013 - attivata
	Stazione AV/AC	dicembre 2016

Si rimanda alla relazione di RFI per un dettaglio maggiore sulle opere realizzate ed in corso di realizzazione.

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

3.3 Le opere attivate all'esercizio

Le principali attivazioni del 2014 hanno riguardato interventi tecnologici sulla linea Torino-Padova, nel Nodo di Roma, sulla linea Bari-Taranto, sulla linea Messina-Siracusa, nonché l'attivazione del raddoppio della tratta Solignano-Osteriazza sulla linea Pontremolese e della variante di tracciato fra Rubiera e Modena.

Nella successiva tabella 3.3.1 viene riportato il consuntivo delle opere attivate nel corso del 2014, distinte per tipologia (sistemi di circolazione e di sicurezza).

I principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario, trovano conferma e specifico dettaglio nel bilancio di esercizio per il 2014 di RFI.

Tabella 3.3.1

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

Tali dati, nella successiva tabella 3.3.2, vengono disaggregati per tratta e per Direzione Territoriale di Produzione (i Compartimenti territoriali del Gestore che sono competenti alla realizzazione delle opere).

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

Tabella 3.3.2

anno 2014

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

65

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

3.4 I risultati del monitoraggio della produzione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabella 3.4.1

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

(valori espressi in percentuale)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Conclusioni

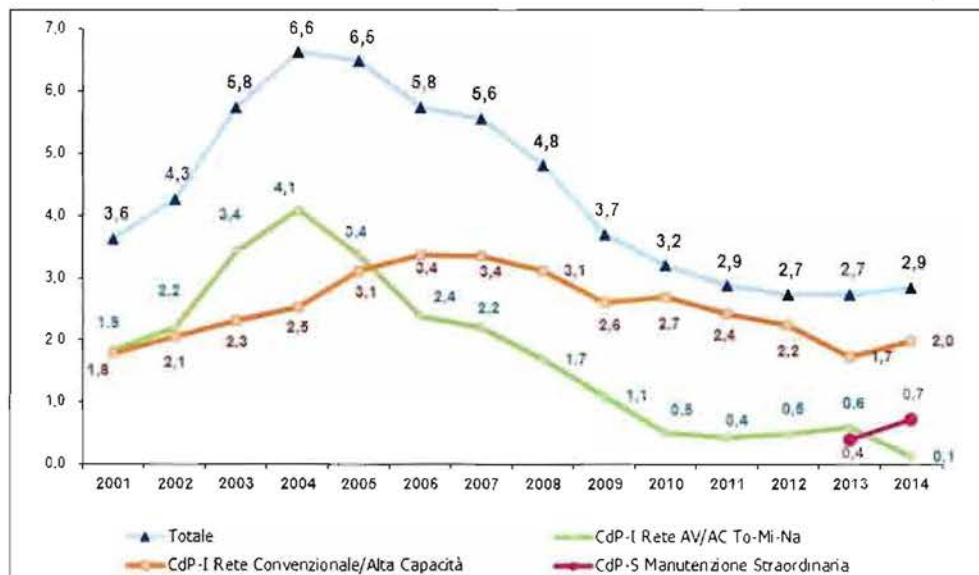
Con riferimento ai due contratti di Programma vigenti (parte Servizi e parte Investimenti) ed agli investimenti in corso di realizzazione (quelli ricompresi nelle Tabelle A e B del CdP-I e gli interventi di manutenzione straordinaria del CdP-S), nel corso del 2014 i dati di consuntivo hanno registrato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

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

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

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

Nella successiva figura è riportata la serie storica delle contabilizzazioni.



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

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

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

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

Tabella 4.1

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

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

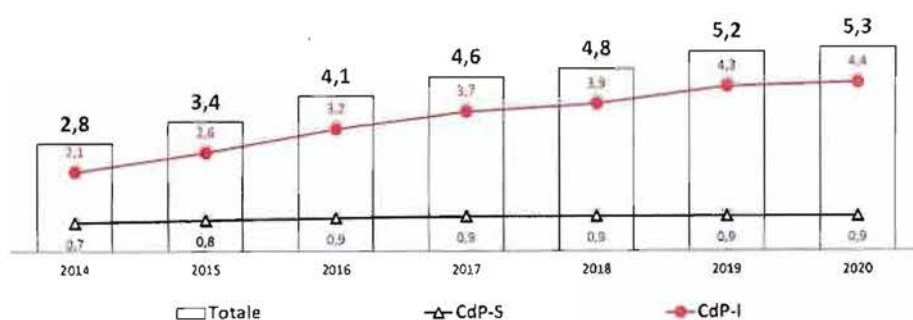
- nell'ambito del CdP-I, la misurazione della performance del Gestore, attuata secondo le specifiche di cui all'art.8 del medesimo Contratto, ha evidenziato che gli scostamenti dagli obiettivi prefissati sono rientrati nell'ambito del margine stabilito contrattualmente;
- nell'ambito del CdP-S, l'analisi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

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

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

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

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



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

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



Indice

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

Allegato 1: Schede illustrative interventi in Contratto di Programma- parte investimenti 2012-16



1 Premessa

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

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

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

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

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

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

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



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



2 Il Contratto di Programma - parte investimenti 2012-16

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

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

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

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

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



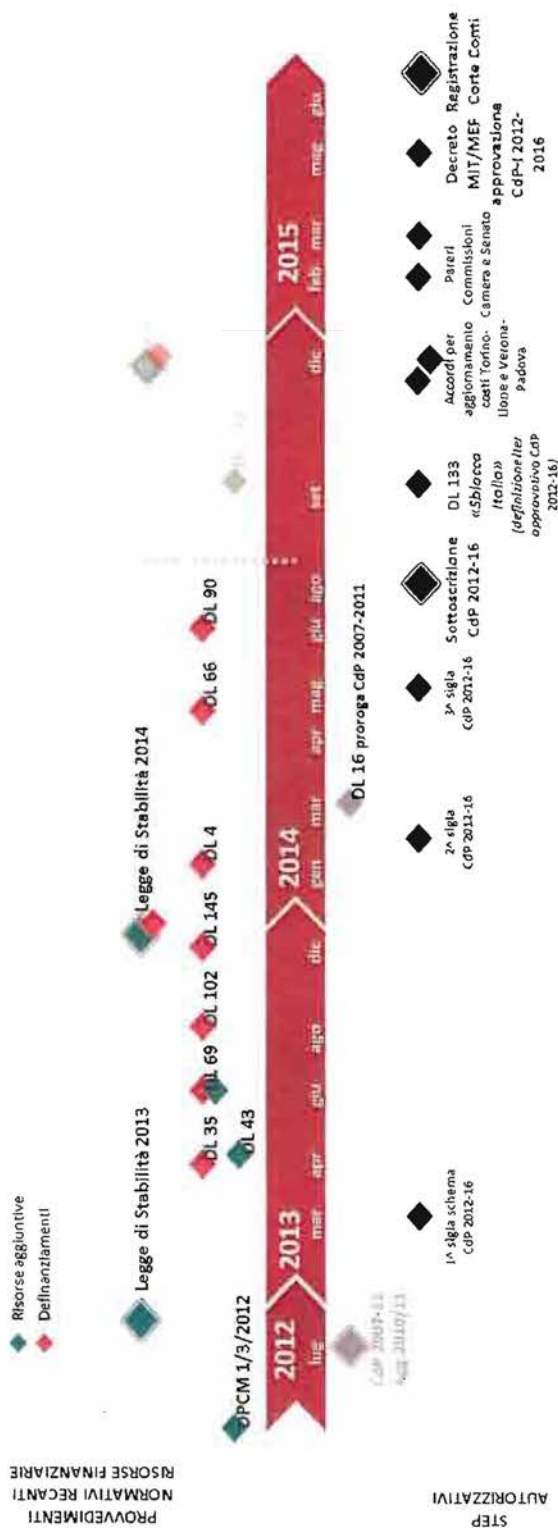
L'Atto che ha ricevuto i previsti pareri della VIII^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato e della IX^a Commissione permanente (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati rispettivamente nelle sedute del 25 febbraio e del 18 marzo 2015.

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

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



Figura 1 – Principali eventi relativi al CdP-I 2012-2016





2.1 Elementi salienti del Contratto

La novità più rilevante riguarda il tema della 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 Contratto di Programma parte Servizi.

Al fine di assicurare la continuità degli interventi di manutenzione straordinaria già avviati nell'ambito del CdP-I si è operato nel modo seguente:

- i cicli di manutenzione straordinaria residuali (2007-2011) permangono nel Contratto di Programma parte Investimenti, atto normativo nel quale sono state iscritte le relative risorse finanziarie;
- a partire dall'anno 2012, i nuovi cicli di manutenzione straordinaria sono regolati dal Contratto di Programma parte Servizi, nel quale sono iscritte le corrispondenti risorse.

Di seguito si riportano le modifiche di particolare rilevanza:

Art. 2 “Oggetto del Contratto”: a partire dall'anno 2012 il Contratto di programma – parte investimenti disciplina i rapporti tra Stato e Gestore esclusivamente per l'upgrading dei livelli di sicurezza e per la realizzazione dei progetti di investimento di sviluppo.

Gli interventi riportati nel contratto sono articolati per tabelle come di seguito indicato:

- la **Tabella A** si compone di due sezioni ben distinte di cui la sezione uno è riferita alle sole “opere in corso” dotate di integrale copertura finanziaria oggetto del presente contratto, e la sezione due 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 ripetere. Il quadro programmatico sarà utilizzato per fornire elementi utili alla programmazione pluriennale degli investimenti riportata nell'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.

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

- a) manutenzione straordinaria (residui ciclo 2007 – 2011);
 - b) sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge;
 - c) tecnologie per la circolazione e l'efficientamento;
 - d) proposte RFI per il superamento dei “colli di bottiglia”;
 - e) 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;
 - f) sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino – Milano – Napoli;
- la **Tabella B (ex A1)** è riferita a progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi ai sensi dell'art. 2 comma 232 e ss della Legge Finanziaria 2010;
 - la **Tabella C** riguarda opere infrastrutturali che RFI non realizza direttamente ma affidandole, ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione, a Società di scopo alle quali



trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente ed indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate nel presente atto.

- la **Tabella “Opere Ultimate”** che riporta i programmi di investimento che saranno ultimati durante il periodo di vigenza del contratto e per i quali le parti riconoscono reciprocamente che non occorre alcuna ulteriore risorsa finanziaria

Sono **oggetto** del Contratto i programmi/progetti iscritti nelle Tabelle A e C limitatamente alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria, e gli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi iscritti nella tabella B (ex A1), sia per la quota finanziata che per gli impegni programmatici a completamento.

Art. 3 “Durata e aggiornamenti”: la validità del contratto decorre dal 1° gennaio 2012 e avrà durata almeno quinquennale, pertanto la relativa scadenza è fissata al 31 dicembre del quinto anno di vigenza. In pendenza di un nuovo Contratto, al fine di evitare *vacatio* dei rapporti tra Stato e Gestore dell’infrastruttura e consentire la continuità nella realizzazione delle opere, la sua validità è da intendersi prorogata fino al 31 dicembre 2017 e comunque fino all’entrata in vigore del nuovo atto.

Artt.4 e 6 “Obblighi del Gestore” - “Facoltà del Gestore”: si è proceduto ad una semplificazione e razionalizzazione degli adempimenti del Gestore, al fine di armonizzarli con i tempi e i contenuti degli altri monitoraggi previsti dalle diverse Istituzioni.

In particolare, l’art. 4 comma 1 lettera b) dispone che il Gestore debba *“assicurare un continuo flusso di dati informativi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite alimentazione del sistema informativo Monitoraggio Opere Pubbliche (MOP), all’uso sviluppato dagli enti preposti alla vigilanza quale sistema coordinato unico di inserimento dati per la rilevazione delle modalità di impiego dei finanziamenti pubblici, nonché degli obiettivi e delle performance conseguiti con gli interventi realizzati; inoltre ai fini del monitoraggio del Ministero, per gli investimenti contrattualizzati e secondo la cadenza dei processi di Budget di RFI, saranno forniti i dati di budget, di consuntivo e la riprevisione a fine anno”*.

Art. 5 “Riconoscimento degli interventi realizzati e pagamenti”: al fine di rendere effettivamente disponibili al Gestore tutte le risorse contrattualizzate, si è ricercata l’assunzione di impegni formali da parte del MEF e del MIT per assicurare la certezza della provvista finanziaria annualmente necessaria alla sostenibilità dei volumi di spesa programmati. Conseguentemente la Tavola 2 “Prospetto di sintesi fonti-impieghi di cassa delle Tabella A, B (ex A1) e C”, riporta la pianificazione delle erogazioni di cassa per ogni singola fonte di finanziamento a carico degli appositi capitoli di spesa del bilancio previsionale dello Stato dei vari Ministeri, dei programmi di finanziamento della Comunità europea FESR e TEN e di Enti Terzi (Regioni, Comuni ecc.).

La presente relazione informativa, dedicata allo stato di attuazione dei programmi di investimento al 31 dicembre 2014 riportati nel CdP – I costituisce, pertanto, la base informativa per rispondere a quanto previsto specificatamente dagli articoli del Contratto che di seguito vengono richiamati in dettaglio:

- ✓ **art. 4, comma 2, lettera f)** con il quale si richiede di segnalare gli interventi per i quali siano venute meno le condizioni di fattibilità, per l’assunzione, preventivamente approvata dal Ministero, di eventuali iniziative correttive, di riprogrammazione o di rimodulazione degli interventi stessi;



- ✓ art. 4, comma 2, lettera l) con il quale si richiedono informazioni sui cronoprogrammi delle opere oggetto del Contratto;
- ✓ art. 5, commi 2, 3 e 4, con il quale si richiede che il Gestore documenti e attesti al Ministero lo stato di avanzamento progressivo dei lavori e degli impegni, l'aggiornamento del piano degli impegni e delle contabilizzazioni, nonché l'ammontare complessivo delle erogazioni ricevute per la realizzazione di tali interventi, dando separata indicazione delle erogazioni ricevute dallo Stato e di quelle ricevute per altre fonti.



3 Gli investimenti

Il Piano degli Investimenti previsto nel Contratto costituisce una sezione del Piano d'Impresa del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale e deriva dallo sviluppo di una piattaforma di proposte di intervento che rispondono alle seguenti finalità:

- ✓ occorrenze connesse al mantenimento in condizioni di sicurezza della infrastruttura ferroviaria;
- ✓ necessità di adeguare le dotazioni infrastrutturali e tecnologiche agli obblighi normativi internazionali e nazionali, o per rispondere a specifiche richieste degli organismi di settore;
- ✓ esigenze industriali tese a cogliere le prospettive di crescita del mercato della mobilità in generale e, considerata la posizione competitiva, l'incremento della quota modale ferroviaria;
- ✓ esigenze connesse allo sviluppo della rete, alla presenza dell'Italia nel contesto Europeo, al ruolo istituzionale assegnato al Concessionario.

3.1 L'evoluzione del valore del portafoglio investimenti dal CdP-I 2007-11 al nuovo CdP-I 2012-16

Il presente CdP-I 2012-2016, oltre ai nuovi interventi da avviare con la sottoscrizione dell'Atto (iscritti nelle Tabelle A, B e C) ricomprende anche tutti gli investimenti ancora in corso di realizzazione, già presenti nelle Tabelle A e ex A1 (ora B) del precedente CdP-I 2007-2011 unitamente alle relative fonti di finanziamento.

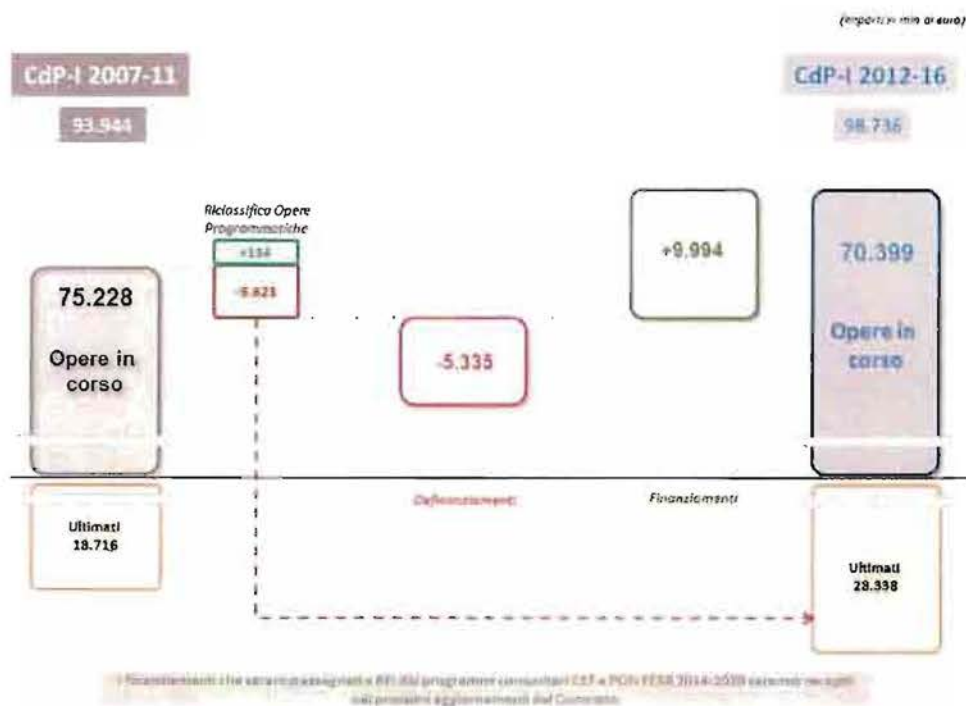
Il valore delle opere in corso del nuovo CdP-I 2012-2016 è pari a **98.736 milioni** di euro, di cui **32.000 milioni** relativi alla rete AV/AC Torino – Milano-Napoli, **38.398 milioni** relativi allo sviluppo e mantenimento della Rete convenzionale/Alta Capacità e **28.338 milioni** relativo ad interventi ultimati. Il valore delle opere programmatiche, aggiornato in coerenza con i due accordi stipulati nel mese di dicembre 2014, è stato stimato pari a circa **134.000 milioni** di euro.

Come rappresentato sinteticamente nella successiva *fig. 2*, le variazioni introdotte a seguito della sottoscrizione dell'Atto in esame, il cui dettaglio verrà trattato analiticamente nel corso della presente relazione, riguardano:

- allocazione del **definanziamento**/accantonamenti per un valore complessivo di **5.335 milioni**;
- contrattualizzazione di risorse **finanziarie aggiuntive** per un valore complessivo di **9.994 milioni**;
- trasferimento nella Tabella "Investimenti ultimati" d'interventi conclusi pari a **9.623 milioni**;
- trasferimento nella Tabella A - Sezione 1 – Opere in corso, delle **quote finanziate** ancora presenti nella parte programmatica del Contratto di Programma 2007-2011, per un valore di **134 milioni**;
- **riallocazione, a saldo zero, di risorse già contrattualizzate** per un importo complessivo di **246 milioni**, rinvenienti da economie su progetti ultimati e dalla liberazione di risorse statali a seguito di reperimento di altre fonti di finanziamento a mercato ovvero riallocazione di residui finanziari su interventi oggetto di definanziamento non sufficienti per avviare alcuna fase funzionale. Tali risorse sono state destinate ad interventi prioritari.



Figura 2 – Evoluzione valore del portafoglio progetti



3.2 I principali programmi d'investimento

L'articolazione del Contratto di programma 2012-2016 per tipologia degli investimenti, come sopra detto, è indicata in dettaglio nella Tavola 1 così ripartita:

- 0) 1.817 milioni per il completamento della manutenzione straordinaria del ciclo 2007-2011 (tabella A.00) interamente finanziati;
- 1) 29.223 milioni per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge (tabella A01), di cui 5.424 milioni di euro finanziati;
- 2) 6.727 milioni per le tecnologie per la circolazione e l'efficientamento (tabella A02) di cui 3.727 milioni di euro finanziati;
- 3) 5.236 milioni per una serie di progetti destinati al superamento dei c.d. "colli di bottiglia" (tabella A03) di cui 2.231 milioni di euro finanziati;
- 4) 98.539 milioni destinati al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria sia convenzionale che dell'Alta Capacità (tabella A04) di cui 15.496 milioni di euro finanziati;
- 5) 32.000 milioni per lo sviluppo della rete AV/AC Torino –Milano Napoli (tabella A05), interamente finanziati.

Gli investimenti per lotti costruttivi non funzionali (elencati nella Tabella B), a seguito dell'aggiornamento conseguente ai due Accordi stipulati nel mese di dicembre 2014, ammontano a



25.157 milioni di cui 6.430 milioni di lotti costruttivi finanziati; gli investimenti realizzati tramite società di scopo (Tabella C) a 5.677 milioni. Il valore aggiornato delle opere ultimate (Tabella E), ammonta a 28.338 milioni.

Per ciascuna di queste categorie comprese nel portafoglio investimenti viene indicato nelle tabelle il dettaglio delle risorse disponibili oggetto del Contratto (Sezione 1 – Opere in corso) e dei fabbisogni ancora non coperti (Sezione 2 – Opere Programmatiche).

Di seguito sono indicate, per ciascuna categoria di investimento, le risorse previste in relazione alle principali attività.

I dati riportati nella Tabella 1 si riferiscono al CdP-I 2012-16 aggiornato sulla base dei due Accordi stipulati nel mese di dicembre 2014 successivamente alla sottoscrizione dell'8 agosto 2014.

Tabella 1- Articolazione per programmi di investimento delle opere in corso e programmatiche

Programmi Tabelle	milioni di euro		Totale
	SEZIONE 1 Opere In corso	SEZIONE 2 Op. Programmatiche	
A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	60.694	112.848	173.542
00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.817	-	1.817
01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge	5.424	23.800	29.223
02 - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	3.727	3.000	6.727
03 - Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia	2.231	3.005	5.236
04 - Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale /Alta Capacità	15.496	83.043	98.539
05 - Sviluppo infrastrutturale della Rete AV/AC: Torino-Milano-Napoli	32.000	-	32.000
B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI	6.430	18.727	25.157
C - PARTECIPAZIONI SOCIETARIE (investimenti realizzati tramite società di scopo)	3.275	2.402	5.677
Totale Tabella A+ B+C	70.399	133.977	204.375
E - OPERE ULTIME	28.338	-	28.338
TOTALE GENERALE	98.736	133.977	232.713

Nei successivi paragrafi vengono analizzati i singoli programmi di investimento in termini di inquadramento generale e degli obiettivi perseguiti.

3.2.1 La manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)

Nel Contratto di Programma 2012-2016 – parte investimenti 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 1.817 milioni di euro.

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.



Tale impostazione è stata avallata dai Ministeri competenti e con delibera n.22 del 18 marzo 2013, il CIPE ha approvato il Contratto di Programma – Parte Servizi per il periodo 2012-2014.

Le attività di **Manutenzione Straordinaria** consistono in interventi non ricorrenti volti al rinnovo/sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene, al fine di prolungarne la vita utile e di migliorarne l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza.

Gli obiettivi del Piano di manutenzione degli oltre 16.000 km di linea riguardano:

- mantenimento in efficienza l'infrastruttura ferroviaria per **garantire i massimi standard di qualità, sicurezza e affidabilità** sia sulle grandi direttrici di interesse nazionale che sulle linee di interesse regionale e locale;
- garanzia della piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per rendere disponibile la rete esistente a tutti i soggetti interessati a realizzare su di essa offerte di trasporto ferroviario.

Questo processo è applicato su un sistema infrastrutturale complesso, composto da numerosi elementi che coprono l'intero campo della tecnica, dal settore delle opere civili (ponti, gallerie, ecc.) al settore delle più sofisticate tecnologie (ERTMS, RBC, GSM-R, ecc.), con una distribuzione articolata che interessa l'intero territorio nazionale.

Figura 3 – Consistenza oggetti dell'infrastruttura

Settori	Consistenza oggetti	Settori	Consistenza oggetti
Corpo Stradale: Opere Civili ed armamento	~ 26.000 Ponti per circa 800 Km	Impianti tecnologici : Sistemi di Segnalamento e Telecomunicazioni	~ 22.000 Km di Cavi Tradizionali
	~ 2.100 Gallerie per circa 1.600 Km		~ 5.300 Passaggi a Livello
	~ 24.300 Km di Binari		~ 23.000 Segnali
	~ 32.000 Deviatori		~ 34.000 Manovre Deviatori
Energia: Trazione Elettrica e SSE	~ 8.700 Km di Linee Primarie	~ 55.000 Circuiti di Binario	~ 650 Km di ERTMS
	~ 450 Sottostazioni	Sistemi di transmiss. analogica e digitale	Sistemi di Informazione al pubblico
	~ 1.300 Cabine		
	~ 5.500 Torri Faro		
	~ 12.000 Km di Linea Elettrificata		

3.2.2 La Sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge

Gli interventi relativi alla "Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge" sono inclusi nella tabella A01 del CdP-I 2012-2016 con un valore complessivo di 29.223 milioni di euro di cui 5.424 mln di euro relativi ad "opere in corso" e risultano articolati come rappresentato nella tabella seguente:



Tabella 2– A01- La Sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge

Programmi	milioni di euro		
	SEZIONE 1 Opere in corso	SEZIONE 2 Op. Programmatiche	Totale
A2004 - Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria	2.780	1.576	4.356
A1013 - Idrogeologia e Sismica (1^ Fase)	151	2.116	2.267
Idrogeologia	132	1.868	2.000
Sismica	19	248	267
A1006 - Soppressione passaggi a livello	1.558	6.300	7.858
A1004 - Obblighi di Legge (Sicurezza in galleria, Risanamento acustico e Accessibilità terminali viaggiatori)	835	13.808	14.643
Sicurezza in galleria	556	5.544	6.100
Risanamento acustico	229	8.071	8.300
Accessibilità terminali viaggiatori	50	193	243
A1011 - Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	100	-	100
Altri programmi	5.424	23.800	29.223

Nella programmazione 2007-2011 è stato completato un importante piano di investimenti in tecnologie della sicurezza sulla rete ferroviaria della storia delle Ferrovie, implementando sistemi di sicurezza per la marcia del treno quali Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) su 16.700 km di linee, Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) su 4.300 km di linee con una spesa complessiva di circa 2,2 miliardi di euro.

In Europa è stato sancito che l'attuale livello di sicurezza del trasporto ferroviario è accettabile e, in alcuni settori, eccellente, raccomandando il mantenimento ed il progressivo adeguamento dell'infrastruttura agli standard di sicurezza stabiliti dalle Direttive UE.

Con riferimento al **Contratto di Programma – Parte Investimenti 2012-2016**, le esigenze di investimento individuate si originano dal monitoraggio dell'incidentalità, in particolare in prossimità dei passaggi a livello e per il dissesto idrogeologico, nonché dalle necessità di adeguamento della sede e degli impianti agli standard tecnici individuati nelle leggi e/o regolamentazioni ministeriali in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie, risanamento acustico e mitigazione del rischio sismico. In questo contesto si inserisce il programma di dismissione dei cosiddetti "contesti d'esercizio obsoleti", definiti dall'art. 3 del Decreto ANSF n°4 del 09/08/2012, come quelle situazioni non conformi ai principi del Regolamento della Circolazione Ferroviaria.

Il Piano per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge, valutato nel suo complesso in alcune decine di miliardi di euro, presenta una complessità finanziaria e realizzativa tale da travalicare l'arco di vigenza del presente Contratto di Programma. Ciò rende necessaria una programmazione delle risorse di lungo periodo.

Va inoltre osservato che un sensibile ridimensionamento del Piano potrebbe derivare dall'armonizzazione delle norme nazionali, generalmente più severe, alle specifiche europee, come peraltro auspicato dalla Legge 27/2012 e dalla Legge 98/2013.

Con il fine di conseguire obiettivi significativi per il miglioramento del livello di sicurezza della circolazione, del lavoro e della compatibilità ambientale attuale e delle Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) dell'infrastruttura il Gestore ha impostato il Piano sulla base di:

- priorità d'intervento valutate mediante analisi di rischio;



- fattibilità tecnico-economica degli interventi;
- conseguire obiettivi di sicurezza comunque significativi proponendo attuazione di fasi o di interventi alternativi realizzabili sotto esercizio anche nel caso di obblighi di legge che comportano investimenti economicamente insostenibili e irrealizzabili;
- soluzioni tecniche che consentano di ottenere i risultati di sicurezza attesi, minimizzando contemporaneamente i costi di gestione/manutenzione.

Le esigenze di investimento individuate si originano principalmente da:

- **prevenzione e gestione di situazioni anomale**, in particolare ai passaggi a livello, a seguito di fenomeni di dissesto idrogeologico (attrezzando i cantieri e i mezzi d'opera con tecnologie per la sicurezza e promuovendo l'utilizzo di sistemi di diagnostica innovativa);
- **controllo dei rotabili in movimento** per verificare il rispetto della velocità massima ammessa, ingombri oltre la sagoma di libero transito e incrementi anomali di temperatura delle boccole;
- **adeguamento della sede e degli impianti agli standard tecnici** individuati nelle leggi e/o regolamentazioni (es. soppressione dei passaggi a livello, sicurezza delle gallerie ferroviarie, risanamento acustico, accessibilità ai terminali viaggiatori e mitigazione del rischio sismico).

Di seguito si riporta, per ogni programma relativo alla tabella A01-Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge, lo stato dell'arte e relativo avanzamento.

3.2.2.1 Rischio idrogeologico

I punti della rete ferroviaria interessati da fenomeni di dissesto idrogeologico costituiscono un elemento di particolare attenzione ai fini della regolarità e della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Per l'individuazione delle situazioni di maggiore criticità potenziale, oltre a quelle già note al Gestore, vengono considerati i contenuti della banca dati Inventario dei Fenomeni Franosi Italiani (progetto IFFI) pubblicata dall'Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale e dei Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI), emanati dalle Autorità di Bacino in osservanza alla Legge 183/89 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo".

I predetti Piani Stralcio costituiscono il quadro di riferimento al quale devono adeguarsi e riferirsi tutti i provvedimenti autorizzativi e concessori; le disposizioni in essi contenute hanno carattere immediatamente vincolante per le amministrazioni ed enti pubblici, nonché per i soggetti privati, ove trattasi di prescrizioni dichiarate di tale efficacia dallo stesso Piano di Bacino.

Ai suddetti PAI e alla banca dati IFFI si riferisce anche l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie che ha inserito l'individuazione dei punti di criticità idrogeologica tra gli adempimenti necessari per il rilascio dell'Autorizzazione di sicurezza chiedendo esplicitamente l'adozione di una politica proattiva tesa all'individuazione dei tratti d'infrastruttura soggetti a tale criticità.

L'analisi effettuata ha evidenziato criticità per l'infrastruttura ferroviaria e per la sicurezza della circolazione ferroviaria per i fenomeni, sia idraulici sia di tipo franoso, caratterizzati da un'elevata velocità di evoluzione (fenomeni veloci), quali cadute massi, colate rapide, piene impulsive e flussi iperconcentrati (debris-flow).



E' stato individuato un piano di intervento che prevede sia l'eliminazione di punti critici singolari della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico, sia l'installazione di sistemi di allarme.

Per l'attuazione del piano è stato stimato un costo di **2.000 milioni di euro**. Sono stati individuati gli interventi prioritari che hanno trovato copertura per complessivi **132 milioni di euro**.

3.2.2.2 Verifiche sismiche

L'ordinanza OPCM 3274 del 20/03/2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica" introduce l'obbligo di procedere a verifica sismica, da effettuarsi a cura dei rispettivi proprietari, di:

- edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile;
- edifici ed opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso.

Sulla base delle indicazioni contenute nel successivo Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 21/10/2003 "Disposizioni attuative dell'art. 2, commi 2, 3 e 4, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3274 del 20 marzo 2003", è stato possibile censire le opere da sottoporre alla verifica di vulnerabilità sismica.

In base al censimento sono da verificare complessivamente 7.664 opere tra ponti e fabbricati; sono stati stimati **80 milioni di euro** per avviare una prima fase di interventi di miglioramento sismico.

Con un primo finanziamento di **19 milioni di euro**, sono state avviate le verifiche sismiche sulle 781 opere considerate più vulnerabili tra le 2.094 situate nelle zone di maggiore sismicità.

3.2.2.3 Sicurezza ai passaggi a livello

Le leggi 189/1983 e 354/1998 prevedono l'abolizione del rischio connesso alla presenza di passaggi a livello (PL) mediante la realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia e/o sottovia). Su tali basi sono stati finora soppressi nell'ambito dei precedenti piani di "soppressione passaggi a livello" circa 3.100 PL. Il completamento del Piano, che interessa circa 5.100 passaggi a livello (a cui devono aggiungersi circa 200 PL che saranno soppressi nell'ambito della realizzazione di interventi di più ampia valenza), comporta oneri di finanziamento di rilevantissima entità e correlati tempi di attuazione.

Il Gestore ha, pertanto, proposto - nel maggio 2013 - un Piano generale finalizzato all'incremento della sicurezza dei PL, senza dover procederne necessariamente alla sostituzione con nuove opere (cavalcavia o sottovia), che riguarda tutti i PL esistenti di cui non sia stata finanziata la soppressione.

Il Programma consiste in una serie integrata di attrezzaggi dei passaggi a livello sia lato strada sia di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno, sia di parziale automazione dei PL privati, per un costo stimato in **1.100 milioni di euro**.



3.2.2.4 Sicurezza in galleria

In Italia il DM 28/10/2005 *"Sicurezza nelle gallerie ferroviarie"*, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 83 dell'8 aprile 2006, è stato il primo testo normativo a regolamentare in modo sistemico il tema della sicurezza in galleria da parte di quanti - utenti, imprese di trasporto, gestori di rete ed enti preposti al soccorso - risultano a vario titolo coinvolti.

Il documento prescrive le predisposizioni di sicurezza che devono essere realizzate in tutte le gallerie più lunghe di 1 km, siano queste di nuova realizzazione o esistenti, affinché siano garantiti prefissati livelli di sicurezza.

Più in dettaglio, il DM 28/19/2005 prevede l'adeguamento delle:

- 1) gallerie di recente attivazione (art. 10 del DM),
- 2) gallerie in esercizio prima della sua entrata in vigore (art. 11 del DM),

per le quali nel 2011 è stato stimato un importo complessivo variabile nel range 6,1 ÷ 8,6 miliardi di euro.

Il piano di adeguamento previsto dal DM per le gallerie di cui al punto 2) è stato successivamente messo in discussione dalla Legge del 24/03/2012 n. 27 (art. 53.2) che prevede un allineamento alle analoghe normative europee (STI-SRT) e quindi interventi di adeguamento solo in fase di rinnovo/ristrutturazione relativi a limitati requisiti di sicurezza (*"segnalatica"*, *"comunicazione nelle emergenze"*, *"requisiti di sicurezza antincendio per il materiale da costruzione di nuova installazione"*, *"impedire l'accesso non autorizzato alle uscite di emergenza e ai locali delle attrezzature"*).

Attualmente sono in corso presso RFI attività (in parte già realizzate per un importo di circa 270 milioni di euro) principalmente volte a:

- proseguire l'attività di adeguamento delle gallerie della rete convenzionale più lunghe di 5000 m e più corte di 1000 m aperte all'esercizio prima dell'entrata in vigore del DM 28/10/2005 e oggetto di contratti affidati prima del 2012 (35 gallerie);
- proseguire l'attività per l'attuazione del programma di realizzazione delle misure di sicurezza per le gallerie della rete di recente attivazione (13 gallerie);
- concludere le progettazioni degli interventi di adeguamento per le gallerie della rete AV/AC delle tratte aperte all'esercizio prima dell'entrata in vigore del DM 28/10/2005 (22 gallerie);
- proseguire lo sviluppo dei progetti della viabilità di accesso agli imbocchi delle 51 gallerie/sequenze di gallerie in esercizio selezionate sulla base delle analisi di rischio esperite.

Nelle more dell'armonizzazione del quadro normativo, attualmente in corso presso il Ministero delle Infrastrutture, RFI propone di realizzare i seguenti ulteriori interventi:

- interventi straordinari per la diagnostica mobile e il miglioramento strutturale,
- impianti tecnologici e attrezzaggi per le gallerie/sequenze di gallerie in esercizio selezionate sulla base delle analisi di rischio esperite.

3.2.2.5 Risanamento acustico

La Legge quadro sul rumore n. 447/95 (articolo 10 comma 5) prevede che le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture attuino "piani di contenimento



e di abbattimento del rumore” nel caso del superamento dei valori limiti, stabiliti per l’infrastruttura ferroviaria dal DPR 459/98.

Tale piano, redatto da RFI secondo le direttive emanate con il DM Ambiente del 29.11.2000 “Criteri per la predisposizione di piani di contenimento del rumore da parte dei gestori dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture” prevede l’obbligo per il gestore infrastrutture di realizzare sulle linee ferroviarie in esercizio interventi di risanamento acustico con un piano ripartito in 15 anni.

Dati del piano di risanamento acustico:

- 9.025 interventi
- 5.760 barriere antirumore per 3.675 km di opere
- 3.265 interventi diretti su ricettori isolati

Il piano di risanamento acustico è stato sottoposto all’approvazione del Ministero dell’Ambiente ed al benessere della Conferenza Unificata Stato-Regioni che, con l’intesa del 1° luglio 2004, ha approvato uno stralcio relativo agli interventi dei primi quattro anni per un totale di 428 interventi di cui 416 barriere antirumore e 12 interventi diretti su ricettori.

Primo stralcio di piano approvato dalla Conferenza Unificata Stato-Regione 1 luglio 2004:

- 428 interventi; 416 barriere antirumore per 716 km di opere; 12 interventi diretti su ricettori isolati; 1,8 miliardi di euro.

Il costo stimato per l’intero piano di risanamento è di **8,3 miliardi di euro da ripartire in 15 anni**

L’entità delle risorse attualmente previste dal Contratto di Programma 2007-2011 tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI e già finalizzate all’attuazione del piano è complessivamente di **229 milioni di euro**, di cui circa il 91% è già stato impegnato.

3.2.2.6 Accessibilità terminali viaggiatori

Per lo **sviluppo del livello dei servizi delle stazioni**, nel Contratto di Programma sono previsti interventi finalizzati al miglioramento dell’accessibilità da realizzarsi tramite interventi di installazione/adequamento ascensori, di costruzione di rampe fisse, di adeguamento a standard dell’illuminazione, dei servizi igienici e delle pavimentazioni.

Gli interventi, diffusi sull’intero territorio nazionale, interesseranno progressivamente circa 500 stazioni, con priorità per i terminali caratterizzati da maggiore frequentazione media.

Il **miglioramento dell’accessibilità dei viaggiatori** prevede interventi di realizzazione di ascensori, rampe di accesso e percorsi per Persone a Mobilità Ridotta nonché interventi di adeguamento dell’illuminazione e della segnaletica.

3.2.2.7 Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo

In relazione al Decreto Legge N° 39 del 28 aprile 2009 (convertito con Legge N° 77/2009) che all’art. 4 comma 3 aveva destinato, nell’ambito dell’aggiornamento 2009, del Contratto di Programma, “fino a 100 milioni di euro per la realizzazione d’interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione, nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009”, sono stati definiti, di concerto con le varie Amministrazioni Locali, gli interventi da realizzare nell’ambito del suddetto finanziamento.



I principali interventi previsti dal programma sono:

- ripristino e lavori di consolidamento del corpo stradale e delle opere d'arte danneggiate dal sisma delle linee Roma-Sulmona-Pescara e Sulmona-Terni (lavori completati);
- costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori di Goriano (lavori completati);
- ripristino dei fabbricati sulle linee Sulmona-Antrudoco-(Terni) e Sulmona-Pescara (in corso);
- realizzazione del collegamento veloce Scoppito-Sassa-S.Gregorio-S.Demetio che prevede opere sostitutive per la soppressione di passaggi a livello e la realizzazione di nuove fermate nella zona di L'Aquila (interventi già progettati in attesa del completamento della Conferenza di Servizi);
- interventi infrastrutturali e tecnologici per la velocizzazione della linea (Roma)- Guidonia-Sulmona (interventi con contratto stipulato ed in fase di avvio);
- velocizzazione della linea Sulmona-Pescara (attività negoziali degli interventi prioritari in fase di avvio ed interventi di completamento in corso di progettazione).

In sintesi il quadro dello stato di attuazione degli interventi previsti, al **31 dicembre 2014**, è il seguente:

Tabella 3- Interventi sulla Rete ferroviaria in Abruzzo

Id	Direzione Territoriale Produzione ANCONA	Importo milioni €	Contabilizzato milioni €	Impegnato milioni €
1	INTERVENTI ULTIMATI	10,0	10,0	10,0
2	INTERVENTI IN FASE DI AVVIO (attività negoziale già espletata)	6,0	0,3	6,0
3	INTERVENTI CON ATTIVITA' NEGOZIALE IN CORSO	10,0	0	3,2
4	INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE	14,6	0,0	4,6
5	INTERVENTI IN CORSO (opere complementari)	6,5	1,0	2,1
	Totale	47,2	11,3	25,9

Id	Direzione Territoriale Produzione ROMA	Importo milioni €	Contabilizzato milioni €	Impegnato milioni €
1	INTERVENTI IN CORSO	7,5	2,5	7,5
2	INTERVENTI IN FASE DI AVVIO (attività negoziale già espletata)	45,0	1,0	31,2
	Totale	52,5	3,5	38,7

3.2.3 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Nel Contratto sono riclassificate nella Tabella A02, con costi totali previsti pari a **6.727 milioni** di euro, di cui **3.727 milioni** di risorse disponibili.

Il piano di efficientamento tecnologico delle Rete è volto al progressivo ammodernamento dell'attrezzaggio tecnologico degli impianti ferroviari dell'intera rete secondo standard tecnici di riferimento, al fine di migliorarne la risposta sia alle richieste del mercato che alle esigenze di



produzione, quali l'aumento della produttività e la gestione del rinnovo per obsolescenza degli impianti.

La voce principale è costituita dal miglioramento delle tecnologie per la circolazione, come è evidenziato nella tabella seguente:

Tabella 4- A02 - Tecnologie per la circolazione e l'effieientamento

Programmi	milioni di euro		
	SEZIONE 1 Opere in corso	SEZIONE 2 Op. Programmatiche	Totale
A2001 - Tecnologie per la circolazione	2.144	1.861	4.005
A2005 - Telecomunicazioni e GSM-R	695	220	915
A2008 - Sviluppo Tecnologie Innovative	232	70	302
A2009 - Security	114	40	154
A2010 - Sistemi Informativi	372	150	522
A2011 - Tecnologie per l'interoperabilità	171	659	830
Totale	3.727	3.000	6.727

Il piano di efficientamento tecnologico delle Rete prevede che la realizzazione progressiva e incrementale degli interventi tecnologici sulle linee ed impianti attualmente in esercizio avvenga secondo i criteri tecnologici di seguito esposti:

- implementazione della sicurezza e dell'efficienza della Rete;
- la semplificazione degli standard;
- la manutenibilità;
- il contenimento dei costi di investimento;
- la modernizzazione ed integrazione delle reti di telecomunicazione;
- il contenimento dei consumi energetici;
- maggiore integrazione tra gli apparati/sistemi;
- il rightsizing tecnologico;
- la riduzione della "stratificazione" delle tecnologie;
- la riduzione e standardizzazione delle interfacce;
- soluzioni per ridurre l'entità e l'incidenza dei furti attraverso l'implementazione di sistemi di *security* della Rete.

Tutto ciò al fine di:

- progressiva dismissione della logica elettromeccanica a favore della migrazione degli impianti da "logica cablata" a "logica programmata";
- sviluppare architetture e logiche programmate modulari che consentano la realizzazioni di soluzioni facilmente incrementabili e/o scalabili;



- contrarre fortemente l'utilizzo del rame per la rete cavi principale introducendo nuovi prodotti quali fibre ottiche e cavi in alluminio per le funzioni di segnalamento ed alimentazioni nonché disporre di innovativi sistemi tecnologici che consentano la tempestiva segnalazione in caso di tentativo di furto, la riduzione degli effetti sulla regolarità della circolazione ferroviaria e il ritrovamento del materiale pregiato asportato;
- ammodernare ed implementare le misure di security (attive e passive) per innalzare il livello di sicurezza negli impianti, nonché la percezione della stessa da parte dei clienti;
- graduale introduzione delle tecnologie utilizzando supporti wireless;
- elaborare un piano di upgrading delle SSE a 3 KVcc;
- razionalizzare gli impianti Luce e Forza Motrice;
- potenziare, consolidare e incrementare l'affidabilità e l'accessibilità della infrastruttura TLC facilitandone al contempo anche la gestione. Consolidare i servizi TLC trasversali per tutte le applicazioni fonia e dati di RFI;
- condurre una costante ricerca finalizzata attraverso l'innovazione all'ammodernamento tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria.

Per quanto riguarda il programma di investimenti denominato "Security" risponde all'esigenza di tutelare, da un lato, viaggiatori e frequentatori degli spazi in stazione da atti di violenza e, dall'altro, il patrimonio societario da atti vandalici. Gli obiettivi sensibili dell'infrastruttura ed il loro ordine di importanza vengono individuati da RFI, tenuto conto della loro valenza strategica, della particolare situazione contingente, delle loro caratteristiche (vulnerabilità, ubicazione, configurazione, etc.), dei riflessi sulla circolazione ferroviaria, degli eventi dannosi cui sono stati esposti e dal rapporto costi/benefici delle disposizioni di security.

Inoltre, il rapido cambiamento in atto in RFI nei processi "core" impone una forte evoluzione dei **Sistemi Informativi** in esercizio così come lo sviluppo di nuovi applicativi che supportino ed abilitino la trasformazione. In particolare, le aree di principale intervento riguardano:

- ✓ gestione della circolazione, attraverso una piattaforma integrata si garantisce un agevole, economico e sicuro scambio di informazioni tra sistemi informatici;
- ✓ informazioni al pubblico, con lo sviluppo di sistemi a servizio delle stazioni dei nodi ferroviari, di stazioni di medie dimensioni e di stazioni impresenziate si migliora la qualità del servizio reso;
- ✓ gestione dell'infrastruttura, mediante sistemi evoluti si supportano le attività connesse agli investimenti ed alla manutenzione.

3.2.4 Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

In sede di revisione delle reti TEN-T e di elaborazione del "meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility) sono state definite, a livello europeo, le linee guida per la programmazione degli investimenti infrastrutturali. La nuova politica istituisce una rete centrale di trasporto (Core Network) da realizzare entro il 2030, che fungerà da struttura portante dei trasporti nel mercato unico e su cui saranno indirizzate le proposte di finanziamento in modo da risolvere i collegamenti mancanti transfrontalieri, eliminare le strozzature e rendere la rete più intelligente.



Le linee strategiche nazionali in coerenza con le politiche comunitarie hanno concentrato le priorità sugli investimenti di valenza europea con l'obiettivo di dar corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese.

In particolare l'obiettivo è, quindi, quello di realizzare, progressivamente, le tratte dei quattro "core corridor" che interessano il territorio nazionale: "Adriatico - Baltico", "Mediterraneo", "Reno-Alpi" e "Scandinavia-Mediterraneo".

Figura 4 – Rete TEN-T



Inoltre, la strategia del Gestore mira ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più interconnesso e competitivo il sistema della mobilità nazionale, privilegiando investimenti "leggeri" in grado di rispondere in tempi rapidi alle esigenze espresse dalle imprese e dai clienti per essere capace di offrire servizi che siano appetibili ed in grado di essere competitivi sui diversi segmenti del mercato.

Per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale si punta ad incrementare la capacità della rete ed a migliorare la qualità e la regolarità del servizio attraverso azioni di natura tecnologica ed infrastrutturale che si sostanziano in interventi di:

- potenziamento dei principali nodi della rete;
- eliminazione dei "colli di bottiglia" e delle interferenze di traffico che penalizzano i treni locali;
- miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità e della *security* delle stazioni;
- creazione, di concerto con gli Enti Locali, delle condizioni logistiche intorno alle stazioni per favorire l'integrazione treno/gomma, treno/bici.

Dal punto di vista infrastrutturale le soluzioni proposte riguardano, ove possibile, la specializzazione delle linee in modo da consentire un ottimale sfruttamento della capacità della



linea e, ove necessario, **interventi** “leggeri” sugli impianti **per limitare le interferenze tra flussi convergenti** e sulle linee adottando tecnologie innovative per il distanziamento.

Relativamente al segmento **Media-Lunga Percorrenza** le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità si sostanziano in:

- interventi sulla rete con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano limitato uso del territorio (rettifiche in sede, upgrading dotazioni tecnologiche) per l’incremento delle prestazioni dell’infrastruttura, proseguendo con l’upgrading prestazionale della rete AV/AC e la velocizzazione dei tratti antenna;
- potenziamento dei collegamenti con i principali aeroporti per favorire l’intermodalità aria-ferro.

Nel segmento **Merci** le azioni programmate sono finalizzate all’incremento prestazionale dei principali corridoi, all’efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti ed i principali terminali, in sinergia con le azioni previste all’interno degli scali portuali. Gli obiettivi, in particolare, che il Gestore vuole traguardare riguardano:

- adeguamento prestazionale dei corridoi europei in termini di codifica traffico combinato e moduli treno, in particolare per i collegamenti con i valichi alpini;
- separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio;
- potenziamento e l’efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti c.d. “ultimo miglio”;
- miglioramento ed ampliamento dei servizi negli impianti.

Di seguito la tabella A03 del CdP-I, con l’evidenza delle risorse disponibili e da reperire per segmento di trasporto:



Tabella 5 – A03- Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

Programmi	milioni di euro		
	SEZIONE 1 Opere In corso	SEZIONE 2 Op. Programmatiche	Totale
Aree Metropolitane	1.217	1.205	2.422
Corridoi merci	557	1.100	1.657
Corridoi viaggiatori	457	700	1.157
Totale	2.231	3.005	5.236

Nelle figure successive sono rappresentati le principali progettazioni ed affidamenti ultimati nel 2014 ed in avvio nel 2015 nonché le principali realizzazioni in corso per i suddetti interventi.

Figura 5 – Superamento dei colli di bottiglia: progettazioni





Figura 6 – Superamento dei colli di bottiglia: affidamenti

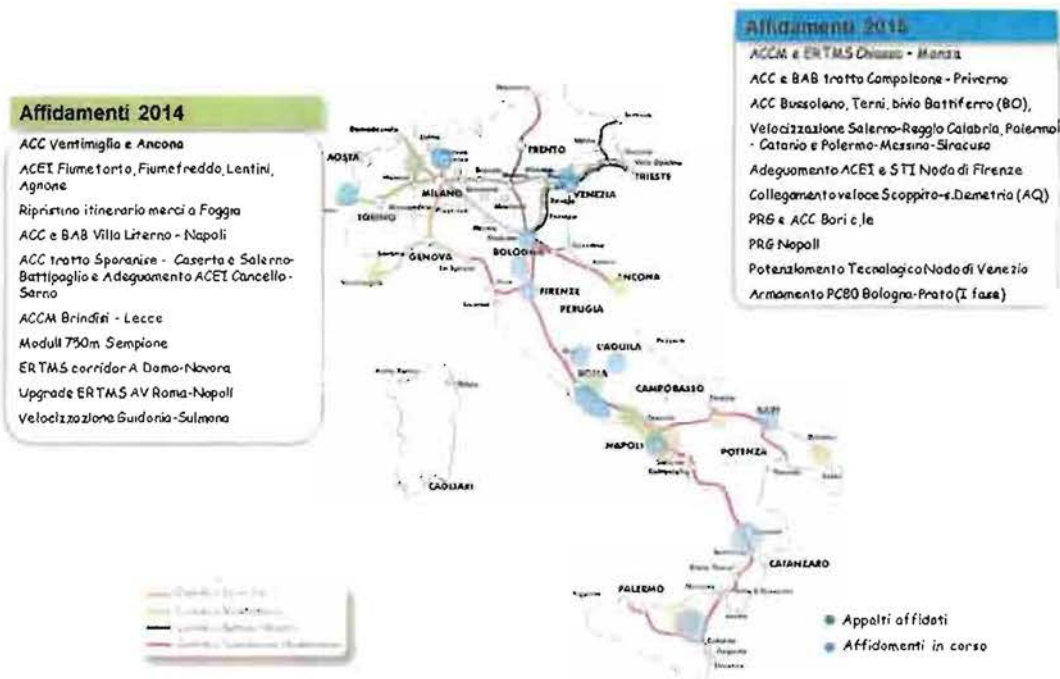
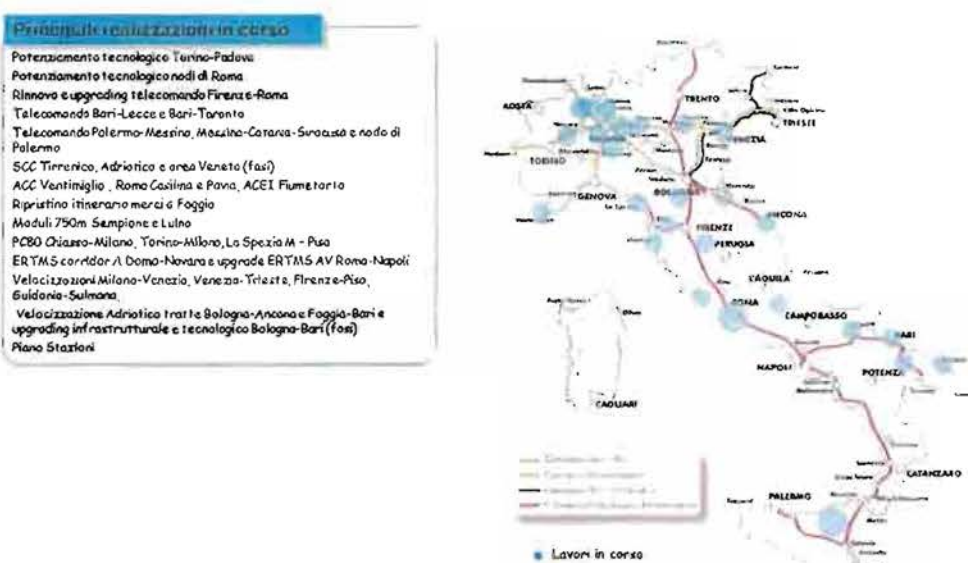


Figura 7 – Superamento dei colli di bottiglia: principali realizzazioni in corso





3.2.5 Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale

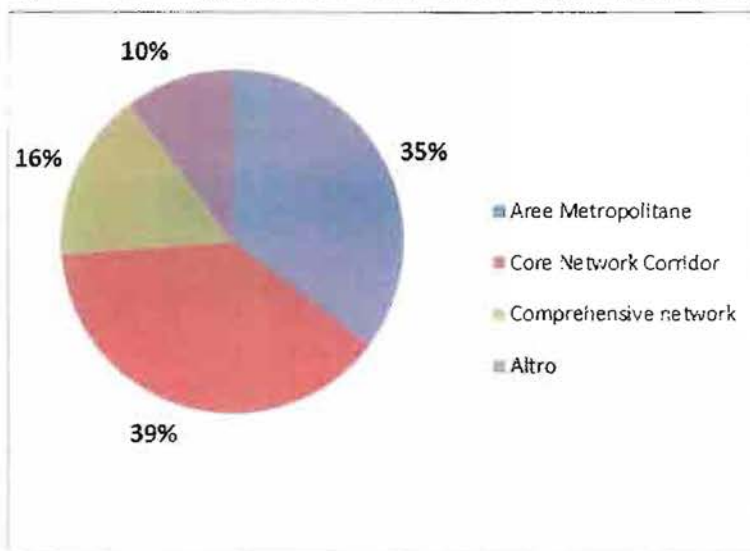
Il Piano investimenti del Contratto di Programma, previsto per lo sviluppo infrastrutturale della Rete Convenzionale ammonta ad un totale 98.539 milioni di euro, di cui 15.496 milioni di euro relativo ad opere in corso già coperte finanziariamente, come rappresentato nella tabella seguente:

Tabella 6 – Tab.A04- Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale /Alta Capacità

Programmi	milioni di euro		
	SEZIONE 1 Opere in corso	SEZIONE 2 Op. Programmatiche	Totale
Aree Metropolitane	5.481	12.292	17.773
Core Network Corridor	5.947	54.746	60.693
Comprehensive network	2.478	15.529	18.007
Altro	1.590	477	2.066
Totale	15.496	83.043	98.539

Dall'analisi della composizione degli investimenti infrastrutturali inseriti nella Sezione 1 "Opere in corso", si evidenzia che il 35% del totale è riferito alle categorie "Aree Metropolitane", il 39% ai "Core Network Corridor", il 16% ricade nella "Comprehensive network" mentre la restante parte è relativa ad opere minori (10%).

Figura 8 – Tab.A04- "Opere in corso di "Potenziamento e Sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale /Alta Capacità"





Nelle figure successive sono rappresentati i principali investimenti per lo sviluppo della rete in corso di progettazione e di realizzazione.

Figura 9 – Investimenti di sviluppo infrastrutturale: principali progettazioni

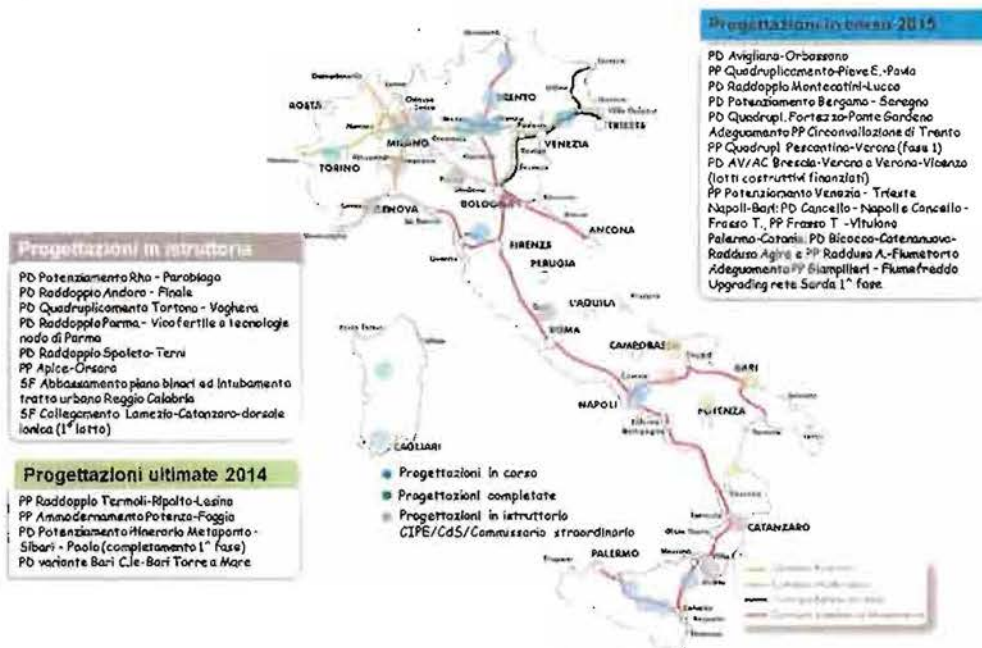


Figura 10 – Investimenti di sviluppo infrastrutturale: principali affidamenti

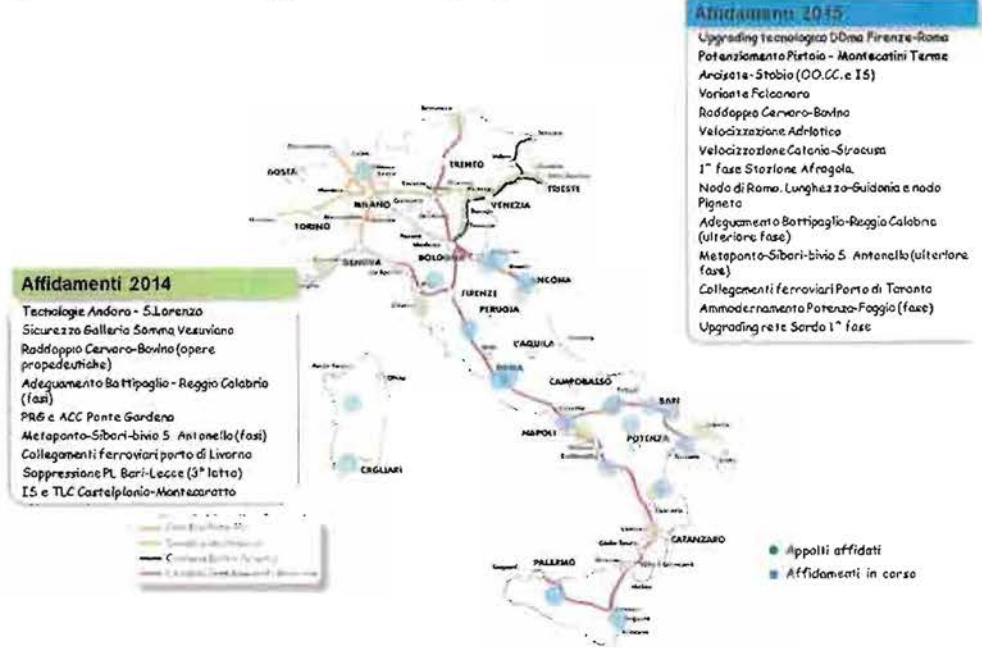
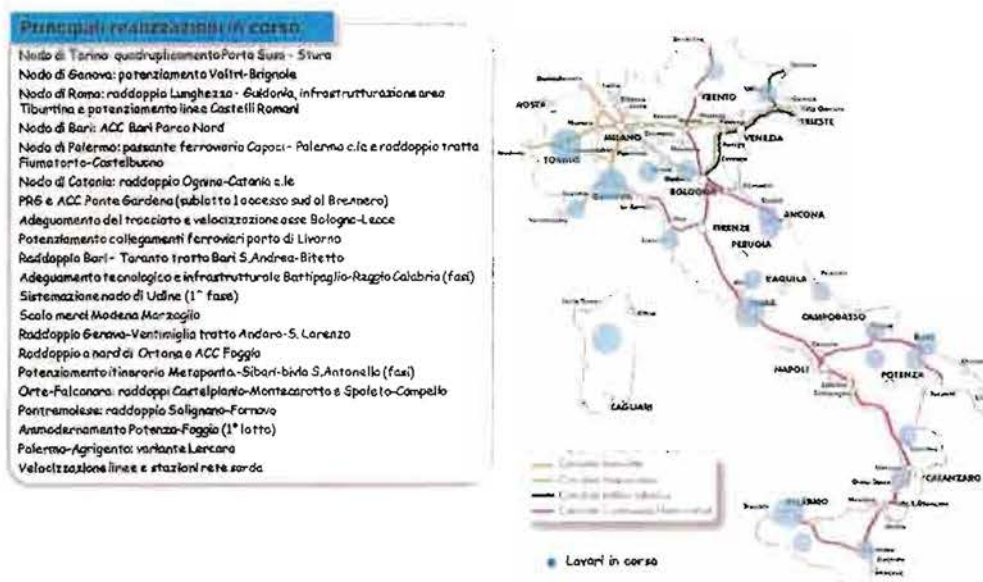




Figura 11 – Investimenti di sviluppo infrastrutturale: principali realizzazioni in corso



3.2.6 La rete AV/AC Torino – Milano - Napoli

Completamente aperta al pubblico dal 13 dicembre 2009, la direttrice Alta Velocità Torino-Milano-Napoli si sviluppa complessivamente per circa 675 km ed è collegata al resto della rete ferroviaria attraverso binari di interconnessione.

Fondamentale per l'integrazione con il resto della rete AV europea, si sviluppa lungo due dei core corridor della Trans-European Networks-Transport (TEN-T): il Mediterranean Corridor, con la Torino-Milano, e lo Scandinavian-Mediterranean Corridor, con la Milano-Salerno.

La realizzazione della direttrice dorsale AV/AC Torino – Milano - Napoli rappresenta il principale intervento in Italia di potenziamento ferroviario dal dopoguerra ad oggi. Questo progetto d'investimento, dopo una lunga fase di gestazione cominciata all'inizio degli anni '90, ha visto il completamento della prima opera alla fine del 2005, con l'apertura della tratta AV/AC Roma - Napoli, seguita dopo pochi mesi dall'attivazione della tratta Torino - Novara.

Nel 2006 è stato avviato all'esercizio commerciale il tratto Modena est-Lavino della Milano - Bologna, portata a completamento a dicembre del 2008 con l'avvio commerciale del servizio AV/AC sull'intera tratta.

A fine del 2008 è stata inaugurata la nuova linea Milano - Bologna, segnando un ulteriore fondamentale passo verso il completamento dell'intero sistema AV/AC.

Nel 2009, con l'attivazione della Bologna - Firenze, del completamento della Torino - Milano e della Roma - Napoli sono state portate a compimento le ultime tratte mancanti, attivando all'esercizio l'intero collegamento Milano – Roma - Napoli.

Nel 2010 sono proseguiti i lavori per il sotto attraversamento dei nodi di Bologna e Firenze e le attività di completamento sulle tratte già attivate. Nel corso dell'anno sono stati aperti i cantieri per la realizzazione della stazione AV di Afragola.



Nel 2011 è stata conseguita l'attivazione degli "scavalchi" tra le stazioni di Rifredi e Castello, che costituisce la 1^a fase funzionale del Nodo AV/AC di Firenze e consente di garantire un primo incremento della potenzialità del Nodo. La nuova infrastruttura consente una migliore e più regolare gestione della circolazione ferroviaria e l'incremento della potenzialità del nodo con la riduzione delle interferenze tra i flussi di traffico AV e quelli di lunga percorrenza, del trasporto Regionale e merci che, a regime, transiteranno su tre livelli:

- ✓ livello superiore, dedicata ai treni ad Alta Velocità in transito tra Firenze Santa Maria Novella e Bologna;
- ✓ livello intermedio, prevalentemente dedicata ai treni passeggeri a lunga percorrenza e merci in transito nel nodo di Firenze che percorrono la linea Prato – Firenze Campo Marte senza entrare nella stazione di Firenze Santa Maria Novella;
- ✓ livello sotterraneo (in realizzazione), collegherà la linea AV proveniente da Bologna alla nuova stazione di Firenze Belfiore e alla linea Direttissima Firenze - Roma, attraversando in galleria tutto il nodo di Firenze.

Nel mese di dicembre 2011 è inoltre stata attivata l'interconnessione di Modena.

Nel 2012 è stato attivato il Passante sotterraneo di Bologna, tratto di attraversamento urbano AV completamente interrato lungo 17,8 km, di cui oltre 10 km in galleria, che consente ai treni no stop di percorrere la tratta Roma - Milano in sole 2 ore e 40 minuti. Per la realizzazione del sotto attraversamento sono stati impiegati metodi di scavo tecnologicamente avanzati ed il Passante è stato inoltre dotato di complessi e innovativi impianti per la gestione dell'emergenza.

Nel 2013 è stata attivata la nuova stazione AV di Bologna in sotterranea, mentre proseguono i lavori di realizzazione di importanti opere ferroviarie, come i nuovi ponti sul Reno e le gallerie che attraversano per oltre 10 km in sotterranea la città. Il sistema di mobilità urbana ne trarrà importanti benefici in quanto con la realizzazione dell'AV a Bologna potrà essere riorganizzato il Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e potenziato il Sistema Ferroviario Metropolitan (SFM). La nuova stazione di Reggio Emilia, anch'essa attivata a giugno 2013, che al completamento dei lavori sarà servita da nuove strade e parcheggi, consentirà l'interscambio con altri mezzi di trasporto nell'ottica di far confluire a Reggio Emilia la linea veloce, la linea del Servizio Ferroviario Regionale Reggio Emilia - Guastalla, bus e pullman locali, flussi provenienti dall'adiacente autostrada A1.

Nel mese di dicembre 2013 è stata conseguita l'attivazione all'esercizio ferroviario del "Collegamento nord-sud" tra le linee AV/AC Roma - Napoli e Napoli – Salerno (collegamento diretto Roma - Salerno), attivazione che permetterà ai servizi AV provenienti da Roma di proseguire direttamente verso Salerno.

Sono in corso di realizzazione i seguenti lavori:

- il sotto attraversamento del nodo ferroviario di Firenze con la nuova stazione AV;
- la stazione AV di Napoli Afragola.



Tabella 7 – Attivazione Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Investimento		Attivazione
Torino-Milano	Avviamento	feb 06 - attivata
	Completamento	dic 09- attivata
Milano-Bologna	Avviamento	set 06 - attivata
	Completamento	dic 08 - attivata
	Opere accessorie	giu 13 - attivata
Nodo di Bologna	Passante superficie	dic 07 - attivato
	Passante sotterraneo senza servizio viaggiatori	giu 12 - attivata
	Passante sotterraneo e stazione AV/AC	giu 13 - attivata
Bologna-Firenze	Intera tratta	dic 09- attivata
Nodo di Firenze	Scavalchi	sett 11 - attivata
	Passante sotterraneo	giu-19
	Stazione AV/AC	giu-20
Firenze-Roma	Adeguamento a standard 1^ fase	dic 09- attivata
Nodo di Roma	Avviamento	ott 06 - attivata
	Completamento	set 08 - attivata
Roma-Napoli	Avviamento	dic 05 - attivata
	Completamento	dic 09- attivata
Nodo di Napoli	Avviamento	dic 07 - attivata
	Collegamento nord sud	dic 13 - attivata
	Stazione AV/AC	dic-16

Le nuove stazioni AV/AC in fase di completamento sono: Torino Porta Susa, Reggio Emilia e Bologna Centrale

Di seguito una sintesi dello stato dei lavori di completamento dei nuovi impianti già in esercizio:

- **Torino Porta Susa** – Entro giugno 2015 saranno fruibili i due piani del parcheggio sotterraneo e la pista taxi arrivi/partenze al livello -1.
- **Reggio Emilia** – E' stata sottoscritta la convenzione con il Comune di Reggio Emilia per definire le modalità esecutive per la realizzazione del parcheggio e della viabilità di accesso alla stazione. Parte dei lavori (viabilità di accesso) è stata già eseguita. Si ricorda che le opere di cui sopra (stazione AV e fermata Mancasale) sono cofinanziate dagli Enti Locali con un contributo pari a circa 75% mentre la realizzazione del parcheggio è finanziata al 100% dal Comune di Reggio Emilia. Sono in corso di definizione gli accordi con il Comune di Reggio Emilia per la gestione degli spazi aperti al pubblico, e degli spazi commerciali della stazione.
- **Bologna Centrale** – L'avanzamento dei lavori della stazione Alta Velocità è sostanzialmente ultimato. Nel dicembre 2014 è stato aperto al traffico veicolare - limitatamente a TAXI e NCC - il piano kiss & ride che consente l'accesso alla stazione da via Fioravanti. Rimangono da ultimare:
 - i parcheggi sotterranei posti nelle due testate della stazione interrata;
 - parte della viabilità esterna lato via De Carracci.

Le nuove stazioni AV/AC in fase di realizzazione, completamento e pianificazione sono: Firenze Belfiore e Napoli Afragola.



- **Firenze Belfiore** – a seguito dell'affidamento dell'appalto al Contraente Generale (CG), sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco), mentre proseguono le opere per la realizzazione del lotto 2. L'attivazione della stazione all'esercizio ferroviario è stata riprogrammata al 30 giugno 2020. Le criticità che investono il progetto sono principalmente di due ordini: a partire dal mese di gennaio 2013, il fermo cantiere per il Passante e un forte rallentamento delle attività per la Stazione AV, nonché criticità legate a difficoltà economico-finanziarie del CG. A fine luglio 2014 le attività sono riprese sia nel cantiere della Stazione AV sia nel cantiere di Bricchette (futuro luogo di destino delle terre del nodo di Firenze), a seguito di una modifica delle quote societarie all'interno dell'ATI realizzatrice dell'appalto, che ha permesso di superare le criticità di natura finanziaria del CG. Resta al momento fermo il cantiere del Passante AV.
- **Napoli AV Napoli Afragola** – nel 2014 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva non efficace dei lavori di completamento della Stazione (appalto di sola costruzione) all'ATI Astaldi-NBI con conseguente consegna dei lavori a marzo 2015.

Gli investimenti della Rete AV/AC Torino – Milano - Napoli sono ricompresi nella "Tabella A05" del Contratto di Programma 2007-2011 per un valore complessivo di 32.000 milioni di euro. Rispetto al precedente Monitoraggio non si registrano variazioni nel costo totale dell'investimento mentre si registrano variazioni nel costo delle singole tratte e nodi.

Tabella 8– Scostamenti Costo totale - Rete Alta velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli

Investimenti su tratte/nodi	Costo totale			Cause di scostamento	
	2013	2014	Delta Costo 2014 vs 2013	Categoria	Descrizione
Tratta Torino-Milano	2.633	2.642			
Tratta Milano-Roma	2.922	2.935			
Tratta Bologna-Firenze	5.270	5.270			
Tratta Roma-Firenze	344	339	37		
Tratta Roma-Napoli	5.907	5.907			
Nodi di Milano	5	5			
Nodi di Bologna	44	44			
Nodi di Firenze	2.019	2.019			
Nodi di Napoli	1.781	1.751			
Nodi di Roma	764	764			
Nodi di Napoli	582	582			
Materiali inerte	11	11			
Contingenza	228	91			
Totale TO-MI-NA	32.000	32.000			

3.2.7 I progetti da realizzare per lotti costruttivi "non funzionali"

Con riferimento alla Tabella B del CdP-I 2012-16, denominata nel precedente Contratto tabella A1, si ribadisce che, con l'espressione "interventi realizzati per lotti costruttivi non funzionali" si fa riferimento alla 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.

In deroga a questa disciplina generale, il **comma 230 dell'articolo unico della Legge di Stabilità 2015 (L. n. 190/2014)** 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.

A partire dall'aggiornamento 2009 del CdP-I 2007-2011, hanno avuto accesso iniziale a questo meccanismo di finanziamento i seguenti progetti infrastrutturali:

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

Successivamente, la Legge di Stabilità 2014, in particolare l'art. 1 comma 76, ha individuato, rispetto al precedente Contratto di Programma 2007-11, nuovi interventi infrastrutturali da realizzare per lotti costruttivi in particolare *"le tratte Brescia-Verona-Padova, della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea AV/AC Napoli-Bari"*, stanziando complessivamente nuove risorse per 1.800 milioni di euro sul capitolo di bilancio 7122, piano di gestione 7.

Pertanto il Gestore ha proceduto ad una rilettura delle progettazioni dei suddetti interventi nell'ipotesi di ricorso a lotti costruttivi individuando la seguente ipotesi tecnica per l'allocatione delle risorse individuate dalla Legge di Stabilità 2014, così come riportato nel Contratto di Programma Investimenti 2012-2016:

- AV/AC Napoli-Bari: primo lotto costruttivo del raddoppio Apice-Orsara del valore di 768 milioni di euro;
- AV/AC Milano-Venezia: primo lotto costruttivo tratta Brescia-Verona del valore di 768 milioni di euro.
- AV/AC Verona-Padova: primo lotto costruttivo subtratta Verona-Vicenza del valore di 369 milioni di euro;



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 riportate nel CdP – I 2012-16:

Tabella 9– Coperture finanziarie degli interventi da realizzare per lotti costruttivi

GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Lotti costruttivi finanziati	Lotti costruttivi a completamento	Importi in milioni di euro	
			Costo totale	% di copertura
Tratta AV/AC Treviglio-Brescia	2.050		2.050	100%
Terzo Valico dei Giovi	1.587	4.613	6.200	26%
<i>Opere propedeutiche e prog. Progresse</i>	120			
Lotto 1	500			
Lotto 2	860			
Lotto 3	7	1.423		
Altri lotti da finanziare		3.190		
Tunnel di Base del Brennero	888	3.977	4.865	18%
<i>Studi ed indagini geognostiche</i>	260			
Lotto 1	280			
Lotto 2	297			
Altri lotti da finanziare	51	3.977		
AC Napoli-Bari: Raddoppio Aplice-Ostara	768	1.918	2.686	29%
Lotto 1	768			
Altri lotti da finanziare		1.918		
Linea AV-AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	768	3.186	3.954	19%
Lotto 1	768			
Altri lotti da finanziare		3.186		
Linea AV-AC Verona-Padova: subtratta Verona-Vicenza	369	3.784	4.153	9%
Lotto 1	369	90		
Altri lotti da finanziare		3.694		
Linea AV-AC Verona-Padova: subtratta Vicenza-Padova	0	1.249	1.249	0%
Altri lotti da finanziare	0	1.249		
TOTALE	6.430	18.727	25.157	26%

Di seguito una rappresentazione sintetica dello stato di attuazione degli interventi riportati in tabella:

✓ AV/AC Treviglio – Brescia

La nuova linea AV/AC Treviglio-Brescia costituisce un investimento indispensabile in considerazione dell'elevato livello di utilizzazione dell'attuale linea, elemento di criticità per la regolarità del servizio ferroviario e l'incremento dei servizi.

L'investimento risulta integralmente finanziato ed è in corso di realizzazione con attivazione prevista nel 2016.

✓ AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi

La nuova linea a doppio binario, denominata "Terzo Valico dei Giovi" si sviluppa complessivamente per 53 km, di cui 39 in galleria, e interessa 12 Comuni delle Province di Genova e Alessandria e le Regioni Liguria e Piemonte.



La linea consentirà di aumentare in maniera significativa l'offerta di trasporto, migliorando i collegamenti ferroviari fra il sistema portuale ligure e i porti dell'Alto Tirreno e il Nord del Paese, il Centro e Nord Europa (Rotterdam, Anversa) e, con contestuali interventi di potenziamento del nodo di Genova, di sviluppare una rete dedicata ai flussi di traffico dell'area genovese.

Con riferimento all'evoluzione delle coperture finanziarie recepite nel CdP-I 2012-2016 si rappresenta quanto segue.

Il CIPE, con Delibera n. 86 del 6.12.2011, ha disposto l'assegnazione - a favore di RFI - di complessivi 1.100 milioni per la realizzazione del 2° Lotto Costruttivo non funzionale del Terzo Valico dei Giovi.

Al fine di garantire l'integrale copertura delle attività di manutenzione straordinaria programmata per l'annualità 2013, d'intesa con il MIT, è stata effettuata una riduzione delle citate risorse per un importo di 240 milioni di euro con una corrispondente riduzione del perimetro citato del secondo lotto costruttivo, a favore degli interventi di manutenzione straordinaria regolati nel Contratto di programma 2012-2014 – parte servizi.

In data 21.3.2014 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Delibera CIPE n. 22/2013 con cui è stata disposta la riduzione del limite di spesa del secondo lotto costruttivo da 1.100 a 860 milioni e contestuale pari incremento del limite di spesa e del relativo fabbisogno del terzo lotto costruttivo.

In data 7.3.2013 il Consorzio COCIV ha sottoscritto un Atto di Impegno unilaterale con il quale ha assunto irrevocabilmente, *"l'impegno di rinunciare ad avanzare alcuna pretesa connessa alla ridefinizione del prezzo forfettario del 2° e 3° Lotto... senza modificare i termini di ultimazione contrattuali"*.

Successivamente, le dotazioni finanziarie sono state ulteriormente:

- ridotte per 763 milioni di euro dall'art.18 comma 13 del Decreto Legge n. 69/2013 "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" (c.d. "decreto del fare"), convertito con Legge n.98 del 20 agosto 2013
- incrementate per 802 milioni di euro con delibera CIPE 40/2013 a valere sulle risorse dell'art.7 ter comma 2 del decreto legge 26 aprile 2013, n. 43.
- ridotte per 32 milioni di euro per vari provvedimenti normativi,

portando complessive a 1.587 milioni di euro le disponibilità finanziarie del progetto, come rappresentato nella tabella seguente:

Tab - 10 Situazione finanziaria aggiornata 3° Valico dei Giovi

Costo complessivo opera	Risorse CdP 2007-2011 (a)	Definisciamenti (b)			Nuove Risorse (c)	Variazioni complessive da (b+c)	Risorse aggiornate CdP 2012-2016 (a+d)
		ex DL 69/2013 (art.18)	Delibera CIPE 86/11 (COP-2118)	DL 78/2013 art. 7 ter (art. 3518)			
		DL 43/2013					
6.200	1.820	-763	-240	-32	802	-233	1.587

Pertanto allo stato attuale risultano autorizzati ed in realizzazione i primi due lotti costruttivi ed è in corso la richiesta per l'assegnazione di risorse per l'avvio del 3° lotto costruttivo, a carico dei finanziamenti stanziati dal Decreto Sblocca Italia e dalla Legge di Stabilità 2015.



✓ **Tunnel di Base del Brennero - quota italiana.**

La nuova galleria di base del Brennero è un investimento centrale per il potenziamento del core corridor Scandinavia-Mediterraneo lungo l'asse che collega Monaco a Verona.

La galleria ha una lunghezza di 55 km e, in prossimità di Innsbruck, sarà collegata in sotterraneo all'esistente circonvallazione, raggiungendo quindi complessivamente una lunghezza di 64 km.

L'opera è destinata esclusivamente al trasporto ferroviario. La configurazione del tunnel prevede due gallerie principali a singolo binario collegate tra loro ogni 333 m tramite cunicoli trasversali di collegamento.

L'investimento ha l'obiettivo di migliorare le possibilità di trasporto di persone e di merci nel cuore dell'Europa, salvaguardando al tempo stesso il patrimonio ambientale della regione Alpina.

Con il nuovo tunnel si otterrà una forte riduzione della pendenza rispetto all'esistente linea di valico, permettendo così un transito attraverso il Brennero di treni merci più lunghi, capienti e veloci.

Con riferimento all'evoluzione delle coperture finanziarie si registra quanto segue.

La Legge di Stabilità 2013 all'art. 1 comma 176 ha assegnato risorse per un importo di 700 milioni di euro per la rete infrastrutturale ferroviaria nazionale da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla prosecuzione dei lavori relativi alle opere in corso di realizzazione ai sensi dell'art. 2 commi 232-234 della legge 23 dicembre 2009 n° 191 (Lotti costruttivi).

A seguito della seduta CIPE del 18 marzo 2013, in considerazione dei fabbisogni per gli interventi di manutenzione straordinaria per il completamento dell'annualità 2012 e per la copertura dell'annualità 2013, è stata destinata a tale esigenza quota parte dello stanziamento della Legge di Stabilità 2013 sopra descritto pari a 338 milioni di euro con il conseguente trasferimento al Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi.

Nella seduta del 31 maggio 2013 il CIPE con delibera n. 28, ha riformulato nuove disposizioni relative al progetto Nuovo Valico del Brennero, in particolare ha disposto:

- 1) l'autorizzazione alla realizzazione del secondo lotto costruttivo della Galleria di base del Brennero per un importo di 297 milioni di euro,
- 2) l'assegnazione di 25 milioni di euro a copertura del completamento del primo lotto
- 3) la presa d'atto della modifica del cronoprogramma
- 4) l'approvazione nuovo costo a vita intera pari a 4.865 mln di euro.

Tab - 11 Situazione finanziaria aggiornata Nuovo Valico del Brennero

Costo complessivo opera	Costo Quota Italia	Risorse CdP 2007-2011 (a)	Definanziamenti (b)		Nuove Risorse (c)			Variazioni complessive (d = (b+c))	Risorse aggiornate CdP 2012-2016 (a+d)
			191-2007-2011 (milioni)	191-2012-2013 (milioni)	Legge di Stabilità 2013 (milioni)	Legge di Stabilità 2014 (milioni)	Quota parte del Contratto di Programma 2012-2014 (milioni)		
9.730	4.865	728	-221	-3	325	51	7	160	888

Dal punto di vista realizzativo le attività in territorio italiano per la realizzazione del 1° lotto costruttivo (Opere propedeutiche ambito finestra di Mules) sono state avviate a maggio 2012; per



la realizzazione del sotto-atteveramento dell'Isarco sono in corso le attività per il relativo affidamento.

Successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-16 in data 21 ottobre 2014, il Comitato di Sorveglianza di BBT SE, ha approvato l'aggiornamento 2014 del Programma Lavori che, nel confermare il completamento dell'opera nel 2015, ha previsto una nuova articolazione in sei lotti per un valore complessivo 4.400 milioni di euro.

Sono state inoltre stanziare, per il progetto, nuove risorse dal Decreto Sblocca Italia e dalla Legge di Stabilità 2015 che hanno permesso il finanziamento del terzo lotto costruttivo così come riportato nell'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-16.

- **AC Napoli-Bari, raddoppio Apice-Orsara**

Nell'ambito del programma di investimenti per il potenziamento dell'itinerario Napoli-Bari è compreso il raddoppio tra Apice e Orsara.

E' prevista la realizzazione del raddoppio in variante rispetto alla linea esistente, dell'estesa di circa 47,4 km, con una nuova stazione a servizio dell'Irpinia.

Il progetto preliminare trasmesso a luglio 2010 ai Ministeri ed agli Enti competenti per l'avvio dell'iter autorizzativo di Legge Obiettivo, ha ottenuto tutti i pareri degli Enti e del Territorio, compreso quello delle Regioni Campania e Puglia.

La Legge di Stabilità 2014 ha incluso l'intervento tra le tratte che potranno essere realizzate per lotti costruttivi.

Recependo tale indicazione RFI ha proposto la suddivisione dell'intervento in lotti e, in funzione delle disponibilità indicate nella citata legge, ha previsto nel CdP 2012-2016 le risorse per la realizzazione di un primo lotto costruttivo, individuato tra la stazione di Apice e la nuova stazione di Irpinia, di circa 18,4 km.

Il primo lotto costruttivo ha un costo di 768 M€ interamente coperto dalle risorse della legge di stabilità 2014.

Sono in corso le attività connesse al rilascio del parere istruttorio da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, a valle del quale il Commissario nominato dal Decreto Sblocca Italia procederà all'approvazione del progetto preliminare.

- **AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona**

L'investimento riguarda la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Milano - Verona nel tratto da Brescia a Verona, in continuità con la tratta Milano - Treviglio già realizzata ed in esercizio dal luglio 2007, e con la tratta Treviglio - Brescia in fase di realizzazione e di cui si prevede l'attivazione nel 2016.

Il potenziamento della linea Milano - Venezia è da tempo ritenuto indispensabile in considerazione dell'attuale stato di saturazione della tratta, oggetto dell'investimento, che determina una perdita di efficienza e regolarità nell'erogazione del servizio ferroviario in quanto rappresenta un collo di bottiglia per tutti i flussi che vi confluiscono.

L'aumento di capacità ottenuto con la nuova coppia di binari consentirà di far fronte ai consistenti incrementi di traffico previsti sull'asse est - ovest e nel contempo permetterà un



decongestionamento della linea esistente (linea lenta); tale recupero di capacità consentirà di incrementare l'offerta di trasporto ferroviaria.

A seguito di quanto stabilito dalla Legge di Stabilità 2014, la realizzazione della tratta AV/AC Brescia-Verona prevede la suddivisione dell'opera, da un punto di vista tecnico, economico e temporale, in 4 Lotti costruttivi per un costo totale aggiornato a 3.954 mln di euro; in particolare il 1° lotto costruttivo del valore di 768 milioni di euro, è interamente finanziato a carico delle risorse stanziato dall'art.1, comma 76 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) e ricomprende le opere civili poste sul percorso critico e sub critico della tratta, localizzate tutte ad est dell'interconnessione di Brescia e la progettazione preliminare e definitiva dell'intervento "Ingresso della tratta AV/AC a Verona".

Successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-16, è stata emanata la Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015) che ha stanziato ulteriori risorse per 3.000 milioni di euro per la prosecuzione dei lotti costruttivi Brescia-Verona-Padova della linea AV/AC Milano-Venezia che sarà finalizzato con l'aggiornamento 2015 del suddetto Contratto di Programma.

L'iter approvativo del Progetto Definitivo è tutt'ora in corso; i pareri delle Regioni Lombardia e Veneto sono stati emessi rispettivamente nel mese di gennaio 2015 e novembre 2014.

- **AV/AC Verona-Padova: subtratta Verona-Vicenza**

Il CIPE, con Delibera n. 94/2006, ha approvato il progetto preliminare del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, limitatamente alle tratte esterne (Verona-Montebello Vicentino- interconnessione di Vicenza e Grisignano di Zocco-Padova), mentre per la tratta intermedia Montebello Vicentino-Vicenza-Grisignano di Zocco il CIPE ha individuato il solo corridoio di sotto-attraversamento di Vicenza nell'ambito del quale collocare un nuovo tracciato.

Con il Protocollo di Intesa sottoscritto il 29 luglio 2014 tra il MIT, la Regione Veneto, RFI, il Comune di Vicenza e la CCLAA di Vicenza, è stata definita la soluzione progettuale per l'attraversamento di Vicenza.

Nello specifico la nuova soluzione - prevede per la tratta centrale del progetto, un tracciato prevalentemente in superficie da Montebello a Vicenza, con l'inserimento delle nuove stazioni di Vicenza Fiera, Vicenza Tribunale e l'eliminazione dell'attuale stazione di Vicenza centrale.

Con il Contratto di Programma 2012-2016 ed il successivo Accordo, la tratta Verona-Padova è stata articolata nelle due subtratte Verona-Vicenza, prioritaria, con CVI pari a 4.153 milioni di euro, e Vicenza-Padova con CVI pari a 1.249 milioni di euro.

Dal punto di vista finanziario occorre considerare che le risorse iscritte nel CdP-I 2012-16, pari a 369 M€, non comprendono i successivi stanziamenti riportati dalla Legge 164/2014 di conversione del Decreto Sblocca Italia e successivo Decreto MIT/MEF del 13/11/2014 e dalla Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015), che ridefiniscono il valore del lotto 1 che sarà finalizzato con l'aggiornamento 2015 del suddetto CdP.

3.2.8 Le partecipazioni societarie

Come detto in premessa nel Contratto di Programma 2012-16 è stata inserita una nuova tabella contrattuale, la tabella C "Partecipazioni", che comprende tutte quelle opere infrastrutturali regolate dal CdP non direttamente ma affidandole, ai sensi dell'art.3 dell'Atto di Concessione a



Società di Scopo (BBT, LTF) alle quali trasferisce, in base alla propria quota azionaria, direttamente ed indirettamente le risorse finanziarie nazionali contrattualizzate nel presente atto.

Nell'attuale CdP-I in tale tabella è inserito solo il progetto nuova linea Torino – Lione in quanto l'intervento Nuovo Valico del Brennero" è già ricompreso nella tabella B "investimenti realizzati per lotti costruttivi.

Il costo complessivo dell'intervento, quota Italia, deve ritenersi aggiornato dall'accordo di programma sottoscritto tra Ministero e RFI in data 5 dicembre 2014 che ha ridefinito il costo complessivo della quota italiana dell'opera a 5.676 milioni di euro di cui 854 milioni per studi ed indagine geognostiche e 4.822 milioni di euro per la realizzazione dell'opera principale, al netto dell'adeguamento monetario da valutare tra Italia e Francia.

Le risorse disponibili ammontano a 3.275 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 2.401 milioni di euro.

Successivamente in data 10 dicembre 2014 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di Lyon Turin Ferroviaria Sas, attuato mediante assegnazione a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. della partecipazione al capitale della Lyon Turin Ferroviaria Sas e delle disponibilità liquide e passività a questa correlate, sulla base delle situazioni patrimoniali al 31.10.2014 delle società partecipanti alla scissione, con conseguente riduzione del capitale sociale di RFI.

Pertanto nell'aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-16, 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 euro, attuato in coerenza con la creazione del nuovo Promotore Pubblico (ex lege n. 71 del 3.04.2014).



4 Il rendiconto dei finanziamenti

4.1 I finanziamenti per la Rete convenzionale

4.1.1 I finanziamenti per competenza

In questa sezione si riporta il rendiconto dettagliato dell'evoluzione delle risorse stanziare dallo Stato e da altri Enti finanziatori (UE, EEL) per la rete convenzionale e contrattualizzate con il CdP – I 2012 - 2016.

Nel prospetto successivo viene rappresentata l'evoluzione delle coperture finanziarie che con la sottoscrizione del Contratto di Programma parte investimenti 2012 -2016 hanno raggiunto il valore complessivo di 38.399 milioni di euro così ripartiti:

- 28.694 milioni per le opere in corso (Tabella A - grado di copertura pari al 100%),
- 6.430 milioni per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B - costo totale pari a 25.157 milioni di euro),
- 3.275 milioni per opere infrastrutturali che RFI non realizza direttamente ma affidandole a società di scopo.

Tabella 12 - Coperture finanziarie per tabelle del CdP 2012-2016

Tabelle CdP 12-16	Coperture di competenza contrattualizzate				
	Totale competenza (agg. 2010/11)	Trasferimenti in "Tab. E" e altre variazioni	Risorse aggiuntive CdP 2012 - 2016	Definan.	Totale competenza (CdP 2012-16)
Opere in corso - (Tabella A)	37.609	(9.489)	3.356	(2.783)	28.694
Investimenti realizzati per lotti costruttivi - (Tabella B ex A1)	4.703		3.142	(1.415)	6.430
Partecipazioni Societarie - (Tabella C)	916		3.496	(1.137)	3.275
Totale	43.228	(9.489)	9.994	(5.335)	38.399
Opere programmatiche	134	(134)	-	-	-
Totale generale	43.362	(9.623)	9.994	(5.335)	38.399

In particolare la tabella mostra che, con l'aggiornamento 2010 - 2011 del precedente CdP 2007-11, il valore delle coperture finanziarie era pari a 43.362 milioni di euro, a seguito delle variazioni alle risorse finanziarie effettuate con la sottoscrizione del vigente CdP-I 2012-16, dovute principalmente ad un definanziamento pari a 5.335 milioni di euro, al trasferimento in tabella E di opere ultimante per 9.623 milioni di euro e alla contrattualizzazione di risorse aggiuntive per 9.994 milioni di euro, il valore delle coperture finanziarie del portafoglio progetti è risultato pari a 38.399 milioni di euro.

Ciò premesso, occorre ricordare che successivamente all'approvazione dell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007 - 2011, per far fronte allo stato di criticità della finanza pubblica, sono stati emanati una serie di provvedimenti normativi che hanno disposto ulteriori riduzioni alle dotazioni finanziarie disponibili iscritte a legislazione vigente in termini di competenza e di cassa, nell'ambito delle spese rimodulabili delle missioni di ciascun Ministero così come individuate dall'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di riforma della contabilità pubblica).



Il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ai fini di tali riduzioni, è stato pertanto autorizzato ad accantonare e rendere indisponibili le risorse stanziare per il periodo 2012 – 2014, sui capitoli 7122 e 7123 dedicati agli investimenti di RFI per la rete convenzionale, per un importo complessivo di circa **424 milioni di euro per gli anni 2012-2014**.

A tali riduzioni, si aggiunge una ulteriore quota di risorse definanziate pari a **760 milioni di euro** così ripartita:

- 300 milioni di euro, ai sensi dell'art. 15 comma 3, punto b) del Decreto Legge n° 102 del 31 agosto 2013 *“Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni”*, convertito con la Legge n. 124 del 28 ottobre 2013,
- 100 milioni di euro per l'anno 2015, ai sensi all'art. 15 comma 3 punto d), secondo capoverso, dello stesso Decreto Legge n° 102/2013 che dispone la riduzione delle autorizzazioni di spesa di cui all'art. 7-ter della legge 71/2013 *“Emergenze ambientali”*,
- 360 milioni di euro per il periodo 2014 -2016, di cui 216 di definanziamenti e 144 milioni di euro di accantonamenti, ai sensi dei Decreti Legge n° 4/2014, 66/2014 e 90/2014 i cui effetti si aggiungono a quanto disposto dal Decreto Legge 35/2013 e dall'art. 1 comma 428 della Legge di Stabilità 2014.

Pertanto l'importo complessivo della variazione in diminuzione delle risorse disponibili sul capitoli 7122 e 7123 è risultata pari a circa **1.184 milioni di euro**.

Una quota significativa di tale definanziamento, pari a circa 732 milioni di euro, è stata compensata con le risorse statali liberate dai finanziamenti TEN-T (gli interventi Treviglio-Brescia, Orte-Falconara, Lunghezza-Guidonia e Voltri-Brignole), con economie su progetti in fase di ultimazione e con le nuove risorse recate dalla Legge di Stabilità 2014.

Per l'allocazione delle ulteriori riduzioni descritte ai progetti/programmi di investimento, si è proceduto, come già in precedenza, tenendo conto dei criteri stabiliti dal CIPE con la Delibera n°10/2009, pertanto sono stati prioritariamente considerati gli investimenti per i quali le risorse a carico del capitolo non sono ancora state impegnate con atti negoziali con terzi.

Avendo sostanzialmente esaurito le disponibilità di risorse allocate su investimenti in fase di pianificazione si è reso necessario estendere i tagli ad investimenti in avanzata fase progettuale o di avvio a realizzazione, allocando prioritariamente i tagli sugli interventi meno maturi.

Nello specifico sono state sospese le attività negoziali per l'adeguamento ai requisiti di sicurezza delle gallerie ferroviarie previsti dal D.M. del 28 ottobre 2005, garantendo comunque l'avvio degli interventi più urgenti. Inoltre sono state ridotte le risorse destinate ad interventi non ancora affidati quali il potenziamento del nodo di Novara, la mitigazione ambientale della linea Milano-Mortara sulla tratta Porta Romana e programmi di natura tecnologica che saranno riattivati con le nuove risorse recate dalla Legge di Stabilità 2014.

Al fine di rappresentare il quadro complessivo delle riduzioni, ai definanziamenti ex lege a valere sui capitoli MEF 7122 e 7123 sopra descritte, si devono aggiungere ulteriori riduzioni riportate nel Contratto 2012 2016 per un valore complessivo di **4.152 milioni di euro**, così ripartite:



- 913 milioni di euro, a valere sul capitolo di bilancio MEF 7532 per la Nuova linea Torino Lione, di cui 639 milioni di euro ai sensi dell'art. 18 comma 13 del Decreto Legge n° 69 del 21 giugno 2013, 124 milioni di euro a seguito di ulteriori provvedimenti legislativi e 150 milioni di euro (stanziati per l'anno 2015) ai sensi dell'art. 1 comma 68 della Legge di stabilità 2014;
- 1.058 milioni di euro, a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali di cui:
 - 23 milioni di euro, sul capitolo MIT 7515–Linea Treviglio – Brescia derivanti da vari provvedimenti legislativi, compreso il D.L. n° 4/2014;
 - 1.035 milioni di euro sul capitolo MIT 7518 - Progetto Terzo valico dei Giovi, di cui 763 milioni ai sensi dell'art. 18 comma 13 del Decreto Legge n° 69 del 21 giugno 2013, 240 milioni di euro a seguito del trasferimento al Contratto di Programma – parte servizi per la copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria 2012/2013 e 32 milioni di euro in attuazione di altri provvedimenti legislativi;
- 31 milioni di euro sul capitolo MIT 7540 - Interventi per il miglioramento della rete ferroviaria, per effetto delle riduzioni disposte ai sensi del D.L. n° 4/2014.
- 445 milioni di euro a valere sul capitolo 7060 MIT, così ripartiti:
 - 63 milioni di euro per il 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 le 9 annualità ancora disponibili dei finanziamenti originariamente assegnati per un importo totale di 50,91 mln di euro ed ha dichiarato perenti le sei annualità dal 2004 al 2009;
 - 382 milioni di euro destinate al “Potenziamento della linea ferroviaria Rho - Arona. Tratta Rho – Gallarate - Primo lotto funzionale Rho – Parabiago” a seguito della conversione in Legge del DL 23.12.2013, n.145 che all'art.13 prevede la revoca di assegnazioni di risorse di Legge Obiettivo previste dalla Delibera CIPE 33/2010 relativa ad interventi non ancora attivati.
- 370 milioni di euro, sul capitolo MISE 8425 – Fondo sviluppo e Coesione, derivante dalla Delibera CIPE n° 6/2012, che a seguito di una revisione delle assegnazioni del Fondo ha revocato i finanziamenti FAS assegnati in via programmatica, con le delibere CIPE n. 51 e 52 del 2009.
- 534 milioni di euro di risorse FESR del ciclo di programmazione 2007 -2013,
- 511 milioni di euro di riduzione di risorse TEN del ciclo di programmazione 2007 -2013,
- 79 milioni di euro per la riduzione delle risorse del fondo di rotazione per una riprogrammazione degli interventi del Piano di azione e coesione della Regione Sardegna,
- 182 milioni di euro per la riduzione di risorse derivanti da EE.LL.

A tali definanziamenti si aggiungono 28 milioni di accantonamenti sui capitoli MIT così suddivisi:

- 1 milione di euro sul capitolo 7515 Linea AV/AC Treviglio-Brescia;



Di seguito si rappresenta la suddivisione per Tabelle del CdP-I 2012-16 e l’allocazione sui progetti, delle risorse di competenza aggiuntive contrattualizzate in occasione della sottoscrizione del CdP pari a **9.994** milioni di euro recate dalle fonti di finanziamento di seguito indicate:

- 3.599 milioni di euro, recati dalla Legge n. 147 del 27 dicembre 2013 (*Legge di Stabilità 2014*), di cui:
 - 1.349 milioni di euro, stanziati in Tabella E sotto la voce “rifinanziamenti” degli importi già stanziati a legislazione vigente, di cui:
 - 580 milioni di euro, quota parte del rifinanziamento del capitolo di bilancio 7122/MEF pari a 800 milioni di euro (220 mln trasferiti al Contratto di Programma – parte servizi 2012-2014),
 - 200 milioni di euro, quale incremento al finanziamento di 361 milioni di euro già assegnato a seguito del Decreto interministeriale MIT/MEF n° 268 del 17 luglio 2013,
 - 540 milioni di euro, quale rifinanziamento del capitolo di bilancio 7532/MIT per la nuova linea ferroviaria Torino Lione,
 - 29 milioni di euro, come reintegrazione del definanziamento operato sul capitolo di bilancio 7515/MIT da precedenti provvedimenti legislativi.
 - 2.250 milioni di euro assegnati come risorse di nuova competenza, così ripartiti:
 - 100 milioni di euro, art. 1 comma 74, da destinare per il finanziamento della tratta Cancellò - Frasso Telesino e variante alla linea Roma – Napoli,
 - 1.800 milioni di euro, art. 1 comma 76, da destinare per il finanziamento delle tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia e delle tratte Apice-Orsara e Frasso Telesino-Vitulano della Linea AV/AC Napoli-Bari con erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029,
 - 350 milioni di euro, art. 1 comma 80, da destinare al finanziamento degli interventi di adeguamento del tracciato e velocizzazione dell’asse ferroviario Bologna-Lecce di cui 50 milioni per l’anno 2014 e 150 milioni per ciascuno degli anni 2015 e 2016;
- 3.302 milioni di euro recati dalla Legge n. 228 del 24 dicembre 2012 (*Legge di Stabilità 2013*) e così ripartiti:
 - 362 milioni di euro prioritariamente per la prosecuzione delle opere da realizzare per lotti costruttivi ai sensi dell’articolo 2, commi 232-234, della Legge 23 dicembre 2009, n. 191 (cap.7122, art.1 comma 176),
 - 2.940 milioni di euro per il finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (cap.7532, art.1 comma 208),



- 300 milioni di euro a valere sul “Fondo interventi urgenti e indifferibili” di cui all’art. 33 comma 1 della Legge n° 183/2011 “*Legge di Stabilità 2012*” assegnati con il DPCM del 1 marzo 2012 a RFI, per interventi previsti dal CdP-I;
- 1.200 milioni di euro recati dall’art.7 ter comma 2 del decreto legge 26 aprile 2013, n. 43 cd. “*emergenze ambientali*”, convertito con la Legge n.71 del 24/06/2013, per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale da utilizzare prioritariamente per la prosecuzione dei lavori relativi al Terzo Valico dei Giovi e per il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona di accesso sud alla galleria di base del Brennero,
- 361 milioni di euro assegnati al Gestore per il finanziamento di un programma di interventi per il miglioramento della rete ferroviaria individuati dal Decreto interministeriale MIT/MEF n° 268 del 17 luglio 2013, a seguito della costituzione nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di un Fondo ai sensi dell’art. 18 commi 1 e 2 del Decreto Legge n° 69/2013 “*Disposizioni urgenti per il rilancio dell’economia*” c.d. “*decreto del fare*” convertito con la Legge n°98 del 9 agosto 2013,
- 72 milioni di euro derivanti dall’eccedenza di fondi di legge Obiettivo non utilizzati per il pagamento degli oneri finanziari in quanto non si è proceduto a contratti di attualizzazione,
- 456 milioni di euro derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale,
- 147 milioni di euro derivanti dalla rimodulazione del Programma PON-FESR 2007-2013 recepita nel XII Decreto Dirigenziale n.6903 del 6 agosto 2014,
- 12 milioni di euro assegnati dalla Delibera CIPE n° 86/2010 per il finanziamento del cunicolo della Maddalena della linea Torino – Lione,
- 217 milioni di euro di risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007 – 2013,
- 327 milioni di euro di risorse di cui 207 milioni provenienti da Enti Locali e 120 milioni quali contributo a fondo perduto, derivanti dalla stipula dell’accordo Italia-Svizzera siglato a Berna il 28/01/2014 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la consigliera federale ai Trasporti per il finanziamento delle opere di ampliamento previste in Italia per il corridoio ferroviario sull’asse ferroviario del San Gottardo.



Tabella 14 - Progetti finanziati dalle risorse aggiuntive CdP 2012 -2016

			<i>milioni di euro</i>
Programmi di Investimento	COD RIGA CdP	Descrizione	Risorse aggiuntive
00- Manutenzione straordinaria	A1001	Residuo ciclo 2007 -2011	48
01- SICUREZZA ED ADEGUAMENTO A OBBLIGHI DI LEGGE	A2004	Piano per la sicurezza della circolazione ferroviaria	245
	A1013	Sismica e idrogeologia	135
	A1006	Soppressione PL ed interventi diffusi	62
	A1004	Obblighi di Legge	109
02- Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	A2001	Tecnologie per la circolazione	106
	A2010	Sistemi informativi	1
	A2011	Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	1
03- PROPOSTE PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA	P054	Upgrading nodo di Milano	185
	P075	Upgrading nodo di Venezia	40
	P076	Upgrading nodo di Firenze	10
	P053	Upgrading nodo di Roma	274
	P055	Piano stazioni ed ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane	130
	P056	Upgrading corridoio Reno - Adri (comprende adeguamento sagoma PC80 e modulo 700 Luino)	220
	P057	Upgrading corridoi Mediterraneo e Ionico Adriatico	10
	P058	Adeguamento a modulo 85Q/750 Corridoio Scandinavia - Mediterraneo (fase)	30
	P060	Infrastrutturazione porti (comprende Trieste e Genova)	15
	P061	Infrastrutturazione terminali intermodali (comprende tecnologie Milano Sinto e Bari Lamarmata)	35
	P067	Velocizzazione Milano - Venezia e Venezia Trieste	35
	P074	Potenziamento e Velocizzazione itinerario Palermo - Catania (e altre linee)	20

Segue tabella



milioni di euro

Programmi di Investimento	COD RIGA CdP	Descrizione	Risorse aggiuntive	
04-POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	0269	Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona	0	
	0268_A	Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	11	
	0240_A	Potenziamento infrastrutturale Valtellina Brignole	5	
	1346_A	Raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia - Montecatini Terme	35	
	0260	Raddoppio Prenestina - Lariano - Guidonia: opere	7	
	0359	Raddoppio della tratta Campoleone-Aprilia	20	
	1417	Potenziamento linee castelli romani	3	
	0149	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	12	
	0036	Nodo di Palermo	1	
	0036_A	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto - Ogliastra	108	
	0115	Raddoppio Catania Ognina - Catania Centrale	3	
	0270_A	Sistemazione del nodo di Catania	1	
	0264_A	Raddoppio Vignale-Cleglio-Arona	14	
	0291_A	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, tratta Venezia - Ronchi dei Legionari	10	
	0262_A	Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, tratta Ronchi dei Legionari - Trieste	8	
	0071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecco	350	
	0292_A	Quadruplicamento Fortezza-Verona (sub lotto1) e linea accesso meridionale	43	
	0337_A	Accesso sud al valico del Brennero; Circonvallazione di Trento	70	
	0276_A	Itinerario Napoli-Bari tratta Cancello-Frasco Telesino	200	
	0100	Raddoppio Bari S. Andrea - Bifetto	68	
	0417	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	20	
	0263	Adeg. tecn. e infrastr. incremento prestazioni e affidabilità linea Battipaglia-RC (ponte Potrace)	5	
	0262_A	Linea AV/AC Battipaglia - Pisciotta - Reggio Calabria "Nuova Linea" (variante Ogliastra-Sapri)	7	
	0271_A	Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	55	
	0275_A	Nuovo collegamento Palermo Catania	8	
	1310	Potenziamento itinerari merci Tarvisio/Valle Opicina (comprende 1ª fase nodo di Udine)	10	
	1133a	Nodo di Udine	50	
	1133b	Raddoppio Palmanova-Udine	5	
	0142_A	Raddoppio della Pescara Bari	39	
	0311_A	Metaponto-Sbari-Paola (Bivio S. Antonello): fase prioritaria	83	
	0119	Linea Orte - Falconara: completamento opere di raddoppio tratte	8	
	0226_A	Raddoppio della tratta Spoleto-Terzi	0	
	1427	Efficientamento linea Codogno-Cremona-Mantova e raddoppio tratta Cremona-Cava Tigozzi	2	
	0276_A	Raddoppio Berceto-Chiesaccia e Parma-Fornovo (Pontremolese)	6	
	A1003	Ammodernamento infrastrutturale	46	
	NA011	Opere in fase di ultimazione, oneri per completamento opere e chiusura lavori	24	
	NA006	Fondo per incrementi di costo per adeguamenti mensili ed altre compensazioni finanziarie	290	
	TABELLA B - PROGETTI DA REALIZZARE PER LOTTI COSTRUTTIVI NON FUNZIONALI	AV20	Terzo valico del Giovi	602
		AV15	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia	157
		AV17	AV/AC Brescia-Verona	768
AV18		AV/AC Verona-Padova	321	
0263		Nuovo Valico del Brennero	383	
0281	Itinerario Napoli-Bari tratta Apice-Orsara	711		
TABELLA C - PARTECIPAZIONI SOCIETARIE	PI 0001	Nuova linea Torino-Lione	3.496	
TABELLA E - OPERE ULTIME	E.4	Ponti sullo stretto di Messina: opere ferroviarie connesse sponde siciliane	18	
Totale risorse aggiuntive			9.994	



4.1.2 Finanziamenti per cassa

In questa sezione si fornisce il rendiconto delle erogazioni ricevute per cassa, alla data del 31 dicembre 2014, a fronte delle coperture di competenza contrattualizzate nel Contratto.

Si ricorda, al riguardo, che sono state escluse dal computo le risorse per interventi già conclusi, in coerenza con quanto effettuato per gli stanziamenti di competenza nella sezione precedente.

Il prospetto riportato di seguito mostra, distintamente per capitoli di bilancio e fonti di finanziamento, le erogazioni ricevute a tutto il 31 dicembre 2014, pari complessivamente a 21.255 milioni di euro, ovvero corrispondenti a circa il 55% degli stanziamenti di competenza complessivi.

Nel dettaglio, le erogazioni effettivamente registrate nel corso dell'anno 2014, sono state pari a **1.168 milioni di euro**, ripartite come di seguito indicato:

- 692 milioni di euro a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122, così articolati:
 - 480 milioni di euro, relativi a crediti pregressi,
 - 150 milioni di euro, quota parte dei 600 milioni di euro assegnati originariamente al Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – cap.7514/MIT e destinati alla manutenzione straordinaria. Con il decreto DMT 40177/2013, che ha disposto la corrispondente variazione di bilancio in termini di competenza e cassa, l'importo è stato trasferito a favore del capitolo MEF 7122;
 - 62 milioni di euro, quota parte dei 240 milioni di euro assegnati originariamente al Fondo Sviluppo e Coesione – cap. 8425/MIT. Con il Decreto DMT 91452/2013 che disposto la corrispondente variazione di bilancio in termini di competenza e cassa, l'importo è stato trasferito a favore del capitolo MEF 7122;
- 0,1 milioni di euro recato da diversi provvedimenti legislativi sul capitolo di bilancio MEF 7123 relativi a crediti pregressi;
- 14 milioni di euro, 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;
- 131 milioni di euro relativi ad incassi su risorse di Legge Obiettivo;
- 49 milioni di euro relativi ad incassi a valere sul Fondo Infrastrutture e Stradali – cap. 7515/MIT e destinati alla Linea Treviglio – Brescia;
- 196 milioni di euro recati da fonti comunitarie, così articolati:
 - 103 milioni di euro derivanti da incassi relativi al Programma PON - FESR;
 - 93 milioni di euro derivanti da incassi comunitari relativi a risorse TEN-T;
- 85 milioni derivanti da Enti terzi (EE.LL, operazioni di autofinanziamento).

L'ammontare complessivo, pari a 21.255 milioni di euro, include l'incasso di 1.118 milioni di euro 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 euro e destinati alla rete convenzionale.



A valere su tale stanziamento sono stati erogati: 100 milioni di euro nel 2007, 100 milioni di euro nel 2008, 100 milioni di euro nel 2009, 100 milioni di euro nel 2010, 100 milioni di euro nel 2011, 100 milioni di euro nel 2012, 100 milioni di euro nel 2013 e 100 milioni nel 2014, tutti destinati alla copertura della rata del servizio del debito relativo alla citata operazione di anticipazione finanziaria.

Tabella 15 - Erogazioni di cassa per capitoli di bilancio e fonti di finanziamento

Tipo fonte	cap. bilancio	Descrizione fonte	Coperture di competenza del portafoglio progetti del CdP 2012-2016	Erogazioni di cassa relative al portafoglio progetti del CdP 2012-2016			
				di cui 2014	% totale vs competenza	di cui 2014	
cap. 7122		CAP. 7122 - P. G. 1 - CONTRIBUTI IN CONTO IMPAUTATI DA CORRISPONDERE ALL'IMPRESA FERROVIE DELLO STATO SPA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGRAMMA DI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO E AMMODERNAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	658				
		CAP. 7122 - P. G. 2 - FONDO OPERE RIFINANZIAMENTO ART. 1 COMMA 84, L. F. 236/05	17.527	14.623	83%	692	
		CAP. 7122 - P. G. 4 II - INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA (D.L. 26.04.2013 n° 43 art. 7ter co.2 "emergenza ambientale")	1.160	-	-	-	
		CAP. 7122 - P. G. 5 - RFI TRATTA CANCELLO FRASSO TELESIO - AV. IAPOLI (RAZI)	100	-	-	-	
		CAP. 7122 - P. G. 7 - RFI BRESCIA VERONA PADOVA - FRASSA TELESIO VITULANO - APICE ORSARA	1.800	-	-	-	
		CAP. 7122 - P. G. 8 - ADEGUAMENTO TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO ADRIATICO BIOLOGIA LECCE	350	-	-	-	
		Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)	21.636	14.623	68%	692	
	Fonti Stato		Legge 30/98	203			
			Legge 354/98 (COP 94-00) 3° Addendum	1.061			
			Legge 134/98	3	1.396	98%	0
		Legge 472/1999	84				
		Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 (L. 296 "Protezione")	48				
		Fondi FAS - MEF agg 2009 cap. 7120	460	450	100%	-	
		Attualizzazione contributi quinquennali	1.118	1.118	100%	-	
		Legge 189/02 - Soppressione PL	642	642	100%	-	
		Legge di stabilità 2013 L. 22.12.2012 N° 226	2.561	-	-	-	
		Decreto LITRAEF 17.07.2013 N° 268 (a valere sul Fondo costruito ai sensi del Decreto Legge 65/2013)	510	14	3%	14	
Altre fonti		Debita CIPE 19/2004 (Fasi di IV Addendum CdP 61-65)	16	-	-	-	
		Legge 64 / 86	41	6	15%	-	
		Fondi FSC (ex-FAS) - MEF agg 2005	212	-	-	-	
		Fondi FSC (ex-FAS) - MEF agg 2010/2011 per il Piano per il sud	1.230	-	-	-	
		Legge 34/95	52				
		Legge 64/1995	1				
		Legge 135/1997	23	42	46%		
		Legge 203/98	15				
		Legge Obiettivo (incluso decreto LITRAEF del 20/12/2004)	240				
		Legge Obiettivo 2009	835	235	28%	131	
	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - Treaglio - Brescia	925	233	25%	49		
	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - 3° Valico del Goro	65	56	89%	-		
	Fondo di ritenzione - riduzione del tasso di cofinanziamento	1.502	-	-	-		
	Legge 65/1996 - Legge 270/97 - GIUBILEO (")	35	35	100%	-		
	Subtotale altre Fonti Stato	12.098	4.241	35%	194		
Altre fonti		Fondi comuni	2.906	1.645	57%	196	
		Risorse da terzi (EE LL, Altri Enti finanziari, e altre)	1.759	746	42%	85	
	Totale Rete Convenzionale/AC	38.399	21.255	55%	1.168		



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

In questa sezione si presenta il rendiconto della situazione finanziaria 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 2014, è risultato pari a 32.622 milioni di euro e ripartito secondo i seguenti impieghi:

- o 27.805 milioni di euro a copertura del costo d'investimento, quale somma di 27.274 milioni di euro di fonti Stato e di 530¹ milioni di euro di risorse comunitarie;
- o 4.818 milioni di euro per impieghi di natura finanziaria connessi al modello di finanziamento sottostante che ha previsto il ricorso al settore creditizio per una parte del fabbisogno.

La successiva tabella mostra l'articolazione delle singole fonti di finanziamento e la loro destinazione per impieghi:

¹ L'importo comprende anche circa 119 milioni di euro del Fondo di rotazione nazionale

Tabella 16 – Finanziamenti pubblici Rete AV/AC – Torino – Milano - Napoli²

Descrizione Fonte	Coperture di competenza			Erogazioni da Stato/UE		
	Stanziate	di cui opere	di cui altri impieghi	al	anno	al
				31.12.2013	2014	31.12.2014
Contratto di programma 1994-2000	5.306					
Finanziaria 1996 L. 28.12.1995 N° 500 (Addendum N° 1)	715					
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (Addendum N° 2)	2.195					
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388 (CdP 01-05)	1.343					
Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448 (CdP 01-05) 1° Addendum	2.696	5.128	1.474	6.370		6.370
Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289 (CdP 01-05) 2° Addendum	216					
Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3° Addendum	560,160					
Definanziamento di 5.314 mln di euro (tabella E legge finanziaria 2004) e riallocazione fondi su Rete Convenzionale per 1.116 (3° Addendum)	-6.430					
Finanziaria 2005 L. 30.12.2004 N° 311 (CdP 01-05) Acc. Pref. IV Addendum	763		763	649		649
Definanziamento post Delibera CIPE 10/2009	(346)		(346)			
Subtotale finanziamenti da cap. di bilancio 7122 (post definanziamento 2009)	7.019	5.128	1.891	7.019	-	7.019
Bilancio dello Stato 2006 (Cap. 2222)	618		618	618		618
Legge 248/2006	1.800	1.800		1.800		1.800
Anticipazione contributi LF 2007 (art. 1 comma 975) (*)	1.500	1.162	338	1.162		1.162
LF 2007 (art.1 comma 964) (**)	8.092	6.121	1.971	4.892	400	5.292
LF 2007 (art.1 comma 964) Accollo Debito ISPA	13.063	13.063	-	13.063		13.063
Totale da Stato	32.092	27.274	4.818	28.554	400	28.954
Fonti comunitarie	530	530	-	529	-	529
Totale fonti pubbliche	32.622	27.805	4.818	29.083	400	29.483

(*) L'art. 1 comma 975 ha modificato la disciplina dell'art. 1 comma 84 della Finanziaria 2006, stornando una quota delle risorse a beneficio della rete convenzionale (100 milioni di euro per quindici anni a partire dal 2007) e lasciando in capo al sistema AV/AC TO-MI-NA 1.500 milioni di euro in ragione di 100 milioni di euro annui a partire dal 2006. Rispetto alla precedente relazione sullo stato di attuazione al 31.12.2013, per una migliore rappresentazione, è stata riportata la competenza totale e la specificazione dell'importo degli oneri.

(**) Le risorse sono così articolate: 392 milioni di euro per l'anno 2007, al netto del definanziamento di 8 milioni di euro, 1.300 milioni di euro per l'anno 2008, 1.500 milioni di euro per l'anno 2009 e 4.800 milioni di euro per il periodo 2010 - 2021 in ragione di 400 milioni di euro annui. Rispetto alla precedente relazione sullo stato di attuazione al 31.12.2013, al fine di una rappresentazione più puntuale, è stata meglio ripartita la suddivisione dell'importo tra lavori ed altri impieghi.

Per quanto riguarda il residuo fabbisogno necessario per la copertura del costo totale del progetto, il suo reperimento è previsto a rischio d'impresa sul mercato finanziario. A fronte delle risorse di competenza di natura pubblica, le erogazioni complessivamente ricevute al 31 dicembre 2014 sono state pari a 29.483 milioni di euro, di cui 28.954 milioni di euro a valere su fonti Stato e 529 milioni di euro su fonti comunitarie.

L'ammontare indicato include l'incasso di 1.162 milioni di euro 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 euro. Nello specifico, la prima annualità, pari a 100 milioni di euro, è stata direttamente incassata dalla Società nel 2006, mentre le restanti (1.400 milioni di euro) sono state oggetto, nello stesso anno, di anticipazione per un controvalore di 1.062 milioni.

² Si segnala che, in coerenza con il criterio di rappresentazione adottato per lo stanziamento della Legge Finanziaria 2007 (art.1, comma 975), nel prospetto di ripilogo delle fonti il valore dell'erogato è riportato al netto degli 800 milioni di euro ricevuti dallo Stato (100 mln di euro nel 2007, 100 mln di euro nel 2008, 100 mln di euro nel 2009, 100 milioni di euro nel 2010, 100 milioni di euro nel 2011, 100 milioni di euro nel 2012, 100 milioni di euro nel 2013 e 100 milioni di euro nel 2014) per il ripagamento della rata del servizio del debito connesso all'operazione di anticipazione finanziaria di parte dei contributi quindicennali.



A valere su tale stanziamento, sono stati erogati 100 milioni di euro nel 2007, 100 milioni di euro nel 2008, 100 milioni di euro nel 2009, 100 milioni di euro nel 2010, 100 milioni di euro nel 2011, 100 milioni di euro nel 2012, 100 milioni di euro nel 2013 e 100 milioni di euro nel 2014, destinati alla copertura della rata del servizio del debito relativo alla citata operazione di anticipazione finanziaria.

Con riferimento in particolare all'anno 2014, le risorse di cassa complessivamente ricevute nel corso dell'anno sono state pari a 400 milioni di euro relativi all'annualità 2014.

Nello specifico, gli stanziamenti della Legge Finanziaria 2007 (art. 1 comma 964) che, al netto del definanziamento dell'annualità 2007 pari a 8 milioni di euro, sono pari complessivamente a 8.092 milioni di euro, sono stati erogati fino al 31 dicembre 2014 per un importo totale di 5.292 milioni di euro, così suddivisi:

- 320 milioni di euro, incasso della quota parte dei 400 milioni di euro, annualità 2007. Si rammenta, infatti, che lo stanziamento, reso indisponibile ai sensi dell'art.1, comma 758 della Legge Finanziaria 2007 (blocco per operazione TFR), è stato successivamente sbloccato per una quota pari all'80% dal Decreto Legge n°159/2007,
- 72 milioni di euro, ulteriore incasso relativo all'annualità 2007 per gli effetti del DPCM emanato l'11 settembre 2008 che ha provveduto allo sblocco di un ulteriore 17,98% nel corso dell'anno 2008, mentre la restante quota del 2,02% pari a circa 8 milioni di euro è stata defanziata e cancellata definitivamente dalle dotazioni di bilancio,
- 1.030 milioni di euro, incasso della quota parte dello stanziamento 2008 (pari in totale a 1.300 milioni di euro) tale incasso è composto da:
 - 400 milioni di euro resi disponibili dalla stessa Legge Finanziaria 2007
 - 630 milioni di euro (derivanti dallo sblocco operato dal già citato Decreto Legge 159/2007).
- 270 milioni di euro, incasso della restante quota dell'annualità 2008 pari al 30%, resa disponibile ed erogata nel corso del 2009,
- 1.000 milioni di euro, incasso della quota parte dello stanziamento dell'anno 2009 (pari ad un totale di 1.600 milioni di euro), l'importo rappresenta lo sblocco del 70% accantonato per l'operazione TFR e reso disponibile dal già citato Decreto Legge 159/2007, pari complessivamente a 1.120 milioni di euro,
- 120 milioni di euro, incasso della restante quota dello stanziamento dell'anno 2009 di cui al punto precedente,
- 480 milioni di euro, incasso dell'ulteriore 30% dello stanziamento dell'anno 2009 indisponibile sbloccato e reso disponibile nel corso dell'anno 2010,
- 400 milioni di euro, incasso dello stanziamento dell'annualità 2010,
- 400 milioni di euro, incasso dello stanziamento dell'annualità 2011,
- 400 milioni di euro, incasso dello stanziamento dell'annualità 2012
- 400 milioni di euro, incasso dello stanziamento dell'annualità 2013,
- 400 milioni di euro, incasso dello stanziamento dell'annualità 2014.



5 Lo stato di attuazione

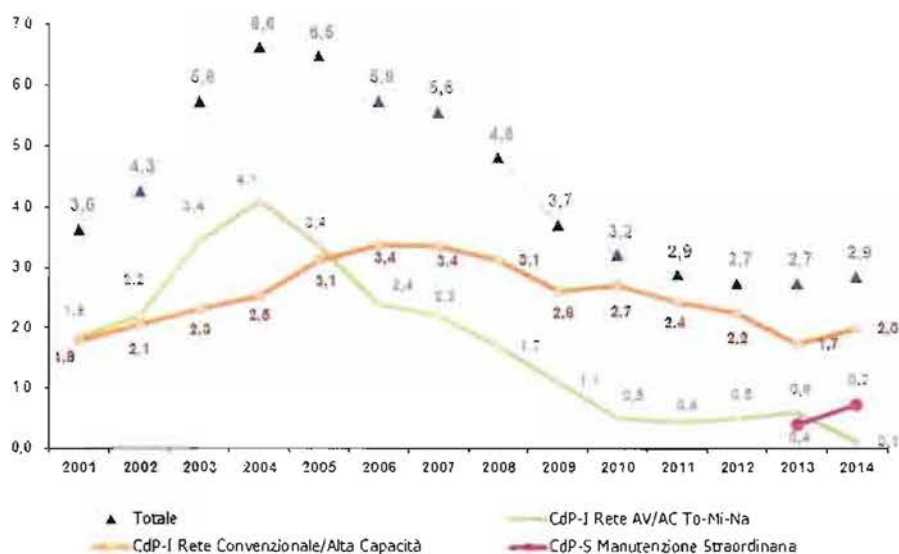
Gli investimenti previsti nei Contratti di Programma parte Servizi e parte Investimenti hanno fatto registrare nel corso del 2014 un volume di spesa pari a 2.852 milioni di euro, con la seguente suddivisione:

- 2.725 milioni di euro per i progetti della Rete Convenzionale/Alta Capacità, pari al 96% del totale annuo, di cui 1.922 nell'ambito del CdP-I e 734 nell'ambito del CdP-S;
- 127 milioni di euro relativi ai lavori di completamento della Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli, pari al 4% del totale annuo;

Nell'anno in corso si è registrata una forte contrazione dei volumi delle contabilizzazioni sulla Rete Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli, che è stata però eompensata dalle maggiori produzioni registrate sulla Rete Convenzionale/Alta Capacità.

Il volume globale degli investimenti risulta sostanzialmente in linea i consuntivi registrati nell'ultimo triennio, con un incremento di 103 milioni di euro rispetto all'esercizio 2013.

Figura 12 – Serie storica contabilizzazioni investimenti



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

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



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:

Tabella 17 – Contabilizzazioni per tipo rete

importi in milioni di euro

TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	Costo Opere in corso Sezione f	Contabilizzazioni					Avanzamento % al 2014	Delta 2014 vs 2013
		al 2011	2012	2013	2014	al 2014		
Rete Convenzionale / Alta Capacità	40.559	12.713	2.210	2.141	2.725	16.312	40%	584
CdP 2012-2014 Parte Servizi (Manutenzione Straordinaria annuale 2012-2014)	2.160			395	734	1.129	53%	337
CdP 2012-2016 Parte Investimenti	38.399	12.713	2.210	1.745	1.992	18.659	49%	247
Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	32.000	28.493	498	509	127	29.727	93%	-102
Totale investimenti	72.559	41.206	2.708	2.750	2.853	48.039	63%	102

Nel seguito si forniscono elementi di dettaglio sull'avanzamento delle opere iscritte nel Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti.

5.1 La spesa per gli investimenti della Rete convenzionale nel CdP-I

Nel corso del 2014 la spesa per le opere della Rete Convenzionale iscritte nel Contratto di Programma 2012-2016 parte Investimenti, è stata pari a 1.992 milioni di euro, articolata nel modo seguente:

1.281 milioni di euro per il portafoglio investimenti in corso e programmatici (Tabelle A01/02/03/04), pari al 64% del totale annuo;

674 milioni di euro relativi agli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B) pari al 34% del totale annuo

37 milioni di euro per le partecipazioni societarie (Tabella C) pari al 2% del totale annuo.

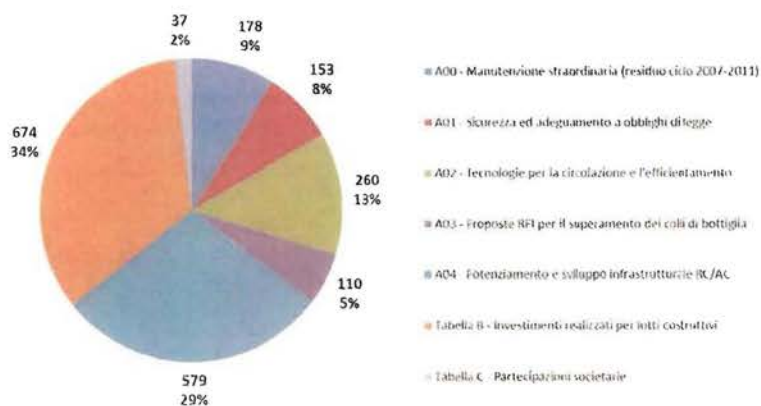
Tabella 18 – Contabilizzazioni per classi di investimento

importi in milioni di euro

TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	Costo Opere in corso Sezione f	Contabilizzazioni					Avanzamento % al 2014	Delta 2014 vs 2013
		al 2011	2012	2013	2014	al 2014		
Tabella A - Portafoglio investimenti in corso	28.694	11.836	1.894	1.301	1.281	16.312	57%	30
A00 - Manutenzione straordinaria (residuo ciclo 2007-2011)	1.817	175	816	399	178	1.669	86%	-221
A01 - Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge	6.424	3.678	157	155	153	4.144	76%	-8
A02 - Tecnologie per la circolarità e l'affidamento	3.727	1.642	228	281	260	2.410	65%	-23
A03 - Proposte RFI per il superamento dei costi di bottiglia	2.231	206	49	68	110	432	19%	42
A04 - Polinanziamento e sviluppo infrastrutturale RC/AC	16.496	6.135	646	397	579	7.757	50%	182
Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi	6.430	575	290	403	674	1.942	30%	271
Tabella C - Partecipazioni societarie	3.275	301	25	41	37	405	12%	5
Totale Generale	38.399	12.713	2.210	1.745	1.992	18.659	49%	247



Figura 13 – Ripartizione Investimenti Rete Convenzionale/Alta Capacità



Il volume globale degli investimenti risulta in ripresa rispetto al dato dell'esercizio precedente, con un incremento di **247 milioni di euro** rispetto al 2013.

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) nonché all'avvio di nuovi interventi "leggeri", come anticipato nel paragrafo precedente.

Il dato complessivo è quindi sostanzialmente da attribuire all'accelerazione delle Grandi Opere realizzate per lotti costruttivi, con gli investimenti sul valico del Brennero e sulle tratte Treviglio-Brescia e Terzo Valico dei Giovi già in fase realizzativa.

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 2014 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, i ritardi maturati nel perfezionamento di alcune procedure negoziali che hanno comportato ritardi nell'affidamento di alcuni appalti, imprevisti geologici che hanno comportato la riprogrammazione di attività di scavo gallerie, nonché le complessità autorizzative sia in fase di approvazione dei progetti da parte degli Enti Locali che in fase di realizzazione delle opere (con particolare riguardo alla gestione delle terre).



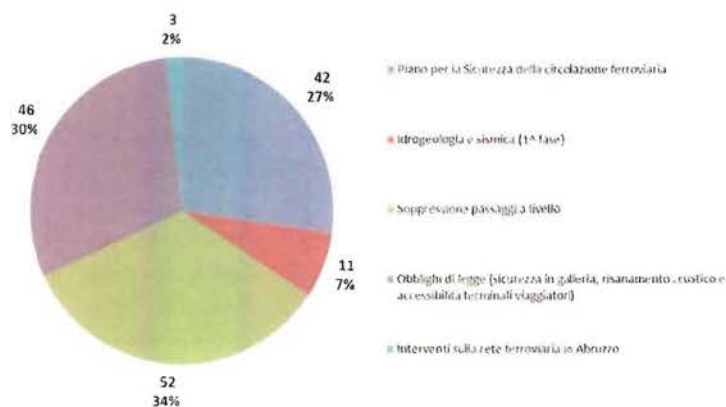
5.1.1 La Manutenzione straordinaria

Relativamente agli interventi a completamento della programmazione 2007-2011, finanziati dal Contratto di Programma - parte Investimenti, il consuntivo per l'anno 2014 è pari a **178 milioni** di euro.

5.1.2 Sicurezza e adeguamento ad obblighi di legge

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi per la sicurezza e l'adeguamento ad obblighi di legge per l'anno 2014 è pari a **153 milioni** di euro, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

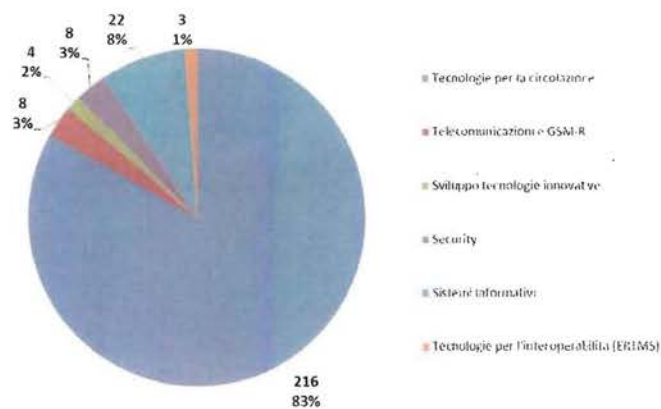
Figura 14 – Investimenti per sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge (Tabella A01)



5.1.3 Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento tecnologico della rete per l'anno 2014 è pari a **260 milioni** di euro, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Figura 15 – Investimenti per Tecnologie per la Circolazione e l'efficiamento (Tabella A02)

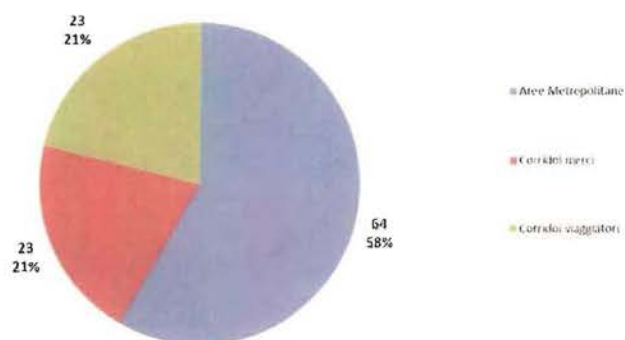




5.1.4 Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia

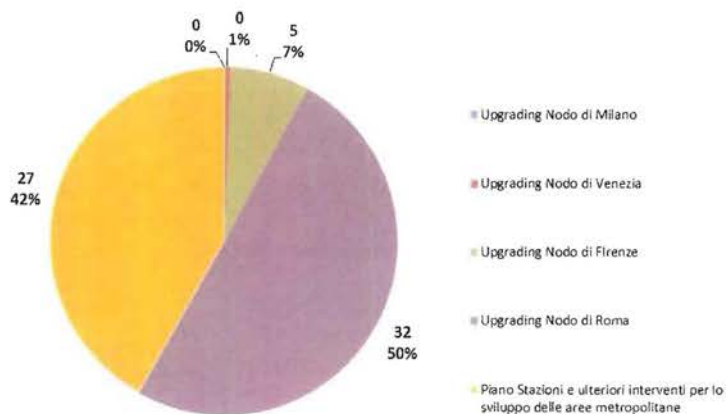
Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di upgrading infrastrutturale e tecnologico finalizzato al superamento dei colli di bottiglia capacitativi e prestazionali per l'anno 2014 è pari a **110 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nelle successive figure.

Figura 16 – Investimenti per superamento colli di bottiglia (Tabella A03)



Per quanto riguarda gli investimenti “leggeri” sulle **Aree Metropolitane** la spesa, complessivamente pari a **64 milioni di euro** è ripartita sui seguenti programmi:

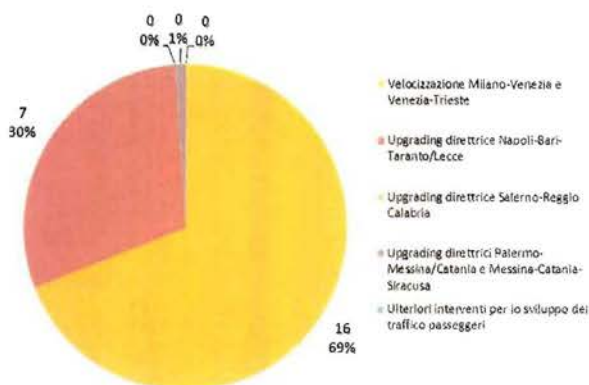
Figura 17 – Investimenti “leggeri” in Aree Metropolitane



Gli investimenti “leggeri” per lo sviluppo dei **Corridoi Viaggiatori** ammontano complessivamente a **23 milioni di euro**, ripartiti come di seguito indicato:

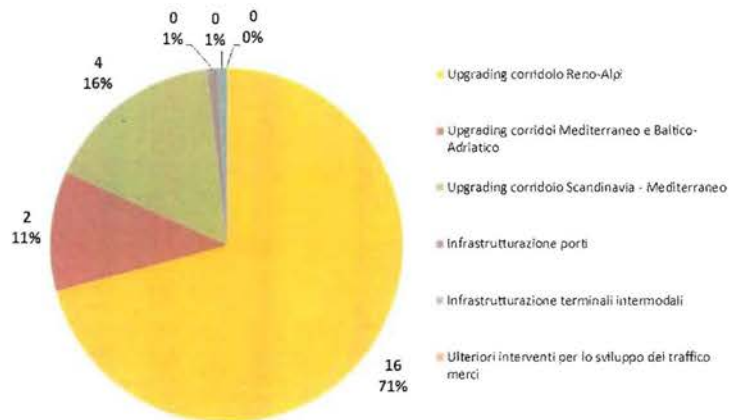


Figura 18 – Investimenti “leggeri” su Corridoi Viaggiatori



La spesa per lo sviluppo dei Corridoi Merci si attesta sui **23 milioni** di euro, ripartita sui seguenti programmi:

Figura 19 – Investimenti “leggeri” su Corridoi Merci

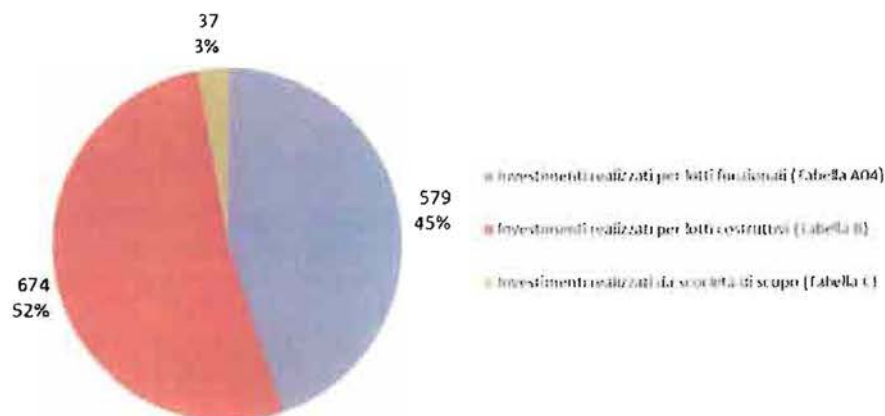


5.1.5 Potenziamento e Sviluppo Rete Convenzionale

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento e sviluppo infrastrutturale per l'anno 2014 è pari a **1.290 milioni** di euro, ripartiti come mostrato nelle successive figure.



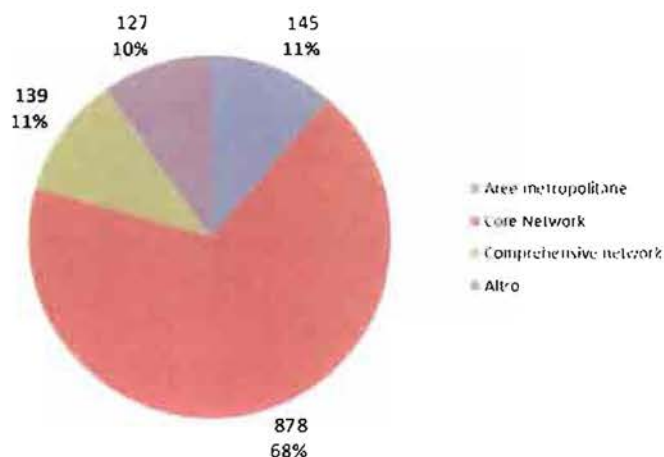
Figura 20 –Sviluppi Infrastrutturali Rete Convenzionale per modalità di realizzazione



Le realizzazioni più significative interessano i Core Network Corridors, ed in particolare il potenziamento dei valichi, con i nuovi tunnel del Frejus, 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 e Palermo-Catania 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), nonché interventi diffusi di ammodernamento delle linee regionali e opere di completamento di investimenti sostanzialmente ultimati e già in esercizio.

Figura 21 –Investimenti di Sviluppo Infrastrutturale per tipo rete



Per quanto riguarda gli investimenti “pesanti” sulle Aree Metropolitane la spesa è complessivamente pari a 145 milioni di euro.

Le principali realizzazioni riguardano:

- **Nodo di Torino (18%)**: opere di completamento del passante da Porta Susa a Stura, già avviato all'esercizio commerciale da dicembre 2012, e progettazione definitiva della tratta nazionale della nuova linea Torino-Lione in ingresso al nodo;



- **Nodo di Genova (19%)**: potenziamento infrastrutturale tra Voltri e Genova Brignole, mediante il quadruplicamento della linea Genova-Ventimiglia tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena, il sestuplicamento tra Genova Principe e Genova Brignole, la sistemazione del piano del ferro (PRG) delle stazioni di Voltri e Genova Brignole e la realizzazione di nuove fermate per il servizio metropolitano;
- **Nodo di Bologna (6%)**: realizzazione della nuova fermata S. Vitale, nell'ambito della prima fase del SFM;
- **Nodo di Roma (7%)**: opere accessorie in area Roma Tiburtina, raddoppio della linea FL2 nel tratto Lunghezza-Guidonia (lavori affidati a febbraio 2014) ed interventi di potenziamento delle linee Castelli Romani;
- **Nodo di Bari (4%)**: opere connesse all'ingresso al nodo della linea viaggiatori Bari-Taranto ed integrazioni progettuali della variante Bari Sud;
- **Nodo di Catania (1%)**: interventi di raddoppio della linea Messina – Catania nella tratta Catania Ognina – Catania Centrale;
- **Nodo di Palermo (42%)**: raddoppio della linea Palermo-Trapani nel tratto urbano Palermo C.le/Brancaccio-Carini, con interrimento profondo del tratto centrale Notarbartolo-La Malfa.

Gli investimenti per lo sviluppo della Core Network ammontano complessivamente a 878 milioni di euro, di cui:

- 711 milioni di euro, pari alla totalità degli investimenti realizzati per lotti costruttivi e da società di scopo (tabelle B e C) nell'esercizio 2014
- 137 milioni di euro di investimenti realizzati per lotti funzionali (tabella A04).

Le principali realizzazioni riguardano:

- **Corridoio Reno-Alpi (18%)**: realizzazione nuova tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi ed opere propedeutiche alla realizzazione della sezione internazionale della nuova linea Torino-Lione;
- **Corridoio Mediterraneo (58%)**: realizzazione nuova tratta AV/AC Treviglio-Brescia, opere propedeutiche alla realizzazione della sezione internazionale della nuova linea Torino-Lione ed integrazioni progettuali delle tratte AV/AC Brescia-Verona e Verona-Vicenza-Padova;
- **Corridoio Baltico-Adriatico (1%)**: realizzazione di una prima fase di sistemazione del nodo di Udine, con interventi di natura essenzialmente tecnologica, e progettazione degli interventi per la sistemazione definitiva del nodo;
- **Corridoio Scandinavia-Mediterraneo tratta Brennero-Napoli (6%)**: realizzazione del tunnel di base del Brennero e opere di fluidificazione del traffico nella tratta di accesso Fortezza-Ponte Gardena, realizzazione di un nuovo tratto di linea a semplice binario in corrispondenza della galleria "Cattolica" per consentire il transito di autostrada viaggiante e container high-cube (PC80) fino al porto di Ancona (intervento attivato a dicembre 2014);
- **Corridoio Scandinavia-Mediterraneo tratta Napoli-Bari-Taranto (3%)**: interventi di raddoppio delle linee Caserta-Foggia tratta Bovino-Cervaro e Bari-Taranto tratta Bari S.Andrea-Bitetto, nonché integrazioni progettuali delle tratte Napoli-Cancello, Cancello-Frasso Telesino-Vitulano e Apice-Orsara;



- **Corridoio Scandinavia-Mediterraneo tratta Napoli-Salerno-Reggio Calabria (5%):** interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria;
- **Corridoio Scandinavia-Mediterraneo tratta Palermo-Catania-Messina (1%):** progettazione del raddoppio delle tratte Palermo-Catania e Giamplicieri-Fiumefreddo, opere propedeutiche alla realizzazione della velocizzazione della linea Catania-Siracusa nella tratta Bicocca-Augusta;
- **Linea Milano-Bologna (6%):** interventi alla stazione di Reggio Emilia AV e opere di completamento dello scalo di Modena Marzaglia (intervento attivato a novembre 2014);
- **Linea Genova-Ventimiglia (3%):** interventi di raddoppio della tratta Andora - S.Lorenzo.

Gli investimenti per lo sviluppo della **Comprehensive Network** ammontano complessivamente a 139 milioni di euro.

Le principali realizzazioni riguardano:

- **Linee Piemonte e Val d'Aosta (1%):** integrazioni progettuali al potenziamento della linea Chivasso-Ivrea-Aosta e opere di completamento degli interventi già attivati;
- **Linee Lombardia (30%):** realizzazione del raddoppio della linea Codogno-Cremona nella tratta CavaTigozzi-Cremona e del nuovo collegamento Arcisate-Stabio per il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa dal Canton Ticino e per collegamento diretto fra Varese e il Sud-Est della Svizzera;
- **Linea Pontremolese (38%):** raddoppio della tratta Solignano-Fornovo (Osteriazza) e integrazioni progettuali della tratta Parma-Vicofertile;
- **Linee Orte-Falconara e Foligno-Terontola (6%):** raddoppio della linea Orte-Falconara nelle tratte Spoleto-Campello sul Clitunno e Castelplano-Montecarotto, nonché sistemazione del piano del ferro (PRG) della stazione di Perugia Ponte S. Giovanni Volti e progettazione preliminare degli interventi di velocizzazione della linea Foligno-Terontola nella tratta Foligno-Assisi-Perugia;
- **Linee Adriatica e Ionica (11%):** realizzazione del raddoppio della linea Adriatica nella tratta a nord di Ortona e di interventi di potenziamento dell'itinerario Taranto-Sibari-Paola-Gioia Tauro in territorio calabrese, attività propedeutiche alla realizzazione del PRG e del nuovo apparato di Foggia nonché progettazione preliminare degli interventi di velocizzazione della linea Adriatica e ed integrazioni progettuali del raddoppio Termoli-Ripalta-Lesina;
- **Linee Basilicata (5%):** realizzazione di un primo lotto di ammodernamento della linea Potenza-Foggia, consistente nell'adeguamento a standard e razionalizzazione impianti, nonché progettazione degli interventi di elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamento sede;
- **Linee Sardegna (3%):** realizzazione di interventi per la riduzione dei tempi di percorrenza, mediante l'istituzione Rango "C" nella intera tratta Cagliari - Sassari - Olbia, rettifiche di tracciato tra Bauladu e Abbasanta, soppressione di alcuni passaggi a livello a nord di Oristano ed interventi di velocizzazione di alcuni impianti ferroviari sulle linee Oristano-Sassari/Olbia e Decimomannu-Iglesias/Carbonia;



- **Linee Sicilia (5%):** realizzazione della variante di Lercara della linea Palermo-Agrigento finalizzata al recupero dei tempi di percorrenza.

Da ultimo si riepilogano gli altri investimenti diffusi ricompresi nei programmi di potenziamento e sviluppo della rete su cui si è registrata una produzione di 127 milioni di euro.

Gli interventi riguardano:

- **Ammodernamento infrastrutturale (49%):** interventi di upgrading di linee regionali eseguiti in attuazione di accordi e intese con EE.LL., generalmente finanziati con fonti vincolate, incluse opere connesse alla riapertura di linee sospese dall'esercizio commerciale;
- **Piano riqualificazione grandi e medie stazioni (9%):** interventi sui terminali viaggiatori a più alta frequentazione finalizzati all'innalzamento della sicurezza e della qualità dei servizi delle stazioni (ad es. allungamento e innalzamento dei marciapiedi in relazione alle tipologie di traffico, restyling, interventi per il superamento delle barriere architettoniche, nuovi impianti di informazione al pubblico e/o adeguamento di quelli esistenti,...);
- **Sviluppo flotta navale (5%):** interventi finalizzati al rinnovo della flotta per garantire la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria (nuova nave Messina);
- **Opere in fase di ultimazione (37%):** opere accessorie e di completamento di interventi già attivati all'esercizio commerciale, nonché oneri connessi alla chiusura tecnico-amministrativa dei progetti e alla composizione del contenzioso con le imprese appaltatrici.

Maggiori informazioni sui programmi e sui progetti sono contenute nelle schede di dettaglio allegata alla presente relazione, cui si rimanda per eventuali approfondimenti (*Vedi Allegato.1*).

A tal proposito si evidenzia che le schede illustrative vengono fornite per tutti gli investimenti dotati di finanziamento, fatta eccezione per le opere di solo studio e per quelle in fase di ultimazione.

5.2 La spesa per gli investimenti sulla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

La spesa per il programma di sviluppo della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli nel 2014 si è attestata sui 327 milioni di euro suddivisi tra opere (127 milioni di euro) ed interessi (199 milioni di euro).

Il dato porta il livello di avanzamento economico delle opere al 31.12.2014 ad un totale di 29.727 milioni di euro, con un avanzamento del 93% sul valore stimato dei costi a vita intera dell'intera infrastruttura (32.000 milioni di euro).

Il quadro complessivo delle contabilizzazioni in esame suddiviso per opere è riportato nella successiva tabella.



Tabella 19 – Contabilizzazioni Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

importi in milioni di euro

Investimenti su tratte/nodi	Costo Totale Opere	Contabilizzazioni				Avanzamento % al 2014
		al 31.12.2012	2013	2014	al 31.12.2014	
Tratta Torino-Milano	7.644	7.391	141	8	7.540	99%
Tratta Milano-Bologna	7.035	6.778	224	-36	6.966	99%
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.645	16	9	5.669	99%
Tratta Roma-Firenze	519	123	5	7	135	26%
Tratta Roma-Napoli	5.905	5.092	18	13	5.722	97%
Nodo di Torino	3	3	0	0	3	100%
Nodo di Milano	44	42	1	0	43	98%
Nodo di Bologna	2.019	1.604	128	88	1.820	90%
Nodo di Firenze	1.612	674	44	25	742	46%
Nodo di Roma	784	668	24	6	698	91%
Nodo di Napoli	504	361	8	9	378	75%
Materiali di scorta	11	11	0	0	11	100%
Contingencies	220	0	0	0	0	0%
Totale TO-MI-NA	32.000	28.991	609	127	29.727	93%
<i>Oneri finanziari e altri impieghi</i>		<i>4.208</i>	<i>189</i>	<i>199</i>	<i>4.594</i>	

Si segnala che la retifica delle contabilizzazioni relative alla tratta Milano-Bologna è dovuta a sistemazioni amministrative conseguenti alla definizione della convenzione con la regione Emilia Romagna, la provincia ed il comune di Reggio Emilia per il finanziamento del “nodo intermodale di interscambio tra la linea AV Milano-Bologna, la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla e le linee di trasporto urbano”.

In base alla convenzione alcune opere connesse alla Stazione AV di Reggio Emilia ed alla relativa viabilità di accesso, già in parte realizzate, sono state finanziate a carico Enti Locali nell’ambito del programma di sviluppo infrastrutturale della linea Milano-Bologna (tabella A04).



5.3 Le principali opere realizzate

Le principali attivazioni del 2014 hanno riguardato principalmente interventi tecnologici sulla linea Torino-Padova, sul Nodo di Roma, sulla linea Bari-Taranto, sull'area veneto-friulana, sulla Messina-Siracusa, nonché l'attivazione del raddoppio della tratta Solignano – Osteriazza e della Variante di tracciato fra Rubiera e Modena.

Tabella 20 – Riepilogo principali attivazioni nel 2014

OPERA	Unità	2013			2014		
		Totale	di cui: Rete		Totale	di cui: Rete	
			Conv.	AV/AC		Conv.	AV/AC
Raddoppi	Km	0	0	0	15	15	0
Nuove linee	Km	10	6	4	0	0	0
Elettificazione	Km	37	34	3	4	4	0
SCC (Sistema Comando e Controllo)	Km	45	45	0	228	195	33
CTC (Comando Traffico Centralizzato)	Km	0	0	0	65	65	0
Blocco Automatico/Conta Assi	Km	53	52	1	91	91	0
Banalizzazione	Km	13	10	3	43	43	0
GSM-R	Km	253	253	0	195	195	0
SCMT / SSC	Km	42	41	1	35	35	0
ERTMS	Km	3	0	3	0	0	0
P.L. Soppressi	n	20	20	0	52	52	0
P.L. Automatizzati/Trasformati	n	3	3	0	0	0	0
ACEi attivati/adequati	n	7	7	0	11	11	0
ACC	n	0	0	0	2	2	0
ACC-M	n	0	0	0	2	2	0

Tabella 21 – Principali opere consegnate all'esercizio ferroviario sulla Rete Conv./AC e AV/AC

DTP	Tratto	Adattamenti										Tecnologie										Rete			
		Raddoppio		Elettificazione		P.L. Soppressi		P.L. Automatizzati		SCC		CTC		B.A.		B.A.C.		GSM-R		ERTMS		ACC		ACC-M	
		Km	Unità	Km	Unità	n	Unità	n	Unità	Km	Unità	Km	Unità	Km	Unità	Km	Unità	Km	Unità	Km	Unità	n	Unità	n	Unità
AN	FOGGIO-CAMPITELLO SA DC																								
UA	ROMA DEL COLLE - TARASCIO																								
	ROMA DEL COLLE - OSTIA LEO																								
BO	MODENA - MODENA PER BOLOGNA SA DC																								
	MODENA - MODENA PER BOLOGNA SA DC (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
F	OSTIA LEO - BERGATELLO SA DC																								
	OSTIA LEO - BERGATELLO SA DC (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
CC	PIACENZA - PIACENZA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
	PIACENZA - PIACENZA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
M	MILANO PORTO CERESIO - MILANO PORTO CERESIO (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
	MILANO PORTO CERESIO - MILANO PORTO CERESIO (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
RA	ROMA - ROMA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
	ROMA - ROMA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
TO	TORINO - TORINO (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
	TORINO - TORINO (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
PA	PADOVA - PADOVA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
	PADOVA - PADOVA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
VE	VENEZIA - VENEZIA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
	VENEZIA - VENEZIA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
VR	VERONA - VERONA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
	VERONA - VERONA (SISTEMA MARCONI - MARZOTTO) (AV/AC)																								
Totale		15	15	37	37	20	20	3	3	45	45	53	52	13	13	253	253	42	41	3	3	20	20	3	3



Gli investimenti di prevista attivazione nel breve periodo riguardano principalmente interventi tecnologici sulla linea Torino-Padova, in Sicilia, sul nodo di Roma e Firenze, sulla linea Bari-Taranto e Bari-Lecce e sulla Tirrenica Nord.

Figura 22 – Principali attivazioni realizzate nel 2014

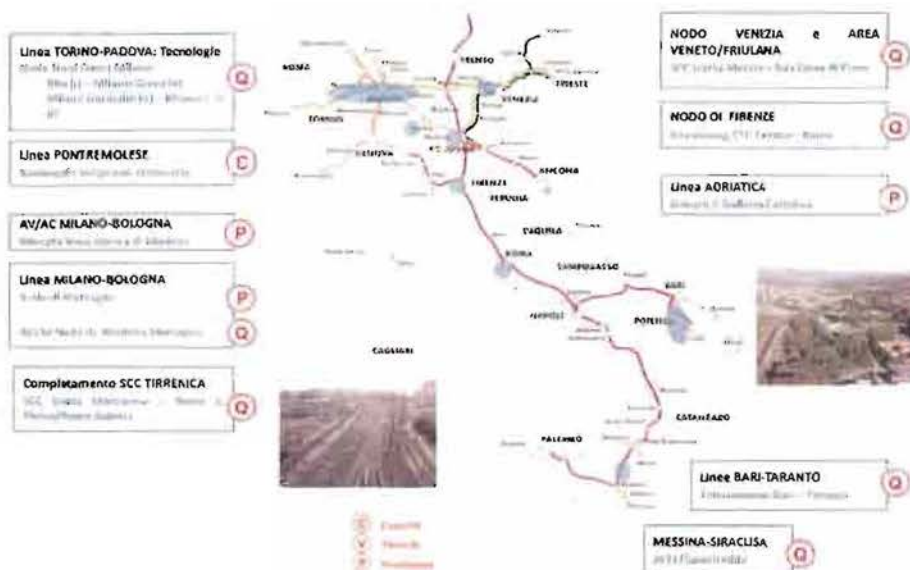
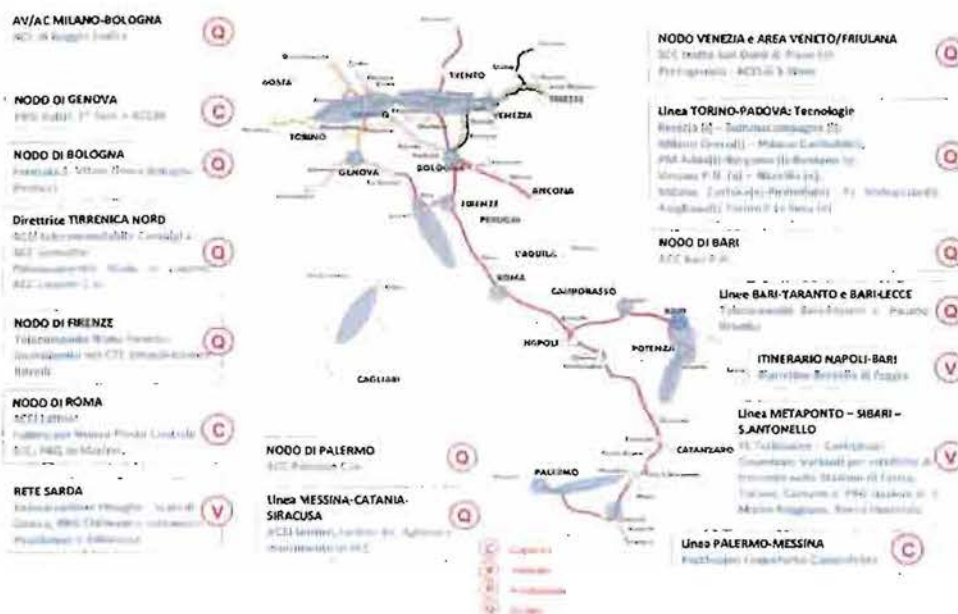


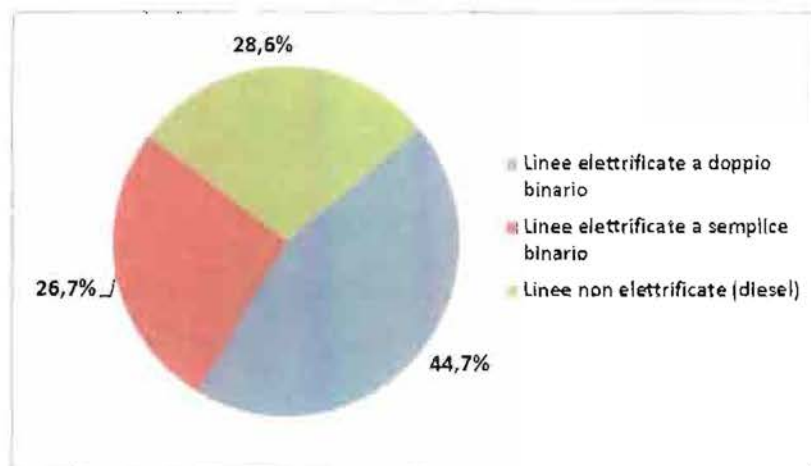
Figura 23 – Principali attivazioni previste nel 2015





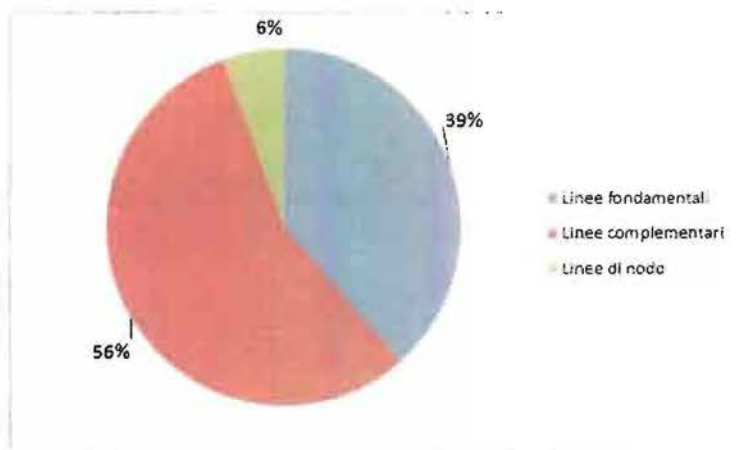
La rete ferroviaria in esercizio è pari a 16.723 km, di cui 6.449 km di rete fondamentale, che corrisponde al 39% del totale.

Figura 24 – Incidenza della rete fondamentale



La rete elettrificata è pari a 11.940 km che, come mostrato nelle successive figure, rappresenta il 71% del totale.

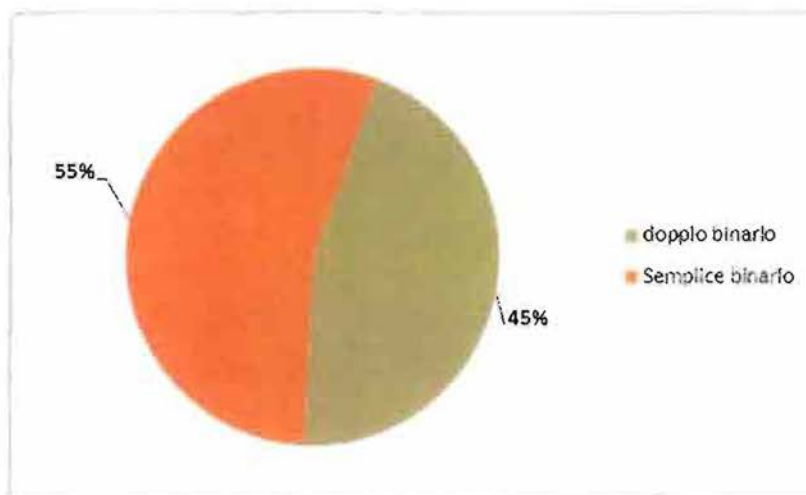
Figura 25 – Elettrificazione della rete anno 2014



Le linee a doppio binario, sia elettrificate che non, coprono una lunghezza di 7.556 km, che corrisponde al 45% del totale.



Figura 26 – Incidenza linee a doppio binario





5.4 Gli indicatori di performance

Il Contratto di Programma 2012-2016, parte Investimenti, all'art. 8, stabilisce che:

comma 1: *“RFI, entro il mese di giugno di ogni anno, provvederà a comunicare gli obiettivi di performance dell'anno in corso 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. Gli elementi su cui viene misurata la performance del Gestore sono costituiti dai seguenti quattro indicatori caratteristici dei Progetti di investimento:...”*

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”*

comma 2: *“Il Gestore si obbliga a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili dei progetti di investimento al conseguimento dei risultati definiti nel presente contratto”*

comma 2: *“Il mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste, costituisce inadempimento dopo la prima diffida ad adempiere che il Ministero dovesse conseguentemente effettuare. Costatati fatti o comportamenti rilevanti dal punto di vista dell'eventuale inadempimento, il Ministero procede a farne oggetto di osservazione scritta al Gestore entro quindici giorni, cui è consentito replicare per iscritto entro quindici giorni dal ricevimento della stessa. In mancanza di risposta da parte del Gestore, i fatti e/o i comportamenti oggetto di osservazione si intendono senz'altro provati ai fini dell'inadempimento”.*

5.4.1 La metodologia

In base a quanto disposto dal Contratto, le variabili caratteristiche dei Progetti di investimento da monitorare sono le medesime del precedente Contratto di Programma 2007-2011, e in particolare sono le seguenti: Costo a Vita Intera, Tempo di ultimazione delle opere, Valore della produzione annua (contabilizzazioni) e Numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone):

- I CVI: funzione del Costo a Vita Intera dei Progetti del campione (CVI),
- I TU: funzione della durata di esecuzione dei Progetti del campione (TU),
- I Prod: funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) dei Progetti del campione,
- I milestone: funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone) nei Progetti del campione.

5.4.2 I risultati 2012

Con nota RFI-AD\A0011\P\2013\188 del 28/02/2013 – sono stati comunicati i dati di consuntivo dell'anno 2012 ed il conseguente valore dell'indicatore sintetico di risultato, nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della performance dell'esercizio 2013.

Coerentemente sono stati calcolati:

- l'Indicatore di performance riferito agli scostamenti complessivi, risultato pari al 12,1%;



- l'Indicatore di performance riferito agli scostamenti attribuiti a RFI, risultato pari al 2,8%;
- entrambi sono risultati compresi nel margine di approssimazione ammesso contrattualmente pari al 15%.

5.4.3 I risultati 2013

Con nota RFI-AD\A0011\P\2014\164 del 28/02/2014 – sono stati comunicati i dati di consuntivo dell'anno 2013 ed il conseguente valore dell'indicatore sintetico di risultato, nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della performance dell'esercizio 2014.

Coerentemente sono stati calcolati:

- l'Indicatore di performance riferito agli scostamenti complessivi, risultato pari al 7,9%;
- l'Indicatore di performance riferito agli scostamenti attribuiti a RFI, risultato pari al 1,1%;
- entrambi sono risultati compresi nel margine di approssimazione ammesso contrattualmente pari al 15%.

5.4.4 I risultati 2014

Con nota RFI-AD\A0011\P\2015\1913 del 30/06/2014 – sono stati comunicati i dati di consuntivo dell'anno 2014 ed il conseguente valore dell'indicatore sintetico di risultato, nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della performance dell'esercizio 2015.

Coerentemente sono stati calcolati:

- l'Indicatore di performance riferito agli scostamenti complessivi, risultato pari al 11,6%;
- l'Indicatore di performance riferito agli scostamenti attribuiti a RFI, risultato pari al 2,1%;
- entrambi sono risultati compresi nel margine di approssimazione ammesso contrattualmente pari al 15%.



5.5 I progetti della “Legge Obiettivo”

Il “Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche” è stato definito dal CIPE con la delibera n. 121/2001 (successivamente aggiornata con delibera 130 del 2006), a seguito dell’emanazione della Legge 443/2001 (cosiddetta “Legge Obiettivo”) art. 1, comma 1. Con tale atto il Comitato ha individuato l’insieme degli interventi prioritari da realizzare per lo sviluppo della dotazione infrastrutturale del Paese.

Con l’art. 10, comma 8, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, si è 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 Allegato, che ha completato il proprio iter ai sensi della legge n. 443 del 2001, è l’XI 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.

A tale allegato fa riferimento il CdP-I 2012-2016.

Nella tabella che segue è evidenziato il valore dei progetti presenti in CdP-I che sono soggetti al regime normativo e autorizzativo appositamente definito dalla Legge Obiettivo e dai successivi atti ad essa collegati.

Tabella 22 – I progetti di Legge Obiettivo ed il portafoglio investimenti

importi in milioni di euro

Tabella CdP	Costo totale CdP 2012-2016	di cui in Legge Obiettivo
Tab. A - Investimenti in corso	141.542	77.991
Tab. B - Lotti Costruttivi	25.157	25.157
Subtotale	166.699	103.149
Tab. C -Partecipazioni Societarie (*)	5.676	5.676
Rete AV/AC TO-MI-NA	32.000	-
Totale Portafoglio	204.375	108.825

(*) Si precisa che il Nuovo Valico del Brennero è già ricompreso nella tab. B



Le coperture disponibili e contrattualizzate nel CdP-I 2012-2016 sono pari a 11.402 milioni di euro, rappresentano circa l'11% del costo complessivo previsto e sono articolate come mostrato dal seguente prospetto:

Tabella 23—Finanziamenti dei progetti di legge Obiettivo

Tabelle del CdP	Costo totale CdP 2012-2016	Finanziamenti per competenza					Fabbisogno residuo
		Totale	Legge Obiettivo (*)	Altre fonti Statali	Fonti Comunitarie	Terzi	
Tab. A - Investimenti in corso	77.991	4.972	349	4.111	511	1	73.020
Tab. B - Lotti Costruttivi	25.157	6.430	835	5.181	391	24	18.727
Tab. C -Partecipazioni Societarie	5.676	3.275	-	2.963	312	-	2.401
Totale	108.825	14.676	1.184	12.254	1.214	24	94.148

(*) Per completezza d'informazione, si segnala che, ove non diversamente specificato, le risorse sono da intendersi al netto dei contributi concessi per la copertura degli oneri finanziari derivanti dall'accensione di eventuali prestiti.

Il CdP-I 2012-16 riporta, per tali progetti, finanziamenti di Legge Obiettivo pari a 1.184 milioni di euro, composti come di seguito specificato:

- ✓ 1.112 milioni di euro sono contributi assegnati dal CIPE in sede di approvazione dei progetti.

Ai fini dell'utilizzo delle risorse di Legge Obiettivo risulta necessaria l'emissione di specifici Decreti MIT/MEF come previsto dall'art. 1, comma 512 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296, successivamente all'impegno di tali risorse a carico del capitolo del Bilancio dello Stato 7160.

In merito allo stato di avanzamento dell'iter autorizzativo per l'incasso di tali risorse si riporta di seguito un prospetto sintetico:

Tabella 24 – Iter autorizzativo per l'incasso delle risorse: stato di avanzamento

N.	Progetti	Contributo annuo	Totale Assegnato	Volume investimenti (Quota capitale)	Importo richiesto nelle schede al MIT	Iter autorizzativo per l'incasso contributi	Note
A)	Nodo di Cremona (ampliamento stazione centrale)	1.063.000	11.945.000	11.610.000	11.945.000	Emesso Decreto Interministeriale n. 331 del 29/09/2012. Erogazione statale.	Contributi in fase di richiesta.
B)	Raddoppio Bari S. Andrea - Bitonto	2.837.000	42.555.000	31.000.000	29.175.000	Emesso Decreto Interministeriale n. 332 del 29/09/2012. Erogazione statale.	Contributi in fase di richiesta.
C)	Parma Vicoforte	21.455.870	322.288.050	234.600.000	234.600.000	Emesso 2 Decreti Interministeriali MIT/MEF 332 del 23/09/2011.	Inizialmente il contributo era stato assegnato al progetto Parma Vicoforte. A seguito di una rmodulazione di fondi nell'ambito dell'aggiornamento 2010/2011 del CdP, il progetto è stato de-finanziato per 196,1. Le risorse così liberate sono state rmodulate su due progetti (C2 e C3). La Delibera CIPE 136/2012 ha formulato solo il trasferimento dei 150 mln al Nodo di Falconara.
C1)	Raddoppio Torino Cuneo			38.493.230	38.493.230		
C2)	Persepolis Padova			45.336.270	45.336.270		
C3)	Nodo Falerone			130.770.000	130.770.000		Avviato iter per emissione Decreto Interministeriale.
D)	Linea AV/AC Milano-Vercelli, Lotto funzionale Treviglio - Brescia	35.263.244	528.948.660	390.000.000	22.076.270	Emesso Decreto Interministeriale n. 471 del 30/12/2012. Erogazione statale.	Incasso 181 mln - Attivate procedure per assegnazione contributo finalizzazione.
E)	Linea Milano-Genova, Tezzo valico del Giord	35.470.028	532.050.420	400.000.000	400.000.000	Emesso Decreto Interministeriale n. 435 del 27/11/2012. Erogazione statale.	Incasso 92 mln - Attivate procedure per assegnazione contributo finalizzazione.
F)	Galleria di base del Brennero	4.019.000	60.285.000	45.000.000		Avviato iter per emissione Decreto Interministeriale.	Avviato iter per emissione Decreto Interministeriale.
	TOTALE	106.138.142	1.502.072.130	1.112.210.000	701.746.270		



- ✓ 72 milioni di euro derivanti dall'eccedenza di fondi di legge Obiettivo destinati al pagamento degli oneri finanziari.

Tale importo è stato introdotto a ripristino dei 63,3 milioni di euro, assegnati con il Decreto MIT/MEF n. 22589 del 30/12/2004, come contributi quindicennali per la copertura dei fabbisogni relativi allo svolgimento delle attività di progettazione preliminare degli interventi e successivamente revocati, su tutti gli interventi interessati, con il Decreto interministeriale MIT/MEF n. 405 del 16/11/2012.

Nella successiva tabella è riportata, per un migliore utilizzo dei fondi, la rimodulazione delle risorse derivante dalla revisione dei costi delle progettazioni preliminari oggetto di finanziamento:

Tabella 25 - Contributi ex Decreto MIT/MEF del 30/12/2004

Progetto	Importi in milioni di euro				
	ex Decreto MIT/MEF del 30.12.2004			CdP agg. 2009	CdP 2012-2016
	Contributo totale concesso		Contributo annuo (quindicennale)	Rimodulazione economie	Rimodulazione utilizzando oneri finanziari (1)
al netto oneri finanziari	al lordo oneri finanziari	al lordo oneri finanziari			
Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste	32,00	42,87	2,86	29,75	17,07
AV/AC Battipaglia - Paola - Reggio Calabria	10,00	13,40	0,89	7,00	7,00
Potenziamento Linee di Accesso Sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	3,30	4,42	0,29	1,48	13,96
Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	1,00	1,34	0,09	1,23	11,23
Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona	1,00	1,34	0,09	0,17	0,17
Nuovo collegamento Palermo-Catania	3,00	4,02	0,27	8,00	8,00
Nodo di Catania: Interramento stazione centrale	0,84	1,13	0,08	1,37	1,37
Linea Pontremolese: completamento raddoppi	6,00	8,04	0,54	6,00	6,00
Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	5,00	6,70	0,45	0,44	0,44
Ponte sullo stretto di Messina: opere ferroviarie connesse	1,20	1,61	0,11	1,71	1,71
Totale	63,34	84,86	5,66	57,16	66,95
Progettazione definitiva del raddoppio della tratta Spoleto-Terzi	-	-	-	8,18	0,05
Progettazione del Completamento Raddoppio Palmanova-Udine	-	-	-	-	5,00
				63,34	72,00

(1) derivanti dall'eccedenza di fondi di legge Obiettivo destinati al pagamento degli oneri finanziari

Si anticipa che, successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-16, tali risorse sono risultate non più esigibili e nello schema di aggiornamento 2015 del medesimo contratto si è proposto di sostituirle con i fondi recati dalla Legge n° 190/2014 "Legge di Stabilità 2015".

Nelle tabelle seguenti si riporta il dettaglio dei costi e dei finanziamenti sui singoli progetti. Si precisa che tali importi sono quelli rappresentati nel CdP-I 2012-2016.



Tabella 26 - Progetti di Legge Obiettivo (parte 1)

Progetto	Finanziamenti per competenza							Fab CSP
	Costo Totale CSP 2012-2016	Totale	Legge Obiettivo	Altre fonti statali	Fondi Contribuzionali	Terzi	Finanziamento realizzato	
Raddoppio PI1 228 - Castiglione	573	-	-	-	-	-	573	A
Raddoppio Fagnano-Faentino	1.919	-	-	-	-	-	1.919	A
Nuovo collegamento Ancona - Sesto	261	261	-	261	-	-	-	A
Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'accessibilità della linea Salsomaggiore-Reggio Calabria	230	230	-	42	188	-	-	A
Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona	90	0	0	-	-	-	90	A
Nuova linea AVIAC VE-TS (tratta Ronchi-Trinelle)	1.746	33	6	-	25	1	1.712	A
Nuova linea AVIAC VE-TS (tratta Venezia-Ronchi)	5.701	8	10	4	5	-	5.683	A
Nuova linea Passo Carrese-Belluno	752	4	-	4	-	-	752	A
Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	224	1	11	-	-	-	313	A
Porto sullo stretto di Messina: opere ferroviarie connesse (progettazione)	2	2	2	-	-	-	-	A
Nuovo valico del Brennero (quota italiana)	4.885	888	45	563	257	24	3.977	B
Raddoppio Berceto-Chiesaccia e Parma-Fornovo	2.304	182	90	12	-	-	2.202	A
Quadruplicamento linea Chivasso-Monza	1.412	4	-	4	-	-	1.409	B
Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	125	81	0	7	74	-	44	A
Nodo di Catania: internamento stazione C.le	628	13	13	0	-	-	613	A
Quadruplicamento Fortezza-Verona (lotto 1: Fortezza-Ponte Gardana)	-	13	-	17	16	-	-	A
Quadruplicamento Fortezza-Verona (sottolotto 1: fuoristrada del traffico)	-	44	-	36	9	-	-	A
Quadruplicamento Fortezza-Verona (lotto 4: ingresso nel nodo di Verona)	-	6	-	9	7	-	-	A
Quadruplicamento Fortezza-Verona (lotto 2: circonvallazione di Bolzano)	-	19	-	19	-	-	-	A
Quadruplicamento Fortezza-Verona (lotto 3: Circonvallazione di Trento e Rovereto)	1.555	5	-	16	-	-	1.539	A
Potenziamento linea Giarole-Rho	728	20	-	20	-	-	708	A
Centro Intermodale del Tevere	85	-	-	-	-	-	85	A
Accessibilità a Matera	1.200	-	-	-	-	-	1.200	A
Studio Valico del Sempione (galleria e tunnel tra Domodossola-Iselle)	2	2	-	2	-	-	-	A
Potenziamento linee di accesso sud al Valico del Sempione: raddoppio Livorno-Luino	1.270	1	-	1	-	-	1.269	A
Nuovo collegamento Palermo-Catania: raddoppio tratta Bionica-Catanzaro	-	415	-	415	-	-	-	A
Nuovo collegamento Palermo-Catania: raddoppio tratta Calanuso-Raddusa	5.737	324	-	324	-	-	4.926	A
Nuovo collegamento Palermo-Catania: raddoppio tratta Raddusa-Enna-Fiumefreddo	-	12	0	64	-	-	-	A
Raddoppio tratta Catania-Siracusa	2.050	-	-	-	-	-	2.050	A
Potenziamento linee di accesso sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Dieglio-Arona	535	14	14	-	-	-	521	A
Raddoppio Patti - Castelbuono	3.950	-	-	-	-	-	3.950	A
Potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: variante Oglastro-Sagri	3.708	7	7	-	-	-	3.693	A
Nuova linea AVIAC Battipaglia-Reggio Calabria (tratta Sagin-Reggio Calabria)	18.730	-	-	-	-	-	18.730	A
Interventi sulla linea Cancellara-Napoli per integrazione con la linea AVIAC	813	813	-	813	-	-	-	A
Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Cancellara-Frasco Telesino e Frasco Telesino-Vitulano	1.725	751	-	751	-	-	974	A
Itinerario Napoli - Bari: Raddoppio Apice - Orsara	2.886	768	-	768	-	-	1.313	B
Nodo di Bari: Bari Sud (variante tratta Bari C.le - Bari Torre a Mare) e Bari Nord (internamento tratta S. Spirito-Palesa)	1.024	396	-	393	3	-	628	A
Totale	70.427	6.368	34	11.64	585	24	69.769	



Tabella 27 – Progetti di Legge Obiettivo (parte 2)

Progetto	Costo totale Cap 2012-2018	Per competenza					Fabbricato residuo	Tab CdP
		Totale	Legge Obiettivo	Altre fonti Statali	Fondi Comunitarie	Terzi		
Nuova linea Torino - Lione (interventi prioritari quota italiana)	5.678	3.275	-	2.963	312	2.401		
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia tratta Andora-Finale	1.540	41	-	41	-	1.499	A	
Corridolo europeo n°5 e collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo - Seregno)	1.000	24	-	24	-	976	A	
Itinerario Messina-Catania, completamento del raddoppio (tratta Giampìleri-Fiumefreddo)	2.270	13	-	13	-	2.257	A	
Große Merce di Roma (Cintura Nord e Sud)	1.382	16	-	16	-	1.378	A	
Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione	4.393	86	-	86	-	4.327	A	
Duplicamento Salerno-Belpaglia	1.855	10	-	10	-	1.845	A	
Raddoppio della Pescara-Bari tratta Teramo-Lesina	550	100	-	98	8	444	A	
Raddoppio Milano-Mortara (raddoppio tratta Cascina Brucciana-Perona-Mortara)	391	-	-	-	-	391	A	
Raddoppio Spoleto-Terzi	572	11	0	11	-	561	A	
Completamento Raddoppio Palermo-Udine	170	5	5	-	-	165	A	
Nodo di Falconara	240	174	151	23	-	86	A	
Raddoppio Bari-Taranto tratta S.Andrea-Brotto	219	219	31	16	172	-	A	
Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole	842	581	-	576	5	61	A	
Linea Milano-Genova - Terzo Velco del Giovi	6.200	1.587	400	1.187	-	4.613	B	
Linea Milano-Verona (tratta Treviglio-Brescia)	2.050	2.050	390	1.526	134	-	B	
Linea Milano-Verona (Brescia-Verona)	3.954	788	-	768	-	3.186	B	
Linea Verona-Padova (subtratta Verona-Vicenza)	-	369	-	369	-	-	B	
Linea Verona-Padova (subtratta Vicenza-Padova)	5.402	0	-	0	-	5.033	B	
Nodo di Verona	180	2	-	2	-	178	A	
Totale	38.697	9.318	977	7.710	631	29.379		

Si segnala che l'art.1 del D.L. 133/2014 cosiddetto "Sblocca Italia", convertito con modifiche dalla Legge 144/2014, prevede, per la durata di due anni, la nomina dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli – Bari e Palermo-Catania-Messina, allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle relative opere.

Pertanto con le Ordinanze n. 3 del 13.02.2015 e n. 5 del 11.03.2015 del Commissario è stato rispettivamente definito il perimetro degli interventi di competenza del Commissario ed approvato il Programma generale delle attività da porre in essere per ciascun intervento.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione dei progetti, come mostrato nei successivi prospetti, dall'entrata in vigore della nuova legge sono stati trasmessi da RFI, in osservanza della relativa procedura, 70 elaborati tra studi e progettazioni. Di queste, ad oggi, risultano approvate:

- 29 progettazioni preliminari, di cui 3 approvate nel 2015 (di queste 2 approvate con ordinanza del Commissario);
- 14 progettazioni definitive, di cui 1 approvata nel 2014 e 2 nel corso del 2015.



Tabella 28 - Iter di approvazione dei progetti di legge Obiettivo (parte 1)

Descrizione progetto	I° Elaborato			Successive trasmissioni	II° Elaborato			Successive trasmissioni
	Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PP CIPE		Data 1° trasmissione al MIT	Attività trasmessa	Approv. PD CIPE	
Diretrice Orte-Falconara: Raddoppio FM 228-Castelpiano	gennaio-03	PP						
Diretrice Orte-Falconara: Raddoppio Foligno-Fabriano	giugno-03	PP	n. 87 del 20/03/2006					
Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	marzo-03	PP	n. 82 del 20/12/2004	giugno-07	PD	n. 7 del 31/01/2008		
Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria	marzo-03	PP		settembre-11	PD	n. 11 del 08/03/2013		
Collegamento ferroviario con aeroporto di Verona	marzo-03	PP						
Nuova linea AVIAC Venezia - Trieste tratta Ronchi-Trieste	maggio-03	PP		dicembre-10				
Nuova linea AVIAC Venezia - Trieste tratta Venezia-Ronchi	dicembre-10	PP						
Linea Passo Corese - Rieti (tratta funzionale Osteria Nuova - Rieti)	maggio-03	PP	n. 124 del 18/12/2003	novembre-05	PD	n. 105 del 29/03/2006		
Linea Passo Corese - Rieti (tratta funzionale Passo Corese - Osteria Nuova)	giugno-03	PP	n. 68 del 27/05/2005					
Collegamento ferroviario con aeroporto di Venezia	giugno-03	PP	n. 89 del 20/12/2004	marzo-06	PD	n. 71 del 21/07/2009		
Valico del Brennero (Fortezza-Innsbruck)	giugno-03	PP		giugno-11	PD			
Linea Pontremolese. 1° Fase Tratta Parma - Vicoferle	giugno-03	PP	n. 19 del 06/03/2009					
Linea Pontremolese: completamento raddoppi	giugno-03	PP						
Quadruplicamento linea Chiasso-Monza (tratta bivio Rosate-Seregno)	giugno-03	PP						
Velocizzazione tratta Catania - Siracusa	giugno-03	PP	n. 147 del 02/12/2005	giugno-12	PD	n. 19 del 18/04/2014		
Nodo di Catania: interrimento stazione centrale	giugno-03	PP	n. 45 del 29/09/2004					
Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero) lotto 1			n. 82 del 18/11/2010	agosto-11	PD	n. 6 del 18/02/2013		
Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero) sottolotto 1: fluidificazione del traffico	giugno-03	PP						
Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero) lotto 2								
Quadruplicamento Fortezza-Verona (Brennero) lotto 4								
Quadruplicamento Fortezza-Verona. Lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto	aprile-09	PP						
Potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Rho-Parabiago)	giugno-03	PP	n. 85 del 27/05/2005	agosto-09	PD	n. 33 del 13/05/2010	ottobre-13	
Potenziamento linea Gallarate-Rho (tratta Parabiago-Gallarate)	giugno-03	PP						
Centro intermodale del Tevere	giugno-03	PP						
Accessibilità all'aeroporto di Malpensa	dicembre-03	PP						
Studio Valico del Sempione (galleria escodete tra Domodossola-Iselle)	gennaio-04	SF						
Raddoppio Laveno-Lulno	gennaio-04	SF						
	marzo-12	PP	ordinanza commissario n. 9 del 14/04/2015					
Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Bicocca-Catania Nuova	gennaio-14	PP						
Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Ortoreanaova-Raiduse	gennaio-14	PP						
Nuovo collegamento Palermo Catania: raddoppio tratta Raddusa-Fiumeforto	febbraio-15	SF						
Raddoppio Catania - Siracusa	gennaio-04	SF						
Raddoppio Vignate-Oleggio-Arona	aprile-04	PP						
Raddoppio Palermo-Messina: tratta Castellbuono-Pala	maggio-05	SF						
AVIAC Battipaglia - Paola - Reggio Calabria	ottobre-05	SF						
Interventi sulla linea Cancello-Napoli per integrazione con la linea AVIAC	agosto-09	PP	n. 2 del 18/02/2013					
	agosto-09	PP	ordinanza commissario n. 7 del 31/03/2015					
Itinerario Napoli - Bari: Velocizzazione e Raddoppio Concazzo-Frasso Telesino	luglio-10	PP						
Itinerario Napoli - Bari: Raddoppio Apice - Orsara	luglio-10	PP						
Itinerario Napoli-Bari: velocizzazione e raddoppio Frasso Telesino-Viutano	luglio-10	PP						
Nodo di Bari - Bari Sud (varante tratta Bari C.le - Bari Torre a Mare) + Progettazione Bari Nord	dicembre-09	PP	n. 104 del 26/10/2012	marzo-14	PD	seduta del 26/01/2015		
Nodo di Bari, Bari Nord (interrimento tratta S. Spirito-Poliese)	dicembre-09	PP						



Tabella 29 – Iter di approvazione dei progetti di legge Obiettivo (parte 2)

Descrizione progetto	I° Elaborato		Successivo trasmissione I	II° Elaborato		Successivo trasmissione I
	Data 1° trasmissione e al MIT	Attività trasmessa		Data 1° trasmissione e al MIT	Attività trasmessa	
Parte comune sezione internazionale Torino - Lione competenza territoriale (comprese progettazioni e studi)	marzo-03	PP n. 113 del 05/12/2003 o n. 57 del 03/08/2011		gennaio-13	PD seduta del 20/02/2015	
Completamento raddoppio Genova-Ventimiglia (tratta Andora-Finale)	marzo-03	PP n.91 del 29/07/2005		settembre-12	PD (*)	
Corridoio europeo n° 5 a collegamenti (Potenziamento tratta Bergamo-Seregno)	giugno-03	PP n. 150 del 02/12/2005				
Itinerario Marsina - Catania, completamento raddoppio (tratta Giampìen-Rumelfreddo)	giugno-03	PP n. 62 del 27/05/2005				
Nodo urbano di Roma: Cinture Nord	giugno-03	PP				
Nodo urbano di Roma: Shunt merci	giugno-03	PP				
Nodo urbano di Torino, potenziamento Bussoleno - Torino e cintura merci	marzo-03	PP n. 119 del 03/08/2005	aprile-11			
Quadruplicamento Salerno - Battipaglia	giugno-03	PP	marzo-05			
Raddoppio della Pescara-Bari (tratta Ripalta - Lesina)	febbraio-13	PP seduta del 28/01/2015				
Raddoppio della Pescara-Bari (tratta Termoli - Lesina)						
Raddoppio Milano-Mortara (tratta Cascina Bruclata-Parona)	giugno-03	PP n. 76 del 29/03/2008				
Raddoppio Spoleto-Terri	giugno-03	PP n. 68 del 27/05/2005		febbraio-13	PD (*)	
Nodo di Falconera	giugno-03	PP n. 96 del 29/07/2005		dicembre-08	PD n.54 del 03/08/2011 prima data non ritenuta n. 53 del 18/02/02	
Raddoppio Bari-Taranto (tratta S. Andrea-Stettò)	marzo-03	PP n. 46 del 29/09/2004		agosto-05	PD n. 65 del 29/03/2006	
Nodo urbano di Genova (Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole)	gennaio-03	PP n. 79 del 29/09/2003		luglio-05	PD n. 85 del 29/03/2008	
Terzo Valico dei Giovi	marzo-03	PP n. 70 del 29/09/2003		marzo-05	PD n. 80 del 29/03/2006	
Tratta Milano-Verona (Treviglio-Brescia)	marzo-03	PP n. 120 del 05/12/2003		novembre-07	PD n. 81 del 22/09/2009	
Tratta Milano-Verona (Brescia-Verona)	marzo-03	PP n.120 del 05/12/2003		settembre-14	PD	
Tratta Verona-Padova	giugno-03	PP n. 94 del 29/03/2005				
Nodo di Verona	febbraio-04	PP				

(*) Si precisa che il progetto è stato inviato al MIT senza avviare l'iter di Legge Obiettivo, in attesa di istruzioni per l'eventuale prosieguo delle procedure di concertazione pubblica.



6 L'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma Investimenti 2012-2016

Successivamente alla data di sottoscrizione del CdP-I 2012-2016, sono state emanate ulteriori disposizioni normative, nello specifico il c.d. Decreto “Sblocca Italia” e la Legge di Stabilità 2015, che hanno stanziato ulteriori risorse per investimenti di RFI, per la cui operatività è necessario un aggiornamento del CdP-I 2012-2016, secondo il processo previsto all’art.3 del contratto stesso.

In merito si ricorda che la IX^a Commissione permanente (trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, in sede di esame del CdP-I 2012-2016, ha espresso parere favorevole con la seguente condizione: “... RFI S.p.A. e il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti procedano in tempi rapidi e comunque entro il 30 giugno 2015, alla stipula dell’Atto di aggiornamento necessario per recepire le variazioni delle risorse finanziarie intervenute successivamente alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2012-2016 parte investimenti ...”.

Pertanto è stato redatto l’Aggiornamento 2015 del medesimo contratto, che è stato trasmesso da RFI al MIT in data 24 giugno 2015.

Nell’aggiornamento contrattuale sono recepite le osservazioni e le prescrizioni espresse dalle Commissioni permanenti della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica in occasione dei suddetti pareri di approvazione del CdP-I 2012-2016, riguardanti principalmente la priorità degli investimenti inerenti la sicurezza, gli interventi sulla rete ferroviaria della Sardegna, della Calabria e delle regioni del Sud in generale, nonché gli investimenti relativi al nodo di Roma ed alle interconnessioni tra la rete AV e la rete regionale e locale.

Infine, come già anticipato nel capitolo relativo alle “Partecipazioni societarie”, nel presente aggiornamento si procede allo stralcio dal Contratto di Programma di RFI del progetto “Nuova linea Torino-Lione” in coerenza la creazione del nuovo Promotore Pubblico Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas (TELT), responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura, partecipato al 50% dai nuovi azionisti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Stato Francese.

Nell’aggiornamento 2015 sono state recepite tutte le variazioni finanziarie intervenute dalla redazione del CdP-I 2012-2016 dell’8 agosto 2014 e tutte le evoluzioni del portafoglio investimenti. In particolare sono stati recepiti i finanziamenti dei seguenti provvedimenti legislativi:

- ✓ 864 milioni di euro recati dalla Legge n° 164/2014 (c.d. Decreto “Sblocca Italia”) e successivi Decreti Interministeriali attuativi;
- ✓ 8.100 milioni di euro recati dalla Legge n° 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) come saldo netto tra nuove risorse e definanziamenti.

Le risorse finanziarie che verranno contrattualizzate nell’aggiornamento consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, la prosecuzione delle azioni individuate nel Piano Industriale 2014-2017.

Gli indirizzi strategici per i prossimi anni infatti mirano a configurare una infrastruttura sempre più integrata con il network europeo e capace di interagire con le altre infrastrutture di trasporto in una logica di rete multimodale al fine di migliorare l’accessibilità complessiva del sistema di trasporto nazionale ed offrire una struttura di reti e servizi integrati in grado di soddisfare al meglio le esigenze di mobilità espresse dal mercato.



Accanto ai temi dello sviluppo della rete e della qualità dei servizi offerti, rimangono **prioritari nella strategia del Gestore** gli obiettivi di **sicurezza, qualità ed efficientamento dell'infrastruttura** da perseguire con le azioni del Piano Sicurezza e del Piano Tecnologico. Relativamente alle azioni di sviluppo del network le risorse finanziarie saranno utilizzate per perseguire le seguenti linee strategiche di azione:

- **Sviluppo del network TPL** finalizzato a dare un forte segno di discontinuità per il rilancio del settore, anche nella direzione di una maggiore integrazione intermodale tra ferro e gomma. Si punta a migliorare sensibilmente la qualità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane, attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi, a velocizzare le tratte extraurbane, a sviluppare punti di interscambio in area urbana e migliorare l'accessibilità dei servizi nelle stazioni; in particolare si segnala il finanziamento degli interventi richiesti dalla Commissione Trasporti della Camera sulle linee regionali di Sardegna e Calabria. Nell'allegato 2 è riportato il dettaglio degli investimenti.
- **Sviluppo del network passeggeri a medio-lungo raggio**, 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. Sono previsti interventi infrastrutturali e tecnologici sulle linee Venezia-Trieste, Firenze-Roma Diretissima e Roma-Napoli oltre che le progettazioni dei collegamenti agli aeroporti di Fiumicino e Malpensa. Nell'allegato 3 è riportato il dettaglio degli investimenti.
- **Sviluppo del network merci**, per rendere più appetibile la modalità ferroviaria le azioni sono finalizzate a proseguire gli interventi di miglioramento prestazionale dell'infrastruttura con specifico riguardo ai core corridors europei e di potenziamento dei collegamenti con i porti core ed i principali terminali merci. Nell'allegato 3 è riportato il dettaglio degli investimenti.
- **Grandi opere per lotti costruttivi**, gli stanziamenti della Legge di Stabilità 2015 a progetti di investimento da realizzarsi per lotti costruttivi, sono strettamente connessi agli stanziamenti del Decreto Legge "Sblocca Italia" e la definizione dei lotti costruttivi da avviare con le nuove risorse ha riguardato in maniera sinergica entrambi i provvedimenti normativi. Nella proposta di aggiornamento 2015 del CdP-1 sono stati considerati nella sezione in questione sia i progetti per i quali la norma ha già definito l'accesso al *meccanismo dei lotti costruttivi*, sia l'intervento relativo al raddoppio della linea Genova-Ventimiglia parzialmente finanziato dalla Legge di Stabilità 2015 per il quale si prefigura tale possibilità.



Contratto di Programma 2012-2016 Parte Investimenti

Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti

al 31.12.2014

Allegati



Allegato 1

Stato di attuazione dei progetti al 31.12.2014

Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici

Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi

Tabella C - Partecipazioni societarie



TABELLA A00

Manutenzione straordinaria (residuo cido 2007-2011)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: **MANUTENZIONE STRAORDINARIA (RESIDUO CICLO 2007-2011)**
 Programma: **MANUTENZIONE STRAORDINARIA (RESIDUO CICLO 2007-2011)**
 Codice Intervento: **A1001**

Regioni

Descrizione interventi

Diffusi
 Gli interventi di manutenzione straordinaria riguardano tutte le linee della rete e prevedono interventi di manutenzione non ricorrenti e di costo significativo sull'infrastruttura, volti al rinnovo degli organi di manutenzione, al fine di prolungarne la vita utile, mantenerne ed migliorare l'affidabilità, la produttività, la manutenibilità, l'ispezionabilità e l'efficienza.
 Gli interventi di upgrading mirano invece a rendere più efficace l'infrastruttura esistente idonea a rispondere, in tempi brevi, a criticità significative e a creare un network complementare ed integrativo al sistema AV/AC. Tali interventi sono perciò realizzati su linee a maggior traffico che necessitano, per il loro funzionamento ottimale, di tecnologie più avanzate, oppure su quelle altre linee dove è necessario uniformare gli standard di sicurezza, tecnologici e di performance ai livelli delle infrastrutture immediatamente connesse (es. copertura dei "buchi" tecnologici). Pertanto riguardano il miglioramento della sicurezza, della qualità ed la costruzione di una rete essenziale ed omogenea capace di esprimere "priorità" di offerta in relazione alla tipologia di servizio.

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1					
Costo	Risorse	MIT		MISE		UE		Altro		a fine		
	Sezione 1	di cui	di cui	di cui	di cui	di cui	di cui	2012	2013		2014	
1.817	1.817	0	0	0	0	217	32	175	816	399	178	248

(importi in milioni di Euro)



TABELLA A01

Sicurezza ed adeguamento a obblighi di legge



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
 Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: SICUREZZA ED ADEGUAMENTO A OBBLIGHI DI LEGGE

Programma: PIANO PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA (SCMT, SSC, CHECKPOINT, PROTEZIONE CANTIERI E MEZZI D'OPERA, PROTEZIONE P.L., DIMISSIONE CONTESTI OBSOLETI, SPERIMENTAZIONE TECNOLOGIE INNOVATIVE E VENTI TRASVERSALI)

Codice intervento: A2004

Regioni:

Descrizione interventi: Il Piano per la Sicurezza della Circolazione Ferroviaria prevede, su specifica richiesta dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, l'upgrade del sistema di controllo della marcia dei treni già implementati su oltre 16.000 km di rete (SCMT+SSC) al completamento dei programmi di Rilevamento Termico Boccole (RTB), Sistema Monitoraggio Carichi Viaggiatori SMCV (pese dinamico) e pontali multifunzionali, nonché la realizzazione di sistemi tecnologici per la protezione dei passaggi a livello dei cantieri e dei mezzi d'opera.

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					
	Risorse	Fabbisogni	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1					
	Sezione 1	Sezione 2	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire
4.356	2.780	1.576	2.780	2.714	5	0	60	0	2.178	62	47	42	450

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Partita Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli Investimenti al 31/12/2014



SICUREZZA ED ADEGUAMENTO A OBBLIGHI DI LEGGE

IDROGEOLOGIA E SISMICA (1ª FASE)

A1013

Diffusi

Il programma prevede interventi per eliminare / gestire le criticità per l'infrastruttura ferroviaria e per la sicurezza della circolazione ferroviaria derivanti da fenomeni idraulici sia idraulici sia di tipo frano, caratterizzati da un'elevata velocità di evoluzione (fenomeni veloci), quali cascate, masse, colate rapide, piene impulsive e flussi iperconcentrati (debris-flow). Gli interventi consistono sia nell'eliminazione di punti critici singoli della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico sia nell'installazione di sistemi di allarme.

Classae:
Programma
Codice intervento

Regioni
Descrizione interventi

Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Risorse Fabbisogni
	sezione 1 sezione 2
2.267	151
	2.116

Coperture di competenza					
Opere in corso - Sezione 1					
Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
151	111	0	0	40	0

Contabilizzazioni				
Opere in corso - Sezione 1				
al 2011	2012	2013	2014	a finire
0	0	0	11	140

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe SICUREZZA ED ADEGUAMENTO A OBBLIGHI DI LEGGE

Programma SOPPRESSIONE PASSAGGI A LIVELLO

Codice Intervento A1006

Regioni Diffusi

Descrizione interventi Il programma di soppressione P.L. comprende interventi per la realizzazione di opere sostitutive di tutti passaggi a livello ricadenti sulle linee commerciali, sui nodi e anche su alcune linee complementari. Le intersezioni a raso tra le linee ferroviarie e le strade costituiscono infatti punti d'interferenza del traffico spesso all'origine di pesanti incidenti dell'esercizio e, talora, di gravi lesioni anche mortali. Per la definizione del perimetro del programma e la selezione dei P.L. da eliminare sono stati utilizzati i seguenti criteri a priorità:

- velocità e frequenza dei convogli ferroviari;
- volume medio giornaliero del traffico stradale veicolare;
- posti in corrispondenza dell'attraversamento;
- P.L. in aree urbane e metropolitane ad alta densità abitativa e di traffico locale;
- mobilità storica del passaggio a livello.

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni						
Costo	Risorse	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1						
		sezione 1	sezione 2	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire
7.868	di cui 1.558	6.300		1.264	-45	0	30	219	1.199	38	41	52	229

(Importi in milioni di Euro)



Continuo di Programma Farlo Investimenti 2012-2015
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe SICUREZZA ED ADEGUAMENTO A OBBLIGHI DI LEGGE
Programma OBBLIGHI DI LEGGE (SICUREZZA IN GALLERIA, RISANAMENTO ACUSTICO E ACCESSIBILITÀ TERMINALI VIAGGIATORI)
Codice intervento A1004

Regioni Diffusi

Descrizione interventi Il programma prevede interventi di: risanamento acustico, volti a contenere ed abbattere l'emissione sonora dei rotabili attraverso l'installazione di opere di mitigazione (barriere antirumore), sulla base di un Piano elaborato secondo il D.M. Ambiente 28/11/2000; miglioramento sicurezza in galleria, in adempimento al D.M. 03/86, fascicolo 4101 del Ministero dell'Interno e D.L. 28/10/ sulla "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" emanato dal MIT, che dispongono la predisposizione di sistemi di sicurezza per tutte le gallerie più lunghe di 1km, siano queste di nuova realizzazione o esistenti; miglioramento dell'accessibilità dei terminali viaggiatori in adempimento agli standard definiti dalla "Specifica Tecnica di Interoperabilità ferroviaria per le persone a mobilità ridotta" (2008/164/CE)

Costo	Costi e Coperture di Competenza	
	Risorse	Fabbisogni
14.643	835	13.808
	SEZIONE 1	SEZIONE 2

Totale	Coperture di competenza				
	Opere in corso - Sezione 1				
835	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
	776	50	0	0	8

al 2011	Contabilizzazioni			
	Opere in corso - Sezione 1			
297	2012	2013	2014	a finire
	54	60	46	377

(Importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

SICUREZZA ED ADEGUAMENTO A OBBLIGHI DI LEGGE
INTERVENTI SULLA RETE FERROVIARIA IN ABRUZZO

Programma
Codice Intervento: **A1011**

Regioni
ABRUZZO LAZIO

Descrizione Interventi
Interventi sulle reti ferroviarie funzionali alla ricostruzione in Abruzzo. Il programma prevede:
- ripristino del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati di stazione delle linee Roma-Sulmona-Pescara e Sulmona-Termini
- realizzazione del collegamento veloce Scoppio-Sassa-S. Gregorio-S. Demetrio attraverso la realizzazione di nuove fermate ed opere sostitutive per la soppressione di passaggi a livello
- interventi infrastrutturali e tecnologici per la velocizzazione della linea Roma (Guidonia)-Sulmona
- interventi infrastrutturali per la velocizzazione della linea Pescara-Sulmona



Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				
Costo	Risorse sezione 1	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1				
		Fabbisogni sezione 2	MFE	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014
100	100	0	90	0	0	0	3	3	8	3	84

Principali interventi
Interventi funzionali alla ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 (ripristino linee e impianti, collegamento veloce Scoppio-S. Demetrio e velocizzazione linea Pescara-Roma)

Costi Risorse Stato progettuale Esecuzione
100 100

Attivazione
Opera Principale I Trim 2017

(importi in milioni di Euro)

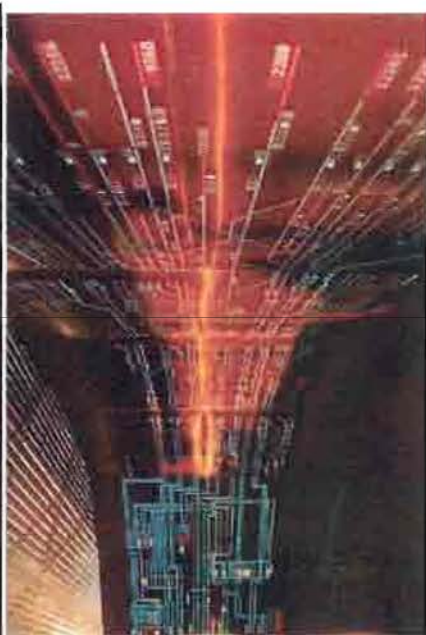


TABELLA A02

Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento



Contenuto di Programmi Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



TECNOLOGIE PER LA CIRCOLAZIONE E L'EFFICIENTAMENTO

TECNOLOGIE PER LA CIRCOLAZIONE

Programma
Codice Intervento
A2001

Regioni

Diffusi

Descrizione interventi
Il programma prevede l'introduzione di sistemi di telecomando e l'eliminazione delle discontinuità e obsolescenze tecnologiche ed è finalizzato a:

- massimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura attraverso il miglioramento della regolarità del servizio; utilizzare sistemi diagnostici innovativi attraverso comandi, controlli e misure operanti in tempo reale;
- ridurre il personale addetto alla circolazione e al presidio delle stazioni;
- migliorare la qualità del servizio di informazione al pubblico.

Gli interventi in corso riguardano la prosecuzione dell'attenuazione della rete forte sulla direttrice Torino-Padova e sui nodi fondamentali di Milano, Torino, Firenze, Roma e Napoli, nonché sulle linee Bari-Taranto, Lecce, Palermo-Messina e Messina-Siracusa. Nell'ambito del programma vengono inoltre realizzati interventi di upgrading degli impianti ferroviari, finalizzato ad adeguare la dotazione infrastrutturale (dispositivo di armamento) e tecnologica (segnalamento e strumenti di governo della circolazione in ambito stazione), per recepire l'evoluzione programata del traffico o delle linee afferenti l'impianto.

Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Risorse
Fabbisogni	
SEZIONE 2	
4.005	2.143
1.861	

Coperture di competenza	
Opere in corso - Sezione 1	
Totale	MEF
2.143	789
17	73
183	33

Contabilizzazioni	
Opere in corso - Sezione 1	
al 2011	2012
634	181
2013	2014
231	216
a finire	
881	

Principali Interventi

Principali Interventi	Costi	Risorse	Stato progettuale	al 2011	2012	2013	2014	a finire	Attivazione Opera Principale
Potenziamento tecnologico Torino-Padova	711	711	Esecuzione	66	79	117	104	344	III Trim 2017
Rinnovo impianti di stazione	137	137	Esecuzione	22	27	19	10	60	I Trim 2017
Completamento SCC Tirrenica	95	93	Esecuzione	1	2	21	32	36	IV Trim 2015
SCC Bari-Lecce	79	79	Esecuzione	4	0	7	13	55	IV Trim 2017
Potenziamento tecnologico del nodo di Napoli	77	68	Esecuzione	1	1	0	3	63	II Trim 2016
PRG e ACC Ancona e completamento SCC Adriatica	73	65	Esecuzione	1	0	1	10	53	I Trim 2016
SCC Messina-Siracusa	56	56	Esecuzione	36	4	3	2	11	IV Trim 2015
Completamento SCC Aree Veneta	41	22	Esecuzione	1	2	7	8	4	II Trim 2015
SCC Nodo di Palermo	38	38	Esecuzione	28	1	1	1	8	IV Trim 2015

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Partecipazioni 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

	38	38	18	2	0	1	17	III Trim 2016
Efficiamento Rho e Pavia	38	Esecuzione	18	2	0	1	17	
SCC Bari-Taranto	30	Esercizio	1	0	13	11	5	IV Trim 2014
Upgrading e banalizzazione del regime di circolazione sulla tratta Campoleone-Villa Uterno	20	Affidamento	0	0	0	0	19	I Trim 2017

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

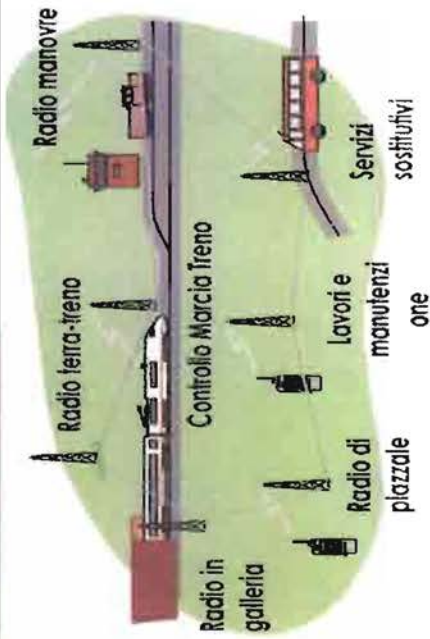
TECNOLOGIE PER LA CIRCOLAZIONE E L'EFFICIENTAMENTO

TELECOMUNICAZIONI E GSM-R

A2005

Diffusi

Il programma di investimento riguarda la realizzazione su scala nazionale di una rete radio rispondente al nuovo standard europeo per la trasmissione mobile fondata sui protocolli LTE e personalizzati in termini di frequenze e potenze a bordo dei treni. La realizzazione di tale sistema concorre a concretizzare gli impegni assunti in ambito UIC con la firma dell'accordo sull'implementazione del sistema GSM-R da parte delle ferrovie europee per promuovere la convergenza verso standard comuni ed interoperabili. Il programma è teso a garantire la regolarità e l'efficienza del servizio ferroviario attraverso la creazione di un sistema di radiocomunicazione mobile con tecnologia digitale GSM nella banda 900 MHz, garantendo i servizi di comunicazione terra-treno (anche in galleria), sia in regime di circolazione normale che in situazioni di anomalie ed emergenze.



Classificazione:
Programma
Codice Intervento

Regioni
Descrizione interventi

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1						
Costo	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire
915	695	220	695	695	0	0	0	0	620	14	4	8	48

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma, Parte Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

TECNOLOGIE PER LA CIRCOLAZIONE E L'EFFICIENTAMENTO

SVILUPPO TECNOLOGIE INNOVATIVE

Programma A2008

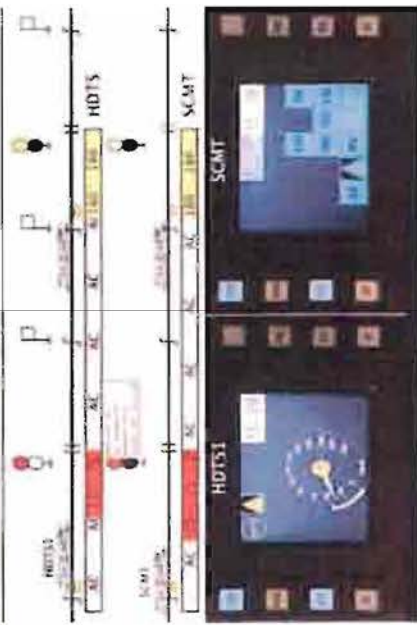
Regioni Diffusi

Descrizione Interventi

Gli investimenti del programma hanno come obiettivi generali il miglioramento delle prestazioni, la sicurezza e lo sviluppo di nuove funzionalità. Oltre agli investimenti per sviluppo di software relativi alla ottimizzazione delle circolazione o di riconversione dei processi ferroviari, in esso rientrano anche:

- studi e sperimentazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario;
- sistemi di diagnostica studi ed applicazioni per migliorare l'eco-compatibilità del sistema ferroviario;
- tecnologie per la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Da segnalare in questo ambito, gli studi e ricerche relativi ai sistemi per il controllo della marcia del treno (ERTMS per la rete A/UJAC, SCMT o SSC per la rete convenzionale) e per la comunicazione terra-treno (GSM-R e piattaforma satellitare), finalizzati all'implementazione di nuove funzionalità all'integrazione con i sistemi di sicurezza esistenti, all'interoperabilità (libero accesso all'infrastruttura da parte degli operatori di trasporto) ed all'ottimizzazione delle apparecchiature.



Costo	Risorse		Fabbisogni
	2011	2012	
302	232	70	
di cui			

Coperture di competenza						
Opere in corso - Sezione 1						
Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	
232	231	0	0	1	0	
di cui						

Contabilizzazioni					
Opere in corso - Sezione 1					
al 2011	2012	2013	2014	a finire	
121	6	14	4	88	

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programmazione Parte Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



TECNOLOGIE PER LA CIRCOLAZIONE E L'EFFICIENTAMENTO

Programma SECURITY


Codice intervento A2009

Regioni Diffusi

Il programma prevede la realizzazione di impianti di sicurezza attiva (controllo accessi, sistemi anti-intrusione e di videosorveglianza) finalizzati alla protezione della clientela, del personale e dei frequentatori degli spazi ferroviari da atti di violenza e aggressioni, nonché la tutela dell'infrastruttura, del patrimonio societario e del know-how aziendale da atti vandalici, sabotaggi e furti. Il programma si articola secondo una serie di interventi su asset ferroviari distribuiti su tutto il territorio nazionale (grandi e medie stazioni, impianti impresenziati, locali sensibili per il comando e controllo della circolazione, magazzini, sottostazioni elettriche, ponti e viadotti, tratti di linea ad alto rischio di sabotaggi e/o furti rame).

Costo	Risorse		Fabbisogni		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				
	di cui	sezione 1	sezione 1	sezione 2	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1				
154	114	40	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire	
			114	114	0	0	0	0	35	7	12	8	52	

(importi in milioni di Euro)



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Confronto di Programma Parte Investimenti 2012-2013
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

TECNOLOGIE PER LA CIRCOLAZIONE E L'EFFICIENTAMENTO


SISTEMI INFORMATIVI

A2010

Diffusi


Descrizione Interventi

Gli investimenti del programma hanno come obiettivi generali il miglioramento delle prestazioni, la sicurezza e lo sviluppo di nuove funzionalità. Oltre agli investimenti per sviluppo di software relativi alla ottimizzazione della circolazione o di riconversione dei processi aziendali, in esso rientrano anche studi e sperimentazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario- sistemi di diagnostica studi ad applicazioni per migliorare l'eco-compatibilità del sistema ferroviario- tecnologie per la sicurezza della circolazione ferroviaria.



Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				
Costo	Risorse	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire
522	372	371	0	0	1	0	230	18	21	22	81

(importi in milioni di Euro)



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO

Contratto di Programma Parte Investimenti 2013-2015
Stato di attuazione degli investimenti al 31/12/2014

TECNOLOGIE PER LA CIRCOLAZIONE E L'EFFICIENTAMENTO
TECNOLOGIE PER L'INTEROPERABILITÀ (ERTMS)

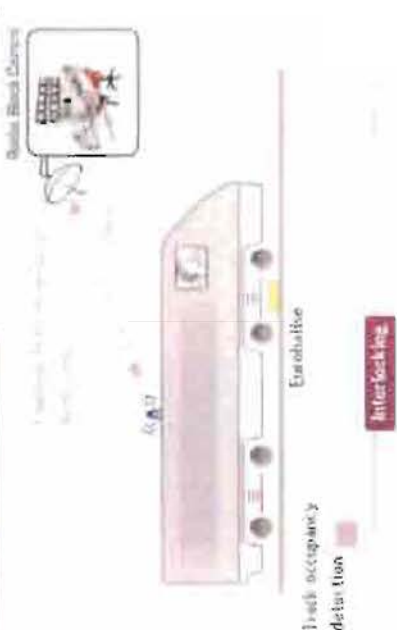
Programma:

Codice intervento: **A2011**

Regioni:

Diffusi

Descrizione interventi: **Il programma consiste nell'upgrading degli attuali sistemi di sicurezza e segnalamento allo standard ERTMS. Gli interventi prioritari riguardano circa 2.700 km di rete convenzionale relativa ai 3 corridoi interoperabili di interesse nazionale individuati dalla Commissione Europea: Corridor A - Rotterdam - Genova; Corridor B - Stoccolma - Napoli; Corridor D - Valencia - Budapest. Inoltre il programma comprende investimenti per integrazione tra sistemi tecnologici di rete convenzionale e di rete AV: innovazioni tecnologiche per sistemi ed impianti elettrici, BMS, miglioramento tecnologico mmom.**



Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni							
		Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1							
Costo	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2	MEF		MIT		MISE		UE		Altro			
			di cui		di cui		di cui		di cui		di cui			
830	171	659	149	0	0	0	0	22	0	1	1	0	3	166
										al 2011	2012	2013	2014	a Inire

(importi in milioni di Euro)



TABELLA A03

Proposte RFI per il superamento dei colli di bottiglia



Contratto di Programma Parte Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA

UPGRADING NODO DI MILANO (COMPRENDE PRG E ACC MILANO LAMBRATE E PORTA GARIBALDI, PRG MONZA, DISTANZIAMENTO)

P054

LOMBARDIA

il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Milano. Le soluzioni infrastrutturali riguardano la specializzazione della linea in modo da consentire un ottimale sfruttamento della capacità della linea e interventi "leggieri" sugli impianti per limitare le interferenze tra flussi convergenti e sulle linee adottando tecnologie innovative per il distanziamento a 3-4° ed interesseranno prioritariamente gli impianti di Lambrate, Rho, Monza e Porta Garibaldi e le relazioni: Porta Garibaldi-Creco Pirella/Lambrate e Monza-Sinistramento.

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				
Costo	Risorse	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire
310	310	310	0	0	0	0	0	0	0	0	310

Principali Interventi
PRG Lambrate

Costi	Risorse	Stato progettuale	al 2011	2012	2013	2014	a finire
125	175	Progettazione	0	0	0	0	125

Attivazione
 Opera Principale
 IV Trim 2022

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Pardo Investimenti 2012-2015
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: **PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA**

Programma **UPGRADING NODO DI VENEZIA (COMPRENDE PRG VENEZIA SANTA LUCIA E NUOVO BLOCCO VENEZIA MESTRE - VENEZIA SANTA LUCIA)**

Codice intervento **P075**

Regioni **VENETO**

Descrizione interventi **Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Venezia. Le soluzioni infrastrutturali riguardano la specializzazione delle linee in modo da consentire un ottimale sfruttamento della capacità della linea e interventi leggeri sugli impianti per limitare la interferenza tra flussi convergenti e sulla linea adottando tecnologie innovative per il distanziamento a 3-4 e di interessamento prioritario l'impianto di S. Lucia e la relazione Mestre-S. Lucia**

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1					
Costo	Risorse Fabbisogni sezione 1	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire
40	40	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	40
di cui	di cui	di cui										

Principali interventi

PRG Venezia SL e nuovo blocco con distanziamento a 4° Venezia Mestre - Venezia SL

Costi Risorse Stato progettuale

40 40 Progettazione

Attivazione
Opera Principale

IV Trim 2017

(Importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Poste Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: **PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA**
 Programma: **UPGRADING NODO DI FIRENZE (COMPRENDE 1* FASE POTENZ. TECNOLOGICO NODO DI FIRENZE E UPGRADING PC FIRENZE-ROMA)**

Codice intervento: **P076**

Regioni: **TOSCANA**

Descrizione interventi: **Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Firenze. Le soluzioni infrastrutturali riguardano la specializzazione delle linee in modo da consentire un ottimale sfruttamento della capacità della linea e interventi "leggeri" sugli impianti per limitare le interferenze tra flussi convergenti e sulle linee adottando tecnologie innovative per il potenziamento a 3-4° ed interesseranno principalmente il rinnovo del sistema CTC della linea storica Firenze-Roma e l'upgrading degli apparati centrali di alcuni impianti del nodo.**

Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Risorse Fabbisogni
di cui:	di cui:
30	30
0	0

Coperture di competenza					
Opere in corso - Sezione 1					
Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
30	20	10	0	0	0

Contabilizzazioni					
Opere in corso - Sezione 1					
al 2011	2012	2013	2014	2014	a finire
0	1	5	5	19	19

Principali interventi:

Potenziamento tecnologico del nodo di Firenze (rinnovo CTC Firenze-Roma e telecomando nodo di Firenze 1° fase)

Costi: Risorse Stato progettuale Esecuzione

al 2011 0 2012 1 2013 5 2014 5 a finire 19

Attivazione Opera Principale IV Trim. 2015

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di esecuzione degli investimenti al 31.12.2014



PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA

UPGRADING NODO DI ROMA (COMPRENDE POTENZ. TECNOLOGICO NODO DI ROMA, ACC TUSCOLANA E CASILINA, DISTANZIAMENTO TRATTE CASILINA-CIAMPINO E CESANO-S.PIETRO E UPGRADING TECNOLOGICO CIAMPINO)

Programma P053

Regioni LAZIO

Descrizione interventi il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti e degli impianti del nodo di Roma. Le soluzioni infrastrutturali riguardano la specializzazione delle linee in modo da consentire un ottimale sfruttamento della capacità della linea e interventi "leggeri" sugli impianti per limitare le interferenze tra flussi convergenti e sulle linee adottando tecnologie innovative per il distanziamento a 3-4° ed interesseranno prioritariamente gli impianti di Tiburtina, Tuscolana, Casilina e Ciampino e le relazioni Cris-Tiburtina-Ostense-Cesano, Casilina-Campoleone-Priverno/Nettuno, Ciampino-Ciampino-Colleferro.

Costo	Risorse		Fabbisogni		Coperture di competenza					Contabilizzazioni						
	SEZIONE 1	SEZIONE 2	SEZIONE 1	SEZIONE 2	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1						
518	518	0	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	al 2011	2012	2013	2014	a finire
518	518	0	337	173	0	7	1	85	9	19	32	85	9	19	32	373

Principali interventi	Costi	Risorse	Stato progettuale	Attivazione				
				Opera Principale				
PRG e ACC di Roma Tuscolana e Roma Casilina (Iasi)	264	132	Esecuzione	4	0	1	5	IV Trim 2020
Potenziamento tecnologico del nodo di Roma	176	176	Esecuzione	1	1	1	16	IV Trim 2017
PRG Roma Tiburtina	112	112	Realizzazione	78	7	17	4	I Trim 2014

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Partita Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



**PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA
PIANO STAZIONI E ULTERIORI INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE AREE METROPOLITANE**

Programma
Codice Intervento: P055

Regioni
DIFFUSI

Descrizione interventi
Il programma comprende interventi diffusi sul territorio nazionali volti allo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale in particolare il Piano Stazioni prevede interventi di: - miglioramento dell'accessibilità ai treni anche per le persone a ridotta mobilità (installazione marciapiedi, ...); - upgrading dei sistemi di informazione al Pubblico e di assistenza ai passeggeri; - miglioramento dei confort, della pulizia e dell'aspetto nei terminali viaggiatori (sala d'attesa, servizi igienici, ecc.); Gli interventi interesseranno prioritariamente le stazioni a più alta frequentazione.

Costo	Costi e Coperture di Competenza	
	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2
1.524	319	1.205

Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					
Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
319	216	38	0	0	66

Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				
al 2011	2012	2013	2014	a finire
47	30	21	27	195

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Fante Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA

UPGRADING CORRIDOIO RENO-ALPI (COMPRENDE SAGOMA PC80 LINEE CHIASSO-MILANO E LUINO-MILANO/NOVARA, MODULO 750M LINEE SEMPIONE VIA AROMA E BORGOMANERO E MODULO 700M LUINO-MILANO)

P056

REGIONE PIEMONTE, LOMBARDIA

Il programma prevede l'upgrade infrastrutturale e tecnologico del corridoio Reno-Alpi e delle linee merci afferenti. Gli investimenti sulla rete riguarderanno pertanto il progressivo adeguamento delle linee merci agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea (allungamento moduli di linea - adeguamento sagome per il transito di autostrada viaggiante a high cubic e attrezzaggio ERTM-S) e alle esigenze del mercato (incremento velocità commerciale sulla principali linee merci e tracce pregiate coordinate a livello di corridoio internazionale). Gli interventi prioritari riguardano lo rete di valico verso la Svizzera e prevedono l'adeguamento a sagoma PC80 delle linee Chiasso-Milano e Luino-Milano/Novara e l'allungamento del modulo di linea per consentire la circolazione di treni lunghi fino a 740m sulle linee Sempione via Aroma e Borgomanero e Luino-Milano.

Classe:

Programma

Codice Intervento

Regioni

Descrizione interventi

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				
Costo	Risorse	Totale					al 2011	2012	2013	2014	a finire
	Fabbisogni	MEF	MIT	MISE	UE	Altro					
278	278	278	102	55	0	0	11	3	9	16	239

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programmazione Parte Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: **PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA**

Programma: **UPGRADING CORRIDOI MEDITERRANEO E BALTICO-ADRIATICO (COMPRENDE SAGOMA PC80 TORINO-MILANO, MODULO 750M TORINO-TRIESTE/TARVISIO/ANCONA E 660/750M ADRIATICA (FASII))**

Codice intervento: **P057**

Regioni: **PIEMONTE, LOMBARDIA, VENETO, FRIULI VENEZIA GIULIA, EMILIA ROMAGNA, MARCHE, ABRUZZO, MO**

Descrizione interventi: **Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico del corridoio Baltico-Adriatico e Mediterraneo e delle linee merci affini. Gli investimenti sulla rete riguarderanno pertanto il progressivo adeguamento delle linee merci agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea (allungamento moduli di linea, adeguamento sagome per il transito di autostrada viaggianti o high cubes e attrezzaggio ERTM-S) e alle esigenze del mercato (incremento velocità commerciale sulle principali linee merci e tracci pregiate coordinate a livello di corridoio internazionale). Gli interventi prioritari riguardano l'adeguamento a STI dell'itinerario Torneo-Trieste ed il potenziamento dei collegamenti tra i porti di Trieste e Venezia con il valico di Tarvisio. Il rilevato l'adeguamento a sagoma PC80 della tratta Torino-Milano, e l'allungamento del modulo di linea per consentire la circolazione di treni lunghi fino a 740m sulle relazioni Torino-Trieste/Tarvisio/Ancona, nonché l'allungamento del modulo di linea della direttrice Ancona fino a 650m.**

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				
Costo	Risorse	MEF					al 2011	2012	2013	2014	a finire
	sezione 1	MEF	MIT	MISE	UE	Altro					
65	65	55	10	0	0	0	0	0	2	59	
	sezione 2										
	Fabbisogni										

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Piano Investimenti 2012-2015
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA

Programma: UPGRAIDING CORRIDOIO SCANDINAVIA - MEDITERRANEO (COMPRENDE SAGOMA PC80 MILANO-Bologna-FIRENZE (FASE) E LA SPEZIA-PISA, PC45 LIVORNO-ROMA-NAPOLI VIA FORMIA, MODULO 650/750M VERONA-NAPOLI, MILANO-BOLOGNA E FIRENZE-LIVORNO (FASI))


Codice intervento: P058

Regioni: TRENTINO ALTO ADIGE, VENETO, EMILIA ROMAGNA, TOSCANA, LIGURIA, UMBRIA, LAZIO, CAMPANIA

Descrizione interventi: Il programma prevede l'upgrading infrastrutturale e tecnologico del corridoio Scandinavia-Mediterraneo che si sviluppa da nord a sud sull'intero territorio nazionale lungo l'asse verticale Etrusco-Taranto/Raggio Calabria-Palermo. Gli investimenti sulla rete riguarderanno pertanto il progressivo adeguamento delle linee merci agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea (allungamento moduli di linea, adeguamento sagoma per il transito di autostrada vagliante o high cubes e attrezzaggio ER7M-S1 e alle esigenze del mercato (incremento velocità commerciale sulle principali linee merci e tracce pregiate coordinate a livello di corridoio internazionale). Gli interventi prioritari riguardano l'adeguamento a ST1 (modulo 750m e sagoma PC80) delle relazioni tra i porti di La Spezia-Livorno ed il valico del Brennero ed il miglioramento degli standard prestazionali delle linee a servizio dei principali porti del mezzogiorno (Napoli, Taranto, Gioia Tauro, ...).


Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1				Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1						
Costo	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a fine
116	0	0	116	0	0	0	0	47	5	10	4	50

(importi in milioni di Euro)



GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO

Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA

Programma: INFRASTRUTTURAZIONE PORTI (COMPRENDE TRIESTE E GENOVA)

Codice intervento: P060

Regioni: LIGURIA, FRIULI VENEZIA GIULIA

Descrizione interventi: Il programma prevede, in sinergia con gli operatori logistici, una serie di azioni finalizzate all'ottimizzazione delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, ai porti e ai principali terminali, volti al superamento dei deficit di infrastruttura all'interno degli scali portuali e alla riduzione dei costi dell'ultimo miglio. Le iniziative prioritarie riguardano il potenziamento dei porti di Trieste e Genova.

Costi e Coperture di Competenza	Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1								
	Costo	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire
278	28	250	28	28	28	0	0	0	0	0	0	0	0	28

Principali interventi: Interventi ferroviari per il potenziamento della stazione Trieste C. Marzio

Costi: Risorse 50 Stato progettuale Progettazione

Attivazione Opera Principale: non applicabile

(importi in milioni di Euro)



Contenuto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA

INFRASTRUTTURAZIONE TERMINALI INTERMODALI (COMPRENDE TECNOLOGIE MILANO SMISTAMENTO E BARI LAMASINATA)

Programma P061

Regione **LOMBARDIA, PUGLIA**

Descrizione interventi: Il programma prevede in energia con gli operatori logistici una serie di azioni finalizzate all'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, ai porti e ai principali terminali, volti al superamento dei deficit di infrastrutture all'interno degli scali portuali e alla riduzione dei costi dell'ultimo miglio. Le iniziative prioritarie riguardano il potenziamento dei terminali in Bari, Milano Smistamento e Novara.




Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1							
Costo	Risorse Fabbisogni	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014	2014	a finire
240	70	70	70	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	57

Principali Interventi	Costi		Risorse		Stato progettuale	
	ACC Bari Lamasinata	Stato progettuale	Progettazione	Progettazione	2014	a finire
Stato pubblico Bari Lamasinata	10	10	10	10	0	10
	25	25	25	25	0	25

Attivazione
Opera Principale
Il Trm 2019
Il Trm 2016

(importi in milioni di Euro)



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO

Contatto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

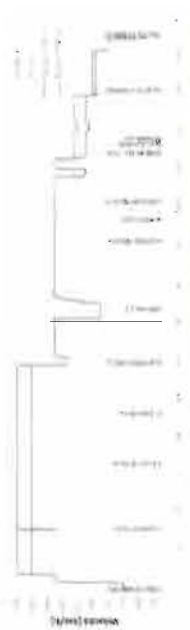

Classe: PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA

Programma: VELOCIZZAZIONE MILANO-VENEZIA E VENEZIA-TRIESTE

Codice intervento: P067

Regioni: VENETO, FRIULI VENEZIA GIULIA

Descrizione interventi: Il programma prevede interventi mirati ad elevare le prestazioni delle linee con interventi sui punti singoli e soluzioni tecnologiche per l'innalzamento della velocità (rinnovo dell'armamento e dei sistemi di stanziamento), limitando al massimo il consumo di territorio (traliccio in sede, piccole varianti, interventi di PRG, ...) Gli interventi prioritari riguardano l'adeguamento delle tratte Verona-Padova e Portogruaro-Torricella di Legnano.

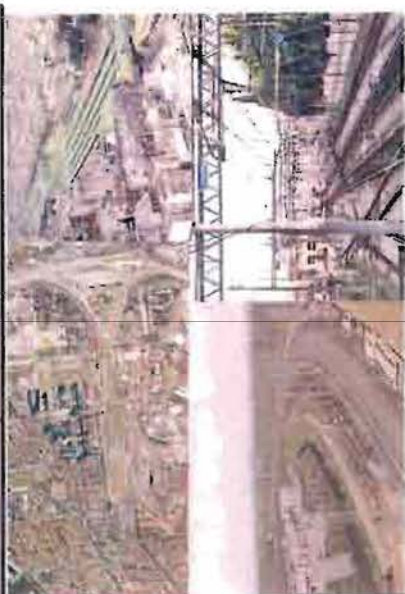
Costi e Coperture di Competenza	Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1								
	Costo	Risorse	Fabbisogni	Totale			a finire							
	2012-2016	2012-2016	2012-2016	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014	
Costo	35	35	0	35	0	0	0	0	0	0	0	16	19	
Principali Interventi														
Velocizzazione Venezia-Trieste	30	30	0	-					al 2011	0	0	0	12	18
Velocizzazione Milano-Venezia	5	5	0	-					al 2011	0	0	0	2	2

	Attivazione Opera Principale
	I Trim 2016
	II Trim 2016

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2015
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA

UPGRADING E POTENZIAMENTO TECNOLOGICO DIRETTRICE NAPOLI-BARI-TARANTO/LECCE

P072


CAMPANIA, PUGLIA

Il programma prevede interventi mirati ad elevare le prestazioni delle linee con interventi sui punti singolari e soluzioni tecnologiche per l'innalzamento della velocità (rimozione dell'armamento e dei sistemi di distanziamento); limitando al massimo il consumo di territorio (retifiche in sede piccole varianti, interventi di PRG...); Gli interventi prioritari riguardano il ripristino del collegamento diretto tra la linea Caserta-Foggia e la linea Adriatica a Foggia (torretta merci), l'upgrading tecnologico ed infrastrutturale delle tratte Bovino-Cervaro, Barieta-Bari, Bari-Brindisi-Lecce, Bari-Taranto, interventi di PRG e realizzazione dei nuovi apparati centrali di Napoli c.le, Bari c.le e Lecce.

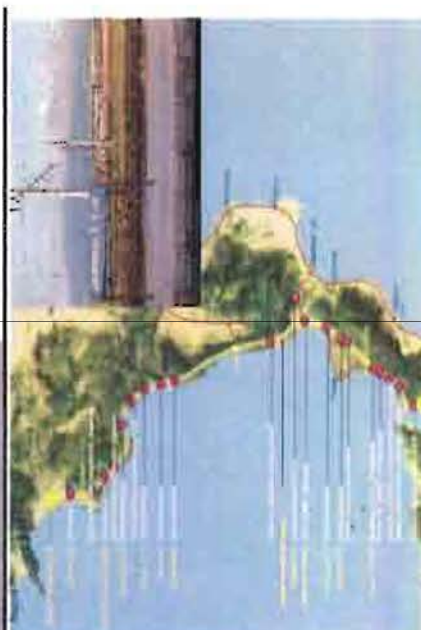
Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					
Costo	Risorse sezione 1	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1					
326	326	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014	a finire
		5	0	327	0	0	0	0	4	7	7	315
		Totale					a finire					
		326					315					

Principali interventi	Costi	Risorse	Stato progettuale	Attivazione Opera Principale
PRG ed ACC Bari Centrale	90	90	Affidamento	II Trim 2018
ACC Napoli Centrale	85	85	Progettazione	III Trim 2019
PRG e ACC Lecce (inclusa velocizzazione subtratta Brindisi-Lecce)	60	60	Esecuzione	IV Trim 2017
Nodo di Napoli: ulteriore fase di potenziamento tecnologico	28	28	Affidamento	IV Trim 2017
Completamento attraversamento Bari-Taranto	18	18	Esecuzione	I Trim 2017
Velocizzazione Bari - Lecce (tratta Barieta-Bari fase 2)	15	15	Esecuzione	III Trim 2017
Velocizzazione Napoli-Bari (subtratta Bovino Cervaro e tratta Barieta-Bari fase 1)	15	15	Progettazione	I Trim 2017
Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	10	10	Esecuzione	II Trim 2015

(Importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA

Programma: UPGRADING E POTENZIAMENTO TECNOLOGICO DIRETTRICE SALERNO-REGGIO CALABRIA

Codice intervento: P073

Regioni: CALABRIA

Descrizione interventi: Il programma prevede interventi mirati ad elevare le prestazioni delle linee con interventi sui punti singolari e soluzioni tecnologiche per l'innalzamento della velocità (rinnovo dell'armamento e dei sistemi di distanziamento). Innanzitutto il consumo di territorio (rettiliche in sede, piccole vananti, interventi di PRG...). Gli interventi prioritari riguardano la velocizzazione della direttrice Salerno-Reggio Calabria e delle linee afferenti nelle tratte Campora - Lamezia - Rosarno e Lamezia-Catanzaro-Soverato.

Costi e Coperture di Competenza

Costo	40
Risorse	40
Fabbisogni	0

Coperture di competenza

MEF	0	MIT	0	MISE	40	UE	0	Altro	0
Totale									

Contabilizzazioni

al 2011	0	2012	0	2013	1	2014	0	a finire	39
---------	---	------	---	------	---	------	---	----------	----

Principali interventi

Direttrice Salerno - Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori	Costi	30	Risorse	30	Stato progettuale	Progettazione	al 2011	0	2012	0	2013	0	2014	0	a finire	30
Direttrice Salerno - Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading)	Costi	10	Risorse	10	Stato progettuale	Progettazione	al 2011	0	2012	0	2013	0	2014	0	a finire	10

Attivazione Opera Principale

III Trim 2018

III Trim 2018

(importi in milioni di Euro)



Contatto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



CLASSE: PROPOSTE RFI PER IL SUPERAMENTO DEI COLLI DI BOTTIGLIA
PROGRAMMA: UPGRADING E POTENZIAMENTO TECNOLOGICO DIRETTORICI PALERMO-MESSINACATANIA E MESSINA-CATANIA-SIRACUSA

CODICE INTERVENTO: P074

REGIONI: SICILIA

DESCRIZIONE INTERVENTI: Il programma prevede interventi mirati ad elevare le prestazioni delle linee con interventi sui punti deboli e soluzioni tecnologiche per l'innalzamento della velocità (rinnoio dell'armamento e dei sistemi di distanziamento), innalzato al massimo il consumo di terreno (rettiliche in sede, piccole varianti, interventi di PUG - ...). Gli interventi prioritari riguardano la velocizzazione delle linee Palermo-Messina (tratta Pollina - Giogosa Marina) e Messina-Catania-Graciosa (tratta Giampì - Giarre)

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza				Contabilizzazioni					
Costo	Risorse	Opere in corso - Sezione 1				Opere in corso - Sezione 1					
	Fabbisogni	MEF	MIT	MISE	UE	Altri	al 2011	2012	2013	2014	a finire
48	48	48	0	0	0	0	0	0	0	0	47

Principali Interventi	Costi		Risorse		Stato progettuale		al 2011		2012		2013		2014		a finire	
	Progettazione	Affidamento	Progettazione	Affidamento	Progettazione	Affidamento	Progettazione	Affidamento	Progettazione	Affidamento	Progettazione	Affidamento	Progettazione	Affidamento	Progettazione	Affidamento
Potenziamento e velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa	28	20	28	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28
Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo - Catania (e altre linee)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20


Attivazione
Opera Principale
II Trim 2017
IV Trim 2016

(importi in milioni di Euro)

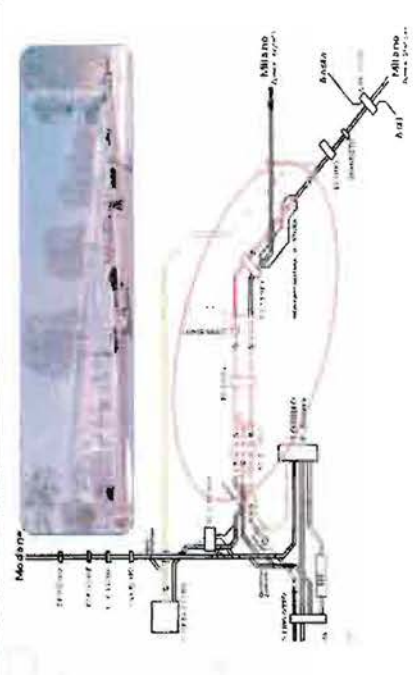


TABELLA A04

Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale / Alta Capacità



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: TORINO

Codice intervento: 0062

Opere in corso: REALIZZAZIONE QUADRUPPLICAMENTO PORTA SUSA -STURA


Regione: PIEMONTE

Descrizione interventi: Quadruplicamento del passante di Torino tra Torino Porta Susa e Torino Stura, prevalentemente in galleria con contestuale ininterrotto dei binai, compresa le nuove stazioni di Porta Susa e Reboursin (anch'esse in sottopassaggio), realizzazione interventi di risanamento acustico e sicurezza gallerie, della nuova stazione di Stura e della nuova SSE di Torino Brindante


Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1				Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				Attivazione Opera Principale		
Costo	Risorse	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014	IV Trim 2012
di cui:	Fabbisogni											
	sezione 1											
	sezione 2											
1.041	1.041	831	0	0	50	160	819	113	37	17	55	
	0											

Opera funzionale	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Quadruplicamento Torino Porta Susa-Stura e adeguamenti normativi (risanamento acustico e sicurezza in galleria), progettazioni fermate Dora e Zappala	Esercizio	97%
Febricitato viaggiatori Torino Porta Susa	Esercizio	89%
Nuova SSE Torino	Affidamento	3%

(importi in milioni di Euro)



Contesto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTenziamento e sviluppo infrastrutturale rete convenzionale / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: TORINO

Codice Intervento: 0241_A

Opere in corso: Intervento collegato in Opere Programmatiche 0241_B

Opere Programmatiche: CINTURA DI TORINO E CONNESSIONE AL COLLEGAMENTO TORINO-LIONE (PROGETTAZIONE FASI PRIORITARIE)

Opere Programmatiche: CINTURA DI TORINO E CONNESSIONE AL COLLEGAMENTO TORINO-LIONE (COMPLETAMENTO PROGETTUALE E REALIZZAZIONE)

Regione: PIEMONTE

Descrizione interventi: Realizzazione di una nuova infrastruttura di by-pass del nodo ferroviario di Torino dedicata al traffico merci (linea di gironi) di estesa pari a 45,7 Km con origine lato Modane in corrispondenza della località Chiesa S. Michele ed allaccio lato Milano alla linea AV/AC Torino - Milano in corrispondenza di Settimo Torinese. La nuova linea prevede tre interconnessioni con la linea attuale Avigliana, Orbassano Ovest ed Orbassano Est, nonché la realizzazione di un nuovo impianto ad Orbassano, ed interventi agli impianti di Avigliana e Chiesa S. Michele, è prevista, inoltre, la realizzazione di una variante alla linea attuale per un'estesa di circa 3 Km in località Avigliana.

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				Attivazione		
	Risorse	Fabbisogni	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1					Fase finanziata in tab.A*	
	REGIONE 1	SEZIONE 2	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire	
4.393	66	4.327	66	66	0	0	0	0	21	1	0	9	34	non applicabile*

Opera funzionale: Cintura di Torino e sezione nazionale Torino-Lione / fase: tratte Avigliana-Orbassano, Susa-Avigliana e Orbassano-Settimo Torinese

Fase Finanziata: Progettazione Definitiva

Stato progettuale: Progettazione

Avanzamento al 2014: 1%

* Intervento finanziato solo per la fase progettuale

(Importi in milioni di Euro)



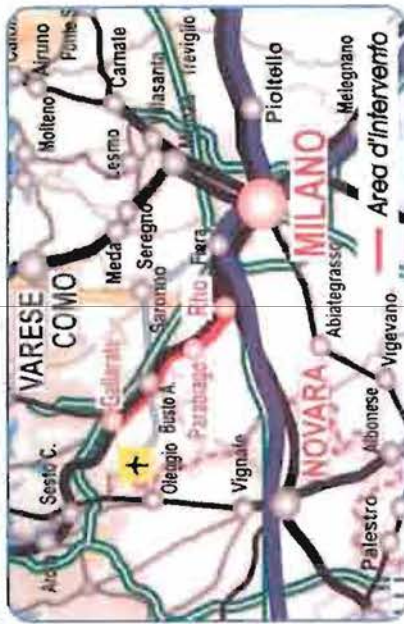
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANI

Contratto di Programma Paris Investimenti 2012-2015
 Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ**
 MacroProgramma: **AREE METROPOLITANE**
 Programma: **MILANO**
 Codice Intervento: **0294_A** Intervento collegato in Opere Programmatiche **0294_B**
 Opere in corso: **POTENZIAMENTO LINEA GALLARATE-RHO (PROGETTAZIONE)**
 Opere Programmatiche: **POTENZIAMENTO LINEA GALLARATE-RHO (REALIZZAZIONE)**

Regione: **LOMBARDIA**

Descrizione Interventi: **Potenziamento della linea Gallarate - Rho articolato in due lotti funzionali: il primo lotto funzionale, consistente nel quadruplicamento della tratta Rho - Parabiago; Raccordo Y per la connessione della linea Gallarate - Rho al fascio di Malpensa; parziali interventi alla brella di collegamento tra il binario per la linea "Novara" ed il binario per quella linea "Varese" nel tratto Rho - Rho Fiera Milano nonché parziale realizzazione della messa a PRG delle stazioni di Rho e Parabiago. Il lotto funzionale di completamento consiste nel triplicamento della linea tra Parabiago e Gallarate.**



Costo	Costi e Coperture di Competenza	
	Risorse (Sezione 1)	Fabbisogni (Sezione 2)
728	20	708

Totale	Coperture di competenza				
	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
20	20	0	0	0	0

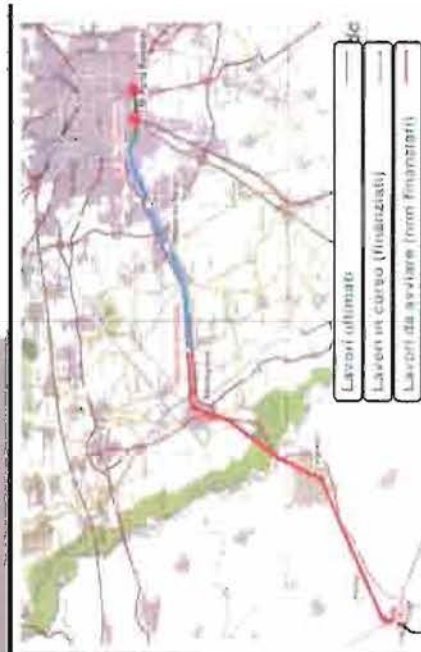
Operazioni in corso - Sezione 1	Contabilizzazioni				
	2011	2012	2013	2014	a finire
13	2	0	0	0	5

Attivazione Fase finanziata in tab.A:
 non applicabile*

Opera funzionale	Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014
	Progettazione Definitiva	Progettazione Definitiva	Progettazione	Esecuzione	
Triplicamento tratta Parabiago-Gallarate Quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa Intervento finanziato solo per la fase progettuale			1%	2%	

(Importi in milioni di Euro)

Contesto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITA

MacroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: MILANO

Codice Intervento: 0049_A

Opere in corso: Intervento collegato in Opere Programmatiche 0049_B

Opere Programmatiche: RADDOPPIO MILANO-MORTARA (RADDOPPIO MILANO S. CRISTOFORO- ALBAIRATE/VERMEZZO, PROGETTAZIONE RIQUALIFICAZIONE MILANO S. CRISTOFORO-P. TA ROMANA E PROGETTAZIONE PRELIMINARE RADDOPPIO ALBAIRATE/VERMEZZO-PARONA-MORTARA)

Opere Programmatiche: RADDOPPIO MILANO-MORTARA (COMPLETAMENTO RIQUALIFICAZIONE MILANO S. CRISTOFORO-P. TA ROMANA E RADDOPPIO ALBAIRATE/VERMEZZO-PARONA-MORTARA)

Regione: LOMBARDIA

Descrizione interventi: Raddoppio della tratta Milano S. Cristoforo-Albaire/Vermezzo e Parona-Mortara. Realizzazione di una trave di collegamento fra le linee Milano-Monara e Mortara-Novara. Realizzazione della nuova SSE di Albaire/Vermezzo. Raddoppio della tratta Albaire/Vermezzo-Parona e nuova SSE a Vigevano. Opere infrastrutturali e di mitigazione ambientale nella tratta Milano Porta Romana-Mi. S. Cristoforo, realizzazione delle nuove fermate di Romolo e Tibaldi e riallocazione della stazione di Mi Porta Romana con trasformazione in fermata.

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				Attivazione Fase finanziata in tab. A*		
	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013		2014	a finire
692	203	489	203	0	0	0	0	0	184	6	2	2	8	IV Trim 2009

Opera funzionale	Fase Finanziata		Stato progettuale				Avanzamento al 2014
	Realizzazione	Realizzazione	Esercizio	Progettazione	Progettazione	Programmazione	
Linea Milano-Mortara: raddoppio S. Cristoforo-Vermezzo/Albaire, anticipo opere Parona-Mortara, formata Romolo e sostituzione della travata metallica a doppio binario sul Naviglio Grande al km 7+666							95%
Linea Milano-Mortara: fermate Milano Porta Romana e Tibaldi		Progettazione Definitiva		Progettazione			5%
Linea Milano-Mortara: mitigazione ambientale: Porta Romana - Milano San Cristoforo		Progettazione Definitiva		Progettazione			0%
Linea Milano-Mortara: raddoppio Albaire/Vermezzo-Parona		Progettazione Preliminare		Programmazione			0%
Linea Milano-Mortara: raddoppio Parona - Mortara		Progettazione Definitiva		Programmazione			0%

* Intervento non dotato dell'integrale copertura finanziaria. Date riferita all'attivazione dell'ultimo lotto funzionale finanziato

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Fante Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

AREE METROPOLITANE

MILANO

0335_A

0335_B

Intervento collegato in Opere Programmatiche

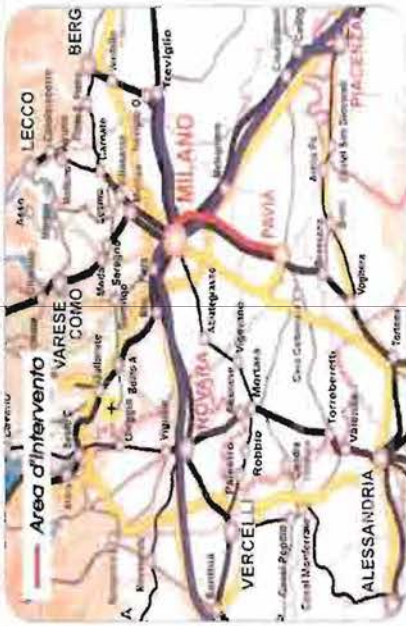
QUADRUPPLICAMENTO PAVIA-MILANO ROGOREDO (PROGETTAZIONE PRELIMINARE)

QUADRUPPLICAMENTO PAVIA-MILANO ROGOREDO (COMPLETAMENTO PROGETTUALE E REALIZZAZIONE)

LOMBARDIA

DESCRIZIONE INTERVENTI

Quadruplicamento da Milano Rogoredo a Pavia articolato in due lotti funzionali. Il primo lotto consiste nel quadruplicamento tra Milano Rogoredo e Pieve Emanuele, con realizzazione della nuova stazione di Pieve Emanuele, e trasformazione in fermata di locale T141z. Il secondo lotto consiste nel quadruplicamento tra Pieve Emanuele e Pavia, con nuovo PRG della stazione di Pavia.



Costo	900	2	898
Costi e Coperture di Competenza			
Risorse sezione 1	2		
Fabbisogni sezione 2			898

Coperture di competenza		Opere in corso - Sezione 1	
Totale	MEF	MIT	MISE
2	2	0	0
	UE	Altro	
	0	0	0

Contabilizzazioni		Opere in corso - Sezione 1	
at 2011	2012	2013	2014
0	1	0	1
a finire			

Attivazione Fase finanziata in lab.A*
non applicabile*

Opera funzionale

Quadruplicamento Milano Rogoredo-Pieve Emanuele-Pavia

Fase Finanziata

Progettazione Preliminare

Stato progettuale


Progettazione

Avanzamento al 2014

0%


* Intervento finanziato solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sviluppo, Infrastruttura, Servizi e Servizi Italiani

Contratto di Programma Partita Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: VENEZIA E AREA VENETA

Codice intervento: 0268_A

Opere in corso: Intervento collegato In Opere Programmatiche 0268_B

Opere Programmatiche: COLLEGAMENTO FERROVIARIO AEROPORTO DI VENEZIA (PROGETTAZIONE)

COLLEGAMENTO FERROVIARIO AEROPORTO DI VENEZIA (REALIZZAZIONE)


Regione: VENETO

Descrizione interventi: Il progetto preliminare prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario che consentirà di interconnettere l'attuale linea Mestre - Trieste e la futura linea AV/AVC Venezia - Trieste. La stazione ferroviaria dell'aeroporto - su doppio binario - è prevista in contemporanea e provvisoria dall'interazione.

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				Attivazione	
	Risorse sezione I	Fabbisogni sezione I	MEF	MIT	MISE	UJE	Altro	al 2011	2012	2013	2014		a finite
224	di cui	11	213						1			10	non applicabile*
Operazione funzionale: Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia													
* Intervento finanziato solo per la fase progettuale													

Fase Finanziata	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Progettazione Definitiva	Progettazione	3%

(Importi in milioni di Euro)



Gruppo IRE OVE DELLO STATO ITALIANI

Contratti di Programma Fide Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014.

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: GENOVA

Codice Intervento: 0240_A

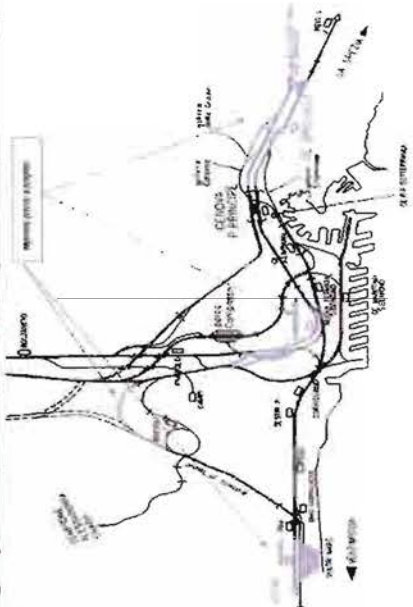
Opere in corso: Intervento collegato in Opere Programmatiche 0240_B

Opere Programmatiche: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE VOLTRI-BRIGNOLE (FAS)

Opere Programmatiche: POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE VOLTRI-BRIGNOLE (COMPLETAMENTO)

Regione: LIGURIA

Descrizione interventi: Completamento della variante di tracciato tra Voltri e Pegli con sistemazione a PRG delle stazioni di Voltri e realizzazione nuova fermata a Palmiro Togliatti. Illo levante della bretella di Genova Voltri con allaccio verso est alla linea succursale dei Geni in prossimità del Bivio Polcevera con completamento del quadruplicamento tra le stazioni di Voltri e Sampierdarena. Sostituzianente tra le stazioni di Genova P. Principe e Genova Brignole.



Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza		Contabilizzazioni					Attivazione	
Costo	Risorse	Opere in corso - Sezione 1		Opere in corso - Sezione 1					Fase finanziata in lab.A*	
	Fabbisogni	MEF	MISE	2011	2012	2013	2014	2014	2014	IV Trim 2017
di cui:	di cui:	di cui:	di cui:	al 2011	2012	2013	2014	a finire		
642	581	571	10	94	29	30	27	401		
	61		0							

Opera funzionale: PRG Voltri 1* fase, quadruplicamento Voltri-Sampierdarena, sostituzianente P.Principe-Brignole e inserimento P.Principe in ACC nodo

Modalità di Genova: sistemazione definitiva PRG Voltri e opere di completamento potenziamento Voltri-Brignole

Stato progettuale: Esecuzione

Programma: Programmazione

Avanzamento al 2014: 30%

Avanzamento al 2017: 0%

* Intervento non dotato dell'intera copertura finanziaria. Data riferita all'attivazione dell'ultimo lotto funzionale finanziario

(Importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma, Periodo investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

Classificazione: **AREE METROPOLITANE**
MacroProgramma: **BOLOGNA**
Programma: **0037**
Codice Intervento: **0037**

REALIZZAZIONE FERMATE ED ADEGUAMENTO STAZIONI PER SERVIZIO METROPOLITANO DI BOLOGNA (1ª FASE)

Regione: **EMILIA ROMAGNA**

Descrizione interventi: Realizzazione di nuove fermate (Ozzano, Rastignano, Funtò, Castelleone, Pian di Macina, Bargellino, Borgo Panigale, Scala Bolognese, S. Vitale sulla linea Bologna - Rimini) e adeguamento di fermate/stazioni esistenti (Planoro, Fiera, Anzola, Marzabotto, S. Rufillo, Sasso Marconi, S. Benedetto Val di Sambro), funzionali all'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano del bacino bolognese



Costo	Costi e Coperture di Competenza	
	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2
51	51	0

Coperture di competenza		Opere in corso - Sezione 1			
Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
51	51	0	0	0	0

Contabilizzazioni		Opere in corso - Sezione 1			a finire		
al 2011	2012	2013	2014	2014	2014	2015	2015
40	3	2	3	3	3	3	3

Attivazione	
Opera Principale	IV Trim 2015

Opera funzionale

Fermate Planoro, Funtò, Ozzano, Rastignano, Caselle, Mazzini, Bargellino, Pian di Macina, Marzabotto, Sasso Marconi e progettazione Prati di Caprara e Zanardi

Fermate Borgo Panigale, Scala e S. Vitale

Fase Finanziata

Realizzazione

Realizzazione

Stato progettuale

Esercizio


Esecuzione

Avanzamento al 2014

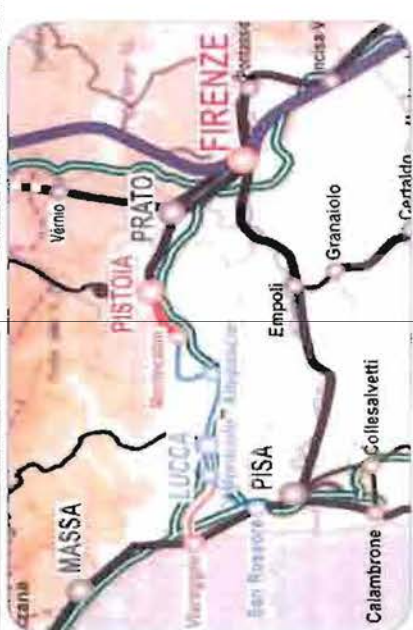
99%

73%

(Importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Porto Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Attivazione
Fase finanziata in Iab.A*
non applicabile*

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITA

MacroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: FIRENZE

Codice intervento: 1346_A Intervento collegato in Opera Programmatiche 1346_B

Opere in corso: POTENZIAMENTO LINEA PISTOIA-LUCCA-VIAREGGIO/PISA (FASE)

Opere Programmatiche: POTENZIAMENTO LINEA PISTOIA-LUCCA-VIAREGGIO/PISA (COMPLETAMENTO)

Regione: TOSCANA


Descrizione interventi: Interventi di potenziamento infrastrutturale della linea Pistoia - Viareggio consistenti nel raddoppio, per fasi funzionali, della tratta Pistoia-Montecatini Terme-Lucca e nella realizzazione di opere sostitutive di passaggi a livello

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				
Costo	Risorse Fabbisogni sezione 1	Opere in corso - Sezione 1				Opere in corso - Sezione 1				
		MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014
341	43	8	0	0	0	4	0	0	0	39
		Totale				a finire				
		43				39				

Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014	
Realizzazione opere anticipate		Progettazione		1%	
		0		0	

* intervento finanziato solo per la fase progettuale e per opere prospettive

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Ferie investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgrammi: AREE METROPOLITANE

Programmi: ROMA

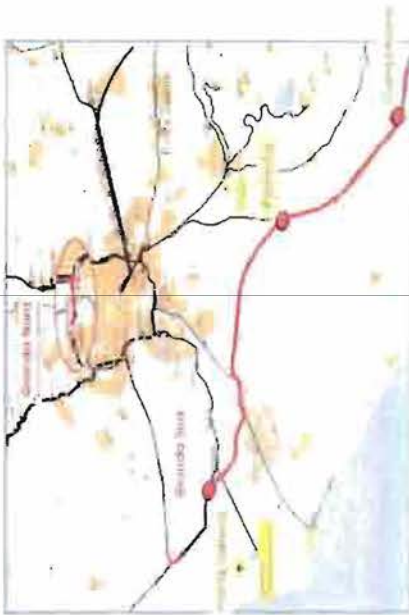
Codice Intervento: 0258_A Intervento collegato in Opere Programmatiche 0258_B

Opere in corso: GRONDA MERCI DI ROMA: PROGETTAZIONE DEFINITIVA CINTURA NORD E PROGETTAZIONE PRELIMINARE CINTURA SUD

Opere Programmatiche: GRONDA MERCI DI ROMA: COMPLETAMENTO PROGETTUALE E REALIZZAZIONE (CINTURA NORD E CINTURA SUD)

Regione: LAZIO

Descrizione interventi: Nuovo collegamento nord-sud di by-pass del nodo ferroviario di Roma che consente la chiusura dell'anello ferroviario della Capitale (Cintura Nord) e l'insediamento dei treni merci della linea dorsale Firenze - Roma e della Tirrenica Pisa - Roma - via Sud (linea Roma - Frosinone - Napoli) (Cintura Sud)



Costi e Coperture di Competenza	Coperture di competenza	Contabilitazioni	Attivazione
Risorse Fabbisogni	Opere in corso - Sezione 1	Opere in corso - Sezione 1	Fase finanziata in lab.A*
1.392	Totale	al 2011 2012 2013 2014 a finire	non applicabile*
16	MEF MIT MISE UE Altro	3 0 0 13	
1.376	Totale		
16	16 0 0 0 0		

Opera funzionale	Avanzamento al 2014
Gronda merci di Roma - Cintura Nord e progettazione preliminare intera tratta	1%
Gronda merci di Roma - Cintura Sud	0%

* Intervento finanziato solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programmazione Partita Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

AREE METROPOLITANE

ROMA

0083

INFRASTRUTTURAZIONE AREA STAZIONE TIBURTINA E NODO DI INTERSCAMBIO

LAZIO

Descrizione interventi: Riassetto del fascio dei binari e costruzione della piattaforma di coperture dei binari con realizzazione della nuova Stazione Alta Velocità. Realizzazione di nuovi fabbricati contigui alla nuova Stazione. Lavori integrativi al tessuto urbano, seppure di competenza comunale ma inscrivibili nella fase realizzativa.



Costo	Costi e Coperture di Competenza	
	Risorse di cui:	Fabbisogni tecnici:
323	323	0

Totale	Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1				
	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
323	0	0	0	0	214

al 2011	Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				a fine
	2012	2013	2014	2014	
263	18	-13	6	49	

Attivazione
Opera Principale
IV Trim 2011

Opera funzionale

Infrastrutturazione area stazione Tiburtina

Fase Finanziata

Realizzazione


Stato progettuale

Esercizio

Avanzamento al 2014

96%

(importi in milioni di Euro)



SEZIOE FERROVIE NELLO STATO ITALIANO

Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

AREE METROPOLITANE

MacroProgramma: **ROMA**

Programma: **0250**

Codice intervento

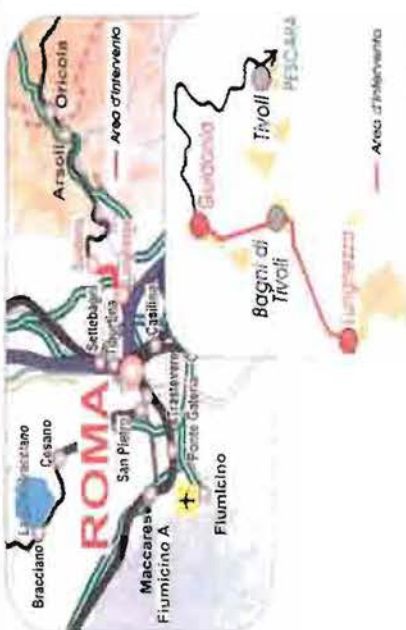
Opere in corso

RADDOPPIO LUNGHEZZA-GUIDONIA

Regione **LAZIO**

Descrizione interventi

Il progetto consiste nella prosecuzione per circa 10 km da Lunghezza a Guidonia Colferonio del raddoppio già realizzato della ferrovia metropolitana FL2, nel tratto Tiburtina - Prevestina - Lunghezza, ricorrendo quasi per intero l'attuale tracciato ed inserimento delle trame nell'SCC del Noia di Roma



Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Fabbisogni
di cui	sezione 1
150	7
143	7

Coperture di competenza				
Opere in corso - Sezione 1				
Totale	MEF	MIT	MISE	UE
143	137	0	0	7
0	0	0	0	0

Contabilizzazioni				
Opere in corso - Sezione 1				
al 2011	2012	2013	2014	a finire
18	7	1	2	115


Operativa funzionale

Linea Roma-Pescara raddoppio tratta Lunghezza - Guidonia

Attivazione	
Opera Principale	
III Trim 2017	

Stato progettuale	
Esecuzione	
Avanzamento al 2014	18%

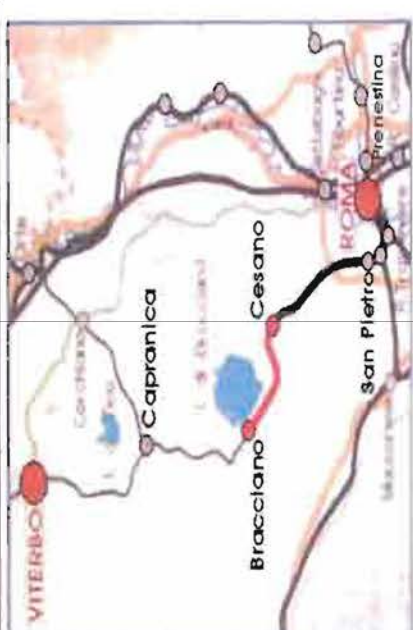
(importi in milioni di Euro)



Servizio Ferroviario dello Stato Italiano

Contratto di Programma Partiti Investimenti 2012-2015

Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: ROMA

Codice Intervento: 0331_A Intervento collegato in Opere Programmatiche 0331_B

Opere in corso: RADDOPPIO LINEA ROMA-VITERBO: TRATTA CESANO-BRACCIANO (PROGETTAZIONE)

Opere Programmatiche: RADDOPPIO LINEA ROMA-VITERBO: TRATTA CESANO-BRACCIANO (REALIZZAZIONE)

Regione: LAZIO

Descrizione interventi: Il progetto consiste nella prosecuzione del raddoppio della linea Roma-Viterbo, per un'estesa di circa 16 km: in affiancamento al binario esistente, fra le stazioni di Bracciano e la stazione di Cesano; l'eliminazione di tutti i passaggi a livello e la realizzazione di un sistema di distanziamento con Blocco Automatico (BA).

Costi e Coperture di Competenza

Costo	250
Risorse	6
Fabbisogni	244
Sezione 1 Sezione 2	

Coperture di competenza
Opere in corso - Sezione 1

Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
6	0	0	0	0	0

Contabilizzazioni
Opere in corso - Sezione 1

al 2011	2012	2013	2014	a finire
0	0	0	0	6

Attivazione
Fase finanziata in lab.A*

non applicabile*

Opere funzionali

Raddoppio linea Roma-Viterbo tratta Cesano - Bracciano

Fase Finanziata

Progettazione Definitiva

Stato progettuale


Progettazione

Avanzamento al 2014

0%

* Intervento finanziato solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Contesto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: ROMA

Codice Intervento: 0359

Opere in corso: RADDOPPIO CAMPOLEONE-APRILIA

Regione: LAZIO

Descrizione interventi: Il progetto prevede il raddoppio della tratta Campoleone-Aprilia (circa 6 km), la realizzazione di interventi puntuali sui PIRG delle stazioni sede di incrocio sulla tratta Aprilia(1)-Nettuno (tracciati a incidenza velocizzazione a via Anich degli Anziani (Aviano) e il completamento del sottopasso di Aprilia

Costi e Coperture di Competenza

Costo	Risorse	Fabbisogni		
30	30	0		
0° Trim		0		

Coperture di competenza
Opere in corso - Sezione 1

Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
30	10	0	0	0	20
0° Trim		0			

Contabilizzazioni
Opere in corso - Sezione 1

al 2011	2012	2013	2014	a finire
0	0	0	0	30

Attivazione
Opere Principale

IV Trim 2017

Operativa funzionale: Raddoppio tratta Campoleone-Aprilia

Linea: Roma-Nettuno: raddoppio tratta Campoleone-Aprilia

Fase Finanziaria

Realizzazione

Stato progettuale

Progettazione

Avanzamento al 2014

0%

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Partita Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31/12/2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: ROMA

Codice Intervento: 1483_A Intervento collegato in Opere Programmatiche 1483_B

Opere in corso: NODO DI INTERSCAMBIO DI PIGNETO (FASE)

Opere Programmatiche: NODO DI INTERSCAMBIO DI PIGNETO (COMPLETAMENTO)

Regione: LAZIO

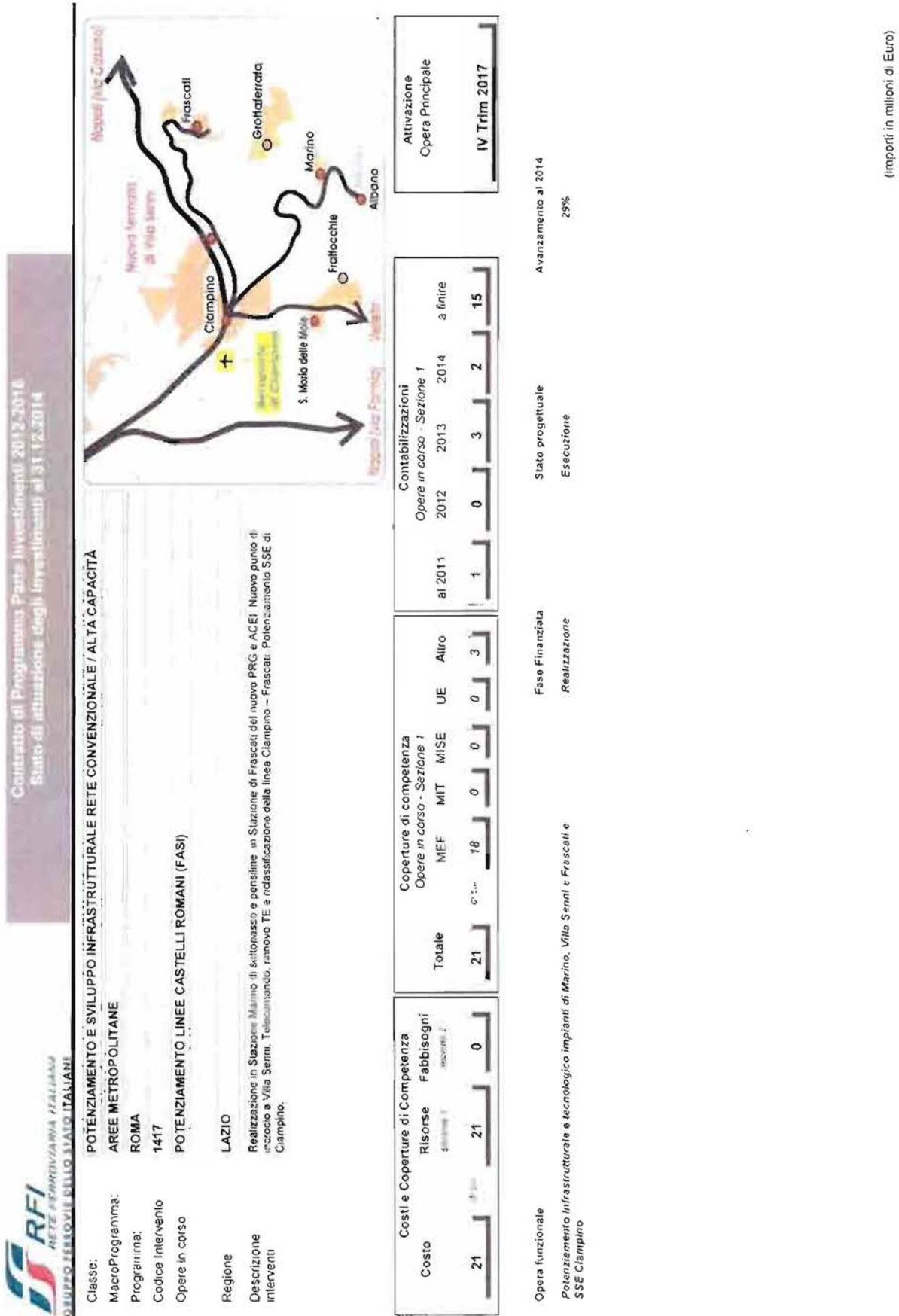
Descrizione interventi: Il progetto consiste nella realizzazione, per fasi funzionali, di due nuove fermate sulla linea Fara Sabina - Fiumicino A, iFL1) e sulla linea Roma Castelli - Cassino (FL4-FL6) in prossimità della fermata della costruenda Metro C. Nella prima fase sarà realizzata una nuova fermata sulla linea F... Fara Sabina-Fiumicino, un parziale tombamento del vallo ferroviario ed il collegamento con la limitrofa stazione della metro C.

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1					Attivazione		
Costo	Risorse Fabbisogni	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014	a finire	Fase finanziata in tab.A
78	22	22	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	19	III Trim 2017

Opera funzionale	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Nodo di Pigneto - I fase	Realizzazione	5%
Nodo di Pigneto - completamento	Progettazione Definitiva	0%

* intervento non diritto dell'integrale copertura finanziaria. Della riante all'attivazione dell'ultimo lotto funzionale finanziato

(importi in milioni di Euro)





Contratto di Programma Fide Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

AREE METROPOLITANE

MacroProgramma:

Programma:

Codice Intervento

Opere in corso

0332_A intervento collegato in Opere Programmatiche 0332_B

NODO DI BARI: BARI SUD (VARIANTE BARI C.LE-BARI TORRE A MARE) E PROGETTAZIONE PRELIMINARE BARI NORD (INTERRAMENTO TRATTA S.SPIRITO-PALESE)

Opere Programmatiche NODO DI BARI: REALIZZAZIONE BARI NORD (INTERRAMENTO TRATTA S.SPIRITO-PALESE)

REGIONE

PUGLIA
L'intervento è articolato in due distinti lotti funzionali, a vanante Bari sud si affianca al tracciato delle Ferrovie Sud Est nei pressi agli estremi del territorio comunale con ritorno sulla linea esistente in prossimità della stazione di Bari - Torre a Mare. L'intervento prevede altresì la realizzazione di tre nuove fermate (Campus, Executive, Triggiano), la soppressione di 2 passaggi a livello RFI e 1 passaggio a livello Ferrovie Sud Est. La troncatura sulla linea esistente compresa nella tratta in variante, oltre ad opere di mitigazione ambientale. L'intervento a Bari nord per l'interramento della tratta S. Spirito - Palese prevede una variante allineata della linea "Adriatica" mediante un nuovo tracciato parte in trincea aperta e parte in galleria artificiale, giocante sullo stesso sedime della linea in esercizio.

Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Fabbisogni
1.024	396
di cui	di cui
	628

Coperture di competenza	
Opere in corso - Sezione 1	
Totale	MEF MIT MISE UE Altro
396	393 0 0 3 0
di cui	

Contabilizzazioni					
Opere in corso - Sezione 1					
al 2011	2012	2013	2014	2014	a finire
3	0	2	2	2	390

Attivazione	
Fase finanziaria in tab. A*	
IV Trim 2020	

Opera funzionale	Fase Finanziata	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Nodo di Bari Sud: variante Bari c.le - Torre a mare e progettazione preliminare intera tratta	Realizzazione	Progettazione	2%
Nodo di Bari Nord: interramento Bari s.Spirito - Palese	Progettazione Preliminare	Programmazione	0%

* Intervento non ricavo dell'integrale copertura finanziaria Data riferita all'attivazione dell'ultimo lotto funzionale finanziario

(Importi in milioni di Euro)



Contratto di Programmazione Piano Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Area d'intervento

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MicroProgramma: AREE METROPOLITANE

Programma: BARI

Codice intervento: 0149


Opere in corso: SISTEMAZIONE NODO DI BARI

Regione: PUGLIA

Descrizione interventi: Potenziamento del nodo ferroviario di Bari articolato in due lotti funzionali. Il primo lotto, già ultimato, ha riguardato il raddoppio della tratta Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare. Il secondo lotto funzionale prevede un nuovo ingresso in variante del ramo merci con la realizzazione di una bretella merci a semplice binario di collegamento della linea Bari-Taranto con la stazione merci di Bari Parco Nord; il potenziamento dello scalo di Bari Parco Nord e la realizzazione dell'impianto formazione treni ubicato in adiacenza al deposito locomotive; un nuovo ingresso del ramo viaggiatori della linea Bari - Taranto, con modifiche alla radice nord di Bari C.le e la realizzazione di una linea a doppio binario in variante dell'attuale linea in esercizio e l'impianto ACC di Bari Parco Nord che gestirà nel "Bivio S. Andrea" la suddivisione in due lotti merci e viaggiatori della linea Bari - Taranto raddoppiata

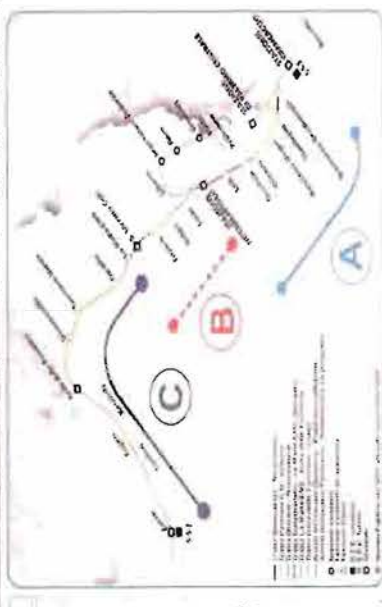
Costi e Coperture di Competenza	Coperture di competenza				Contabilizzazioni					Attivazione Opera Principale														
	Risorse	MEF	MIT	MISE	U.E.	Altro	al 2011	2012	2013		2014	a finire												
Costo	160	127	0	0	33	0	111	1	5	4	38	Il Trim 2015												
Fabbisogni	0																							
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;">Opera funzionale</td> <td style="width: 30%;">Fase Finanziata</td> <td style="width: 30%;">Stato progettuale</td> <td style="width: 10%;">Avanzamento al 2014</td> </tr> <tr> <td>Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto</td> <td>Realizzazione</td> <td>Esercizio</td> <td>93%</td> </tr> <tr> <td> Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord</td> <td>Realizzazione</td> <td>Esecuzione</td> <td>30%</td> </tr> </table>													Opera funzionale	Fase Finanziata	Stato progettuale	Avanzamento al 2014	Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto	Realizzazione	Esercizio	93%	Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord	Realizzazione	Esecuzione	30%
Opera funzionale	Fase Finanziata	Stato progettuale	Avanzamento al 2014																					
Raddoppio Bari Parco Sud - Bari Torre a Mare e variante ingresso linea merci Bari-Taranto	Realizzazione	Esercizio	93%																					
Variante ingresso linea viaggiatori Bari-Taranto, modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord	Realizzazione	Esecuzione	30%																					

(Importi in milioni di Euro)



RAI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
SERVIZIO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO

Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

AREE METROPOLITANE

PALERMO

Programma:
Codice intervento: 0035
Opere in corso: **NODO DI PALERMO**

Regione: **SICILIA**

Descrizione interventi:
Potenziamento del nodo ferroviario di Bari articolato in due lotti funzionali. Il primo lotto, già ultimato, consiste nel nuovo collegamento a doppio binario elettrificato tra Carini e la linea Palermo - Trapani, e l'aeroporto internazionale di Punta Raisi. Il secondo lotto funzionale riguarda il radioponto elettrico Palermo - Carini con parziale inserimento della linea a Tommaso Natale ed a Capaci e nella tratta NoceraBartolo-EMS e la realizzazione dell'ACC di Palermo c.le

Costi e Coperture di Competenza

Costo	1.152		0	
Risorse Fabbisogni	1.152		0	
	sezioni 1		sezioni 2	

Coperture di competenza

Opere in corso - Sezione 1

Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
1.152	532	0	13	307	302

Contabilizzazioni

Opere in corso - Sezione 1

al 2011	2012	2013	2014	a finire
564	107	32	37	412

Attivazione

Opera Principale

IV Trim 2018

Opera funzionale	Raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Flumetorto	Fase Finanziaria	Realizzazione	Avanzamento al 2014	
	Passante Ferroviario Palermo c.le/NoceraBartolo-Carini	Realizzazione	Realizzazione	Esercizio	98%
	Apparato tecnologico Palermo c.le	Realizzazione	Realizzazione	Esecuzione	59%
			Esecuzione	Esecuzione	63%

(importi in milioni di Euro)



Contenuto di Programma Parte Investimenti 2012-2018
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



CLASSE POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MACROPROGRAMMA AREE METROPOLITANE

PROGRAMMA PALERMO

CODICE INTERVENTO 0336_A Intervento collegato in Opere Programmatiche 0336_B

OPERE IN CORSO RADDOPPIO PALERMO-MESSINA: TRATTA FIUMETORTO-CASTELBUONO

OPERE PROGRAMMATICHE RADDOPPIO PALERMO-MESSINA: TRATTA FIUMETORTO-CASTELBUONO (COMPLETAMENTO)


REGIONE SICILIA

DESCRIZIONE INTERVENTI
Raddoppio della tratta terminale della linea Messina-Palermo Fiumetorto - Ogliastrillo-Castelbuono per un'estesa di circa 32 km. Studio di fattibilità del completamento del raddoppio nella tratta interna Patti-Castelbuono

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					Attivazione Fase finanziata in tab. A ^o		
	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2	Opere in corso - Sezione 1		Opere in corso - Sezione 1			Opere in corso - Sezione 1							
			MISE	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014	2014	2014	III Trim 2020
939	914	25	637	0	0	277	0	196	11	7	24	676			

Operazione	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Raddoppio linea Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	Esecuzione	57%
Raddoppio linea Palermo-Messina: Ogliastrillo-Castelbuono	Esecuzione	0%

(importi in milioni di Euro)




Contratto di Programma Fatti Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ
AREE METROPOLITANE
CATANIA
0115


RADDOPPIO MESSINA - SIRACUSA TRATTA CATANIA OGNINA - CATANIA CENTRALE E COMPLETAMENTO TRATTE FIUMEFREDDO-GIARRE E TARGIA - SIRACUSA


SICILIA

Il progetto prevede il raddoppio in affiancamento della tratta Catania Ognina - Catania Centrale e la realizzazione di tre fermate di tipo metropolitano (Eurpa, Incivello e Ognina) poste all'interno del tessuto urbano della città di Catania. Nell'ambito del progetto sono stati altresì realizzati opere di completamento dei raddoppi Fiumefreddo-Giarre e Targia - Siracusa già attivati.



Area d'intervento





Attivazione Opera Principale

Il Trim 2016

Costi e Coperture di Competenza

Costo	Risorse Fabbisogni								
120	120	0							

Coperture di competenza

Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
120	58	0	0	63	0

Contabilizzazioni

Opere in corso - Sezione 1	2012	2013	2014	a finire
93	7	5	1	14

Fase Finanziata

Realizzazione	Realizzazione
0	0

Stato progettuale


Avanzamento al 2014	96%
Esercizio	86%

Operà funzionale

Linea Messina-Catania-Siracusa: raddoppio tratto Fiumefreddo - Giarre e Targia-Siracusa

Linea Messina-Catania-Siracusa: raddoppio tratto Catania Ognina - Catania C.le

(Importi in milioni di Euro)



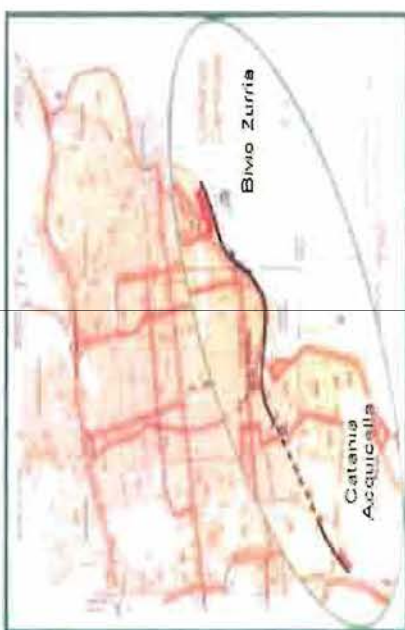
RIFINANZIAMENTO DEL SISTEMA NAZIONALE DELLE FERROVIE DALLO STATO ITALIANO

Contesto di Programma: Piano Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITA'
MacroProgramma: AREE METROPOLITANE
Programma: CATANIA
Codice Intervento: 0270_A Intervento collegato in Opere Programmatiche 0270_B
Opere in corso: SISTEMAZIONE NODO DI CATANIA (PROGETTAZIONE)
Opere Programmatiche: SISTEMAZIONE NODO DI CATANIA (REALIZZAZIONE)

Regione: SICILIA

Descrizione interventi: Il progetto, attualmente in corso di revisione, prevede il completamento del raddoppio della linea Palermo-Catania nel nodo di Catania (Stata Bivio Zurria - Catania Acquicella e nuova fermata "Duomo/Catello Ursino") e nella riqualificazione urbana con la restituzione alla città di aree pregiate oggi occupate dagli impianti ferroviari (interramento della stazione di Catania Centrale, trasferimento degli impianti manutentivi e merci da Catania Centrale a Bicocca e sviluppo di un polo intermodale merci a Bicocca)



Costi e Coperture di Competenza	Risorse		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					Attivazione
	di cui	Fabbisogni	Opere in corso - Sezione I					Opere in corso - Sezione I					
Costo		Tabella 1	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire	
626	di cui	13	0	13	0	0	0	1	0	1	0	11	non applicabile*
			Coperture di competenza Opere in corso - Sezione I					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione I					
			Totale					Totale					
			13					13					

Opera funzionale	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Sistemazione nodo di Catania (interramento stazione centrale e completamento raddoppio Catania c.lo - Bicocca)	Progettazione Definitiva	0%
<small>Intervento finanziato solo per la fase progettuale</small>		

(importi in milioni di Euro)



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ
CORE NETWORK CORRIDOR
 RENO-ALP1
 0286_A Intervento collegato in Opere Programmatiche 0286_B
QUADRUPLICAMENTO TORTONA-VOGHERA (PROGETTAZIONE)
QUADRUPLICAMENTO TORTONA-VOGHERA (REALIZZAZIONE)

Regione
 PIEMONTE

Descrizione interventi
 Quadruplicamento dei binari nella tratta ferroviaria compresa fra Tortona e Voghera prevalentemente in affiancamento ai binari esistenti per una 16 km e dall'ingombro delle stazioni estreme della tratta.

Conteggio di Programma Partia Investimenti 2013-2016
 Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014




Costi e Coperture di Competenza	Coperture di competenza	Contabilizzazioni	Attivazione
Costo	Opere in corso - Sezione 1	Opere in corso - Sezione 1	Fase finanziata in tab.A
600	MEF MIT MISE UE Altro	2012 2013 2014 a finire	non applicabile*
600	3 1 0 3 0	6 0 0 0	


Costo	Fase Finanziata	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
600	Progettazione Definitiva	Progettazione	1%

* Intervento finanziato solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31/12/2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR

Programma: RENO-ALPI

Codice intervento: 0223_A Intervento collegato in Opere Programmatiche 0223_B

Opere in corso: NODO DI NOVARA: PASSANTE FERROVIARIO MERCI (PROGETTAZIONE E CONTRIBUTO A TAV PER OPERE PROPEDEUTICHE)

Opere Programmatiche: NODO DI NOVARA: PASSANTE FERROVIARIO MERCI (REALIZZAZIONE)

Regione: PIEMONTE


Descrizione interventi: Interventi di sistemazione del nodo di Novara, con realizzazione di una livellina meglio in la linea Donatossola -Novara in corrispondenza dell'impianto di Vignale e l'interconnessione Novara -Vest e di un passante merci per il traffico di attraversamento. Il progetto comprende la sistemazione degli impianti di Novara -Boschetto -Novara Centrale nonché la sola progettazione dell'interconnessione AV/AC di Novara est.

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				Attivazione Fase finanziata in lab.A*		
	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	ai 2011	2012	2013		2014	a finire
583	9	574	9	9	0	0	0	0	5	1			3	non applicabile*

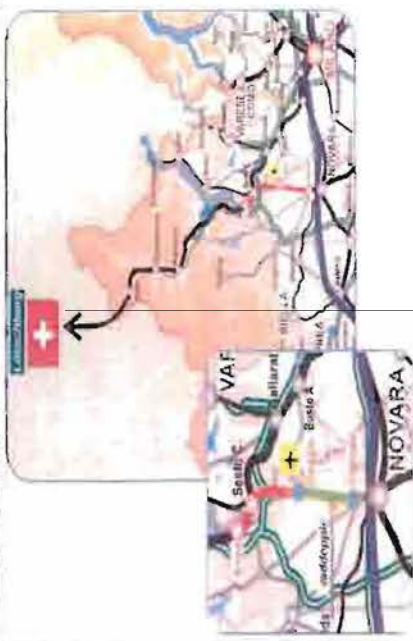
Opera funzionale	Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014	
	Progettazione Preliminare	Progettazione Definitiva	Progettazione	Progettazione	1%	0%
Nodo di Novara, inclusa progettazione scavalco linee Novara-Mortara e Novara-Milano						
Sistemazione Novara Boschetto (I fase)						

* Intervento finanziato sullo IRR/la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programmazione Partita Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ
CORE NETWORK CORRIDOR
RENO-ALPI
0264_A *Intervento collegato in Opere Programmatiche 0264_B*

POTENZIAMENTO LINEE DI ACCESSO SUD AL VALICO DEL SEMPIONE: RADDOPPIO VIGNALE-OLEGGIO-ARONA (PROGETTAZIONE PRELIMINARE E PROGETTAZIONE DEFINITIVA TRATTA VIGNALE-OLEGGIO)

Opere Programmatiche
POTENZIAMENTO LINEE DI ACCESSO SUD AL VALICO DEL SEMPIONE: RADDOPPIO VIGNALE-OLEGGIO-ARONA (COMPLETAMENTO PROGETTUALE E REALIZZAZIONE)

Regione
PIEMONTE, LOMBARDIA


Descrizione interventi
 Il progetto consiste nel raddoppio in affiancamento lato est all'esistente linea Vignale-Oleggio-Arona per un'estesa di circa 35 km nella ricalizzazione a nord di Vignale del Terminal "Huckepack", attualmente presente a Novara e nella realizzazione di un tratto di nuova linea a semplice binario di circa 4 km per innestare la linea Borgomanero-Vignale sul nuovo Terminal 5 sulla linea raddoppiata Vignale-Oleggio con conseguente dismissione del tratto di linea esistente di circa 7 km tra Callignona e Vignale

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				Attivazione Fase finanziata in tab.A*		
	Risorse Fabbisogni	Fabbisogni	MEF	MIT	MISE	UJE	Altro	al 2011	2012	2013		2014	a finire
535	14	521	14	0	14	0	0	0	1	0	0	12	non applicabile*

Opera funzionale	Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014
	Raddoppio tratta Vignale-Oleggio e progettazione preliminare intera tratta	Raddoppio tratta Oleggio-Arona	Progettazione Definitiva	Programmazione	
					0%
					0%

* Intervento finanziato solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR

Programma: MEDITERRANEO

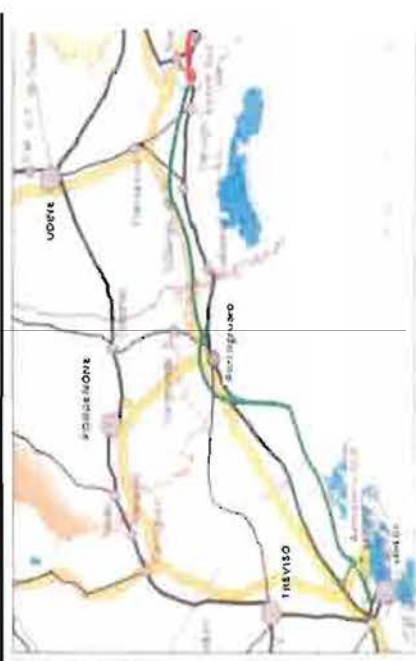
Codice intervento: 0291_A

Opere in corso: Intervento collegato in Opere Programmatiche 0291_B

Opere Programmatiche: NUOVA LINEA AVIAC VENEZIA-TRIESTE; TRATTA VENEZIA-RONCHI (PROGETTAZIONE PRELIMINARE) PROGETTUALE E REALIZZAZIONE)

Regione: VENETO FRIULI VENEZIA GIULIA

Descrizione interventi: Realizzazione della linea AVIAC Mestre - Ronchi Aeroporto articolata in quattro Lotti Funzionali: Mestre - Aeroporto Marco Polo, Aeroporto Marco Polo - Portogruaro, Portogruaro - Cervignano, Cervignano - Ronchi del Legnanon Aeroporto




Contratto di Programma Fide Investimenti 2012-2014
 Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					Attivazione	
Costo	Risorse Fabbisogni	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1					Fase finanziata in lab A	
		in 10	in 10	MIT	MISc	UE	Allo	al 2011	2012	2013	2014	a finire	non applicabile*
5.701	18	18	0	0	0	0	13	1	0	0	5		
5.683													


Opera funzionale	Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014	
	Progettazione Preliminare	Progettazione Preliminare	Programmazione	Progettazione	Programmazione	Progettazione
Tratta AVIAC Mestre-Aeroporto Marco Polo						0%
Tratta AVIAC Aeroporto Marco Polo - Portogruaro						1%
Tratta AVIAC Portogruaro - Cervignano - Ronchi del Legnanon / Palmanova						0%

* Intervento finalizzato solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



CONTRATTO DI PROGRAMMA FASIS INVESTIMENTI 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

CORE NETWORK CORRIDOR

MEDITERRANEO

Codice Intervento: **0262_A** Intervento collegato in Opere Programmatiche: **0262_B**

Opere in corso: **NUOVA LINEA AVIAC VENEZIA-TRIESTE: TRATTA RONCHI-TRIESTE (PROGETTAZIONE)**

Opere Programmatiche: **NUOVA LINEA AVIAC VENEZIA-TRIESTE: TRATTA RONCHI-TRIESTE (REALIZZAZIONE)**

Regione: **FRIULI VENEZIA GIULIA**


Descrizione interventi: Realizzazione linea AVIAC Ronchi del Legionari - Aeroporto - Trieste articolata in quattro Lotti Funzionali: Ronchi del Legionari - Bivio S. Polo - quadruplicamento della tratta Bivio S. Polo - Montfalcone - Bivio S. Polo - Aurisina - collegamento alla cintura nord di Trieste. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario di ca. 36,8 km (22,7 in galleria), in variante prevalentemente rispetto alla linea attuale. Il tracciato ha origine in corrispondenza della località di Turlicco e termina in corrispondenza della Linea di Cintura di Trieste. La tratta è interseccata da una successione di gallerie di cui due di estesa pari a ca. 9,7 e 12,15 km.

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					Attivazione	
	di cui	Risorse Fabbisogni sezione 1	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014		a finire
1.746	33	1.712	33	0	8	0	25	1	9	0	0	1	23	non applicabile*

Opere funzionali	Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014
	Progettazione Preliminare	Progettazione Preliminare	Programmatore	Programmatore	
Linea Venezia-Trieste: quadruplicamento bivio S.Polo-Montfalcone e progettazione interna tratta	Progettazione Preliminare	Progettazione Preliminare	Programmatore	Programmatore	0%
Tratta AVIAC Ronchi del Legionari - bivio S.Polo	Progettazione Preliminare	Progettazione Preliminare	Programmatore	Programmatore	0%
Tratta AVIAC bivio S.Polo - Aurisina	Progettazione Preliminare	Progettazione Preliminare	Programmatore	Programmatore	1%
Tratta AVIAC Aurisina - Trieste	Progettazione Preliminare	Progettazione Preliminare	Programmatore	Programmatore	0%

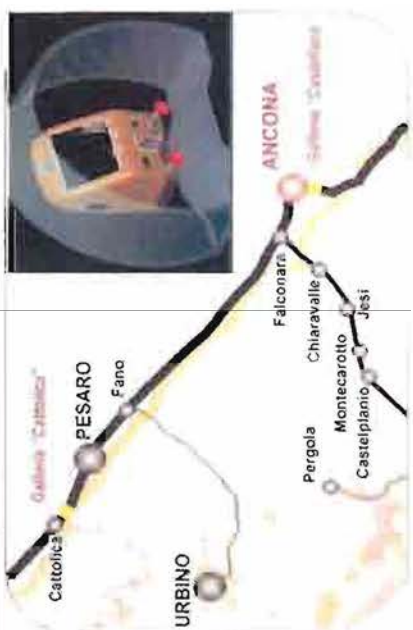
* Intervento finanziato solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
SUBSIDIARIE DELLO STATO ITALIANO

Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
Stato di avanzamento degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR

Programma: SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA BRENNERO-NAPOLI (INCLUSI I COLLEGAMENTI AI PORTI CORE DI ANCONA, LA SPEZIA E LIVORNO)

Codice Intervento: 1280

Opere in corso: ADEGUAMENTO SAGOMA GABARIT C GALLERIE DIRETTRICE ADRIATICA (INTERVENTI ALLE GALLERIE CASTELLANO E CATTOLICA)

Regione: MARCHE EMILIA ROMAGNA

Descrizione interventi: Adeguamento sagoma a Gabarit C delle gallerie Castellano e galleria Cattolica della direttrice adriatica attraverso: realizzazione in variante rispetto al tracciato esistente di una nuova galleria Cattolica a semplice binario (a disporre nell'assetto definitivo) di due gallerie a semplice binario allargamento della galleria esistente Castellano, fra le stazioni di Ancona C le e di Varano.

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				Attivazione Opera Principale	
	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014		a finire
83	83	0	81	0	0	2	0	74	1	2	4	2	IV Trim 2014

Opera funzionale	Fase Finanziata	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Adeguamento sagoma a Gabarit C galleria Castellano	Realizzazione	Esercizio	99%
Adeguamento sagoma a Gabarit C galleria Cattolica	Realizzazione	Esercizio	93%

(importi in milioni di Euro)



Classe: **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ**
 MacroProgramma: **CORE NETWORK CORRIDOR**
 Programma: **SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA BRENNERO-NAPOLI (INCLUSI I COLLEGAMENTI AI PORTI CORE DI ANCONA, LA SPEZIA E LIVORNO)**
 Codice intervento: **1071**
 Opere in corso: **ADEGUAMENTO DEL TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE DELL'ASSE FERROVIARIO BOLOGNA-LECCE**

Regione: **EMILIA ROMAGNA, MARCHE, ABRUZZO, MOLISE, PUGLIA**
 Descrizione interventi: **Gli interventi, articolati sull'intera d'ettive adriatica, consistono principalmente in adeguamento stazioni e marciapiedi, ammodernamenti di tracciato, upgrade sistema distanziamento, interventi infrastrutturali, fra cui minime varianti di tracciato**

Attivazione Opera Principale	IV Trim. 2018
---------------------------------	---------------

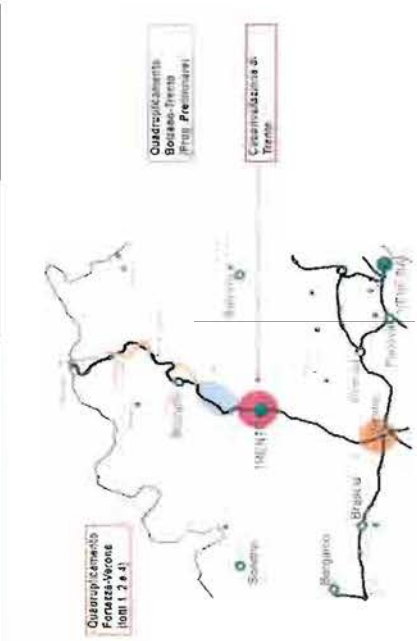
Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1	al 2011	2012	2013	2014	a finire
	0	0	0	0	350

Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1	Totale				
	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
	350	0	0	0	0

Costi e Coperture di Competenza	Risorse	Fabbisogni
Costo	350	0

(importi in milioni di Euro)

Contratto di Programma Parte Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014




Classe POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ
MacroProgramma CORE NETWORK CORRIDOR
Programma SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA BRENNERO-NAPOLI (INCLUSI I COLLEGAMENTI AI PORTI CORE DI ANCONA, LA SPEZIA E LIVORNO)
Codice Intervento 0292_A intervento collegato in Opere Programmatiche 0292_B
Opere in corso POTENZIAMENTO LINEE DI ACCESSO AL BRENNERO - PROGETTAZIONE DEFINITIVA LOTTI 1 E 4, PROGETTAZIONE PRELIMINARE LOTTO 2 E REALIZZAZIONE SOTTOLOTTO 1 FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO ED INTERCONNESSIONE CON LA LINEA ESISTENTE
Opere Programmatiche POTENZIAMENTO LINEE DI ACCESSO AL BRENNERO - LOTTO 1: QUADRUPPLICAMENTO FORTEZZA-PONTE GARDENA, 2: CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO, 4: INGRESSO NEL NODO DI VERONA (COMPLETAMENTI PROGETTUALI E REALIZZAZIONE)
Regione TRENITINO ALTO ADIGE VENETO
Descrizione interventi Il progetto prevede le seguenti fasi: prioritaria d'intervento (Lotti) nell'ambito del quadruplicamento della linea Forstas-Verona
 Lotto 1 tratta Forstas - Ponte Gardena: il tracciato si sviluppa per circa 25 Km: dall'interconnessione di Forstas al bivio per Ponte Gardena e prevede la realizzazione di due gallerie collegate da un tratto in viadotto, sott'isarco per ridurre al 12% la pendenza massima della linea; Lotti 2: circoscrivazione di Bolzano - Bronzoni: finalizzato alla creazione di un itinerario dedicato per i flussi merci mediante la realizzazione della Galleria Val di Fiemme di nuova pari a circa 10 km; Lotto 4: razionalizzazione dell'accesso da nord al nodo di Verona (da Pescantina a Bivio S. Massimo), per rendere compatibile la nuova infrastruttura con la linea AVSAC Milano - Venezia e con i terminali merci del nodo, intervento realizzabile per fasi funzionali

Costi e Coperture di Competenza	Risorse Fabbisogni		Coperture di competenza		Contabilizzazioni		Attivazione
Costo	PRELONTO 1	SETTORE 2	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
3.458	111	3.357	60	0	0	31	0
			Operazioni in corso - Sezione 1		Operazioni in corso - Sezione 1		Fase finanziata in tab A*
			al 2011	2012	2013	2014	non applicabile*
			10	2	13	3	
			a finire				
			83				


Opera funzionale	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Sottolotto 1: fluidificazione del traffico Forstas-Ponte Gardena (PRG Ponte Gardena)	Esecuzione	7%
Lotto 1: quadruplicamento tratta Forstas-Ponte Gardena	Progettazione	2%
Lotto 2: Circonvallazione di Bolzano	Progettazione	0%
Lotto 4 - quadruplicamento ingresso a Verona da nord fase 1	Progettazione	0%
Lotto 4 - quadruplicamento ingresso a Verona da nord fase 2	Progettazione	0%

* Interventi finanziati solo per la fase progettuale e per opere predispositive

(Importi in milioni di Euro)



Contributo al Programma Porto Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITA'

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR

Programma: SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA BRENNERO-NAPOLI (INCLUSI I COLLEGAMENTI AI PORTI CORE DI ANCONA, LA SPEZIA E LIVORNO)

Codice Intervento: 0337_A *Intervento collegato in Opere Programmatiche 0337_B*

Opere in corso: POTENZIAMENTO LINEE DI ACCESSO AL BRENNERO - PROGETTAZIONE E OPERE PROPEDEUTICHE LOTTO 3: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO

Opere Programmatiche: POTENZIAMENTO LINEE DI ACCESSO AL BRENNERO - LOTTO 3: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO (COMPLETAMENTO REALIZZAZIONE)

Regione: TRENTO ALTO ADIGE VENETO

Descrizione interventi: Fase prioritaria d'intervento (Lotto) nell'ambito del quadruplicamento della linea Verona-Trento. Lotto 3: circoscrizione di Trento e Rovereto finalizzata alla creazione di un itinerario dedicato per i flussi merci mediante la realizzazione di 11 nuovi tratti di linea che si sviluppa per ca. 20 km fra le stazioni di Trento Roncalort e Mori.

Costi e Coperture di Competenza	Risorse		Fabbisogni	
	Costo	Sezione 1	Sezione 2	
	1.555	16	1.539	

Coperture di competenza	Opere in corso - Sezione 1		Opere in corso - Sezione 1		Contabilizzazioni	
	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Alloro
	16	0	0	0	0	0

Contabilizzazioni	Opere in corso - Sezione 1		a finire	
	2012	2013	2014	15
	0	0	1	15

Attivazione	Fase finanziata in (ab.A)	
	non applicabile*	
	non applicabile*	

Opera funzionale: **Lotto 3: Circonvallazione di Trento e Rovereto**


Avanzamento al 2014: **0%**

Fase Finanziata: **Progettazione Preliminare**


Stato progettuale: **Progettazione**

* Intervento finanziato solo per la fase progettuale e per opere propedeutiche

(irroposti in milioni di Euro)



Capacità di Programmazione Piani Investimenti 2013-2018
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ
CORE NETWORK CORRIDOR
SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA BRENNERO-NAPOLI (INCLUSI I COLLEGAMENTI AI PORTI
CORE DI ANCONA, LA SPEZIA E LIVORNO)
0339
NODO DI LIVORNO: POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI TRA PORTO DI LIVORNO,
RETE FERROVIARIA E INTERPORTO DI GUASTICCE

REGIONE
TOSCANA

DESCRIZIONE
 Il Progetto prevede la realizzazione di nuove strutture ferroviarie sulla Darsena toscana attrezzate per la partenza/arrivo treno, il collegamento diretto della Darsena Toscana alla direttrice tirrenica (slo Nord - il raddoppio del binario di collegamento fra Livorno Calabrone e Livorno Porto Nuovo/Darsena) l'insediamento di Livorno Calabrone nel nuovo apparato ACC-M di Livorno C14, l'innalzamento al Posto C.le di Pisa), nonché la progettazione del collegamento della Darsena Toscana con l'interporto A. Vespucci di Guastice mediante opera di scavalco della linea Tirrenica.

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				Attivazione Opera Principale			
Costo	Risorse	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014	a finire	IV Trim 2015	
43	43	10	0	0	0	33	0	0	0	1	42			

Opera funzionale
 Potenziamento collegamenti ferroviari porto di Livorno - Interporto Guastice e
 progettazione Definitiva ACC-M Livorno e scavalco linea tirrenica

Fase Finanziata
 Realizzazione

Stato progettuale
 Esecuzione

Avanzamento al 2014
 3%

(importi in milioni di Euro)



GRUPPO FIDUCIARI DELLO STATO ITALIANO

Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR

Programma: SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA BRENNERO-NAPOLI (INCLUSI I COLLEGAMENTI AI PORTI CORE DI ANCONA, LA SPEZIA E LIVORNO)

Codice Intervento: 0297_A Intervento collegato in Opere Programmatiche 0297_B

Opere in corso: NODO DI FALCONARA (FASE)

Opere Programmatiche: NODO DI FALCONARA (COMPLETAMENTO)

Regione: MARCHE

Descrizione interventi: Birella di collegamento, diretta verso nord tra la linea Orte - Falconara e la linea Adriatica con annesso allungamento dell'attuale linea Bologna - San nel tratto attraversante la galleria API e ricalcolazione dell'ingombro merci di Falconara Marittima in adiacenza dell'interporto "Marche" tra le attuali stazioni di Jesi e Chiaravalle

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				Attivazione	
Costo	Risorse	Opere in corso - Sezione 1				Opere in corso - Sezione 1				Fase finanziata in tab.A*	
	Fabbisogni	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	2012	2013	2014		
174	66	23	151	0	0	0	0	0	0	2%	
Totale		Totale				al 2011				Avanzamento al 2014	
174		174				2				171	

Operativa funzionale	Fase Finanziata	Stato progettuale
Stato di Falconara - Fase (variante Falconara e collegamento diretto tra linea Orte-Falconara e Adriatica direzione nord)	Realizzazione	Affidamento
Stato di Falconara - completamento	Progettazione Definitiva	Programmazione
		0%

* Intervento non dotato dell'integrale coperture finanziarie. Date riferite all'attivazione dell'ultimo lotto funzionale finanziato.

(importi in milioni di Euro)

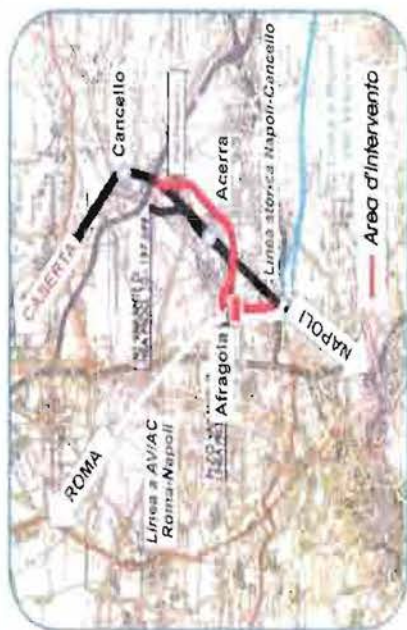
Contrasto di Programma Pura Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ**
 MacroProgramma: **CORE NETWORK CORRIDOR**
 Programma: **SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-BARI-TARANTO**
 Codice intervento: **0284**
 Opere in corso: **ITINERARIO NAPOLI-BARI: INTERVENTI SU LINEA CANCELLO-NAPOLI PER INTEGRAZIONE CON LINEA AVIAC**

Regione: **CAMPANIA PUGLIA**

Descrizione interventi: **Varante alla linea storica Cancellò-Napoli per l'integrazione della linea convenzionale con la linea AVIAC, per un'estesa complessiva di 13,5 km con realizzazione di due nuove fermate**



Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Fabbisogni
813	813
di cui:	0

Coperture di competenza					
Opere in corso - Sezione 1					
Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
813	di cui 611	0	201	0	1

Contabilizzazioni				
Opere in corso - Sezione 1				
al 2011	2012	2013	2014	a finire
87	0	1	2	724

Attivazione	
Opera Principale	
IV Trim 2021	


Opera funzionale
 Interventi linea Cancellò-Napoli per integrazione AVIAC

Fase Finanziaria
 Realizzazione

Stato progettuale
 Progettazione


Avanzamento al 2014
 11%

(importi in milioni di Euro)



RFI
RETE FERROVIARIE ITALIANE
SESTO PERCORRE DELLO STATO ITALIANO


Capitolo di Programma Parte Investimenti 2017-2018
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014




<p>Classe POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ</p> <p>MacroProgramma CORE NETWORK CORRIDOR</p> <p>Programma SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-BARI-TARANTO</p> <p>Codice Intervento 0279_A</p> <p>Opere in corso ITINERARIO NAPOLI-BARI: RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA CANCELLO-FRASSO TELESINO</p> <p>Regione CAMPANIA PUGLIA</p> <p>Descrizione interventi Raddoppio e velocizzazione della linea storica tra Cancello e Benevento, ripercorrendo l'attuale corridoio per la tratta Frasso Telesino - Valli di Maddaloni, e sviluppatissima in completa variante tra Valli di Maddaloni e Cancello - stazione di innesto sulla linea attuale verso Napoli Centrale. E' previsto inoltre un intervento di adeguamento della tratta Cancello - Caserta per accogliere le variazioni conseguenti alle bretelle di innesto del nuovo tracciato sulla linea esistente.</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th colspan="2">Costi e Coperture di Competenza</th> </tr> <tr> <td>Costo</td> <td>Risorse</td> </tr> <tr> <td>730</td> <td>Sezione 1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Sezione 2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>730</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0</td> </tr> </table>	Costi e Coperture di Competenza		Costo	Risorse	730	Sezione 1		Sezione 2		730		0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th colspan="2">Coperture di competenza</th> <th colspan="2">Opere in corso - Sezione 1</th> </tr> <tr> <td>Totale</td> <td>MEF</td> <td>MIT</td> <td>MISE</td> </tr> <tr> <td>730</td> <td>530</td> <td>0</td> <td>200</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </table>	Coperture di competenza		Opere in corso - Sezione 1		Totale	MEF	MIT	MISE	730	530	0	200		0	0	0		0	0	0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th colspan="2">Contabilizzazioni</th> <th colspan="2">Opere in corso - Sezione 1</th> <th colspan="2">a finire</th> </tr> <tr> <td>al 2011</td> <td>2012</td> <td>2013</td> <td>2014</td> <td>2014</td> <td>2014</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>723</td> </tr> </table>	Contabilizzazioni		Opere in corso - Sezione 1		a finire		al 2011	2012	2013	2014	2014	2014	6	0	1	1	1	723
Costi e Coperture di Competenza																																																					
Costo	Risorse																																																				
730	Sezione 1																																																				
	Sezione 2																																																				
	730																																																				
	0																																																				
Coperture di competenza		Opere in corso - Sezione 1																																																			
Totale	MEF	MIT	MISE																																																		
730	530	0	200																																																		
	0	0	0																																																		
	0	0	0																																																		
Contabilizzazioni		Opere in corso - Sezione 1		a finire																																																	
al 2011	2012	2013	2014	2014	2014																																																
6	0	1	1	1	723																																																

<p>Opere funzionali</p> <p>Raddoppio e velocizzazione tratta Cancello-Frasso Telesino e progettazione preliminare intera tratta</p>	<p>Fase Finanziaria</p> <p>Realizzazione</p>	<p>Stato progettuale</p> <p>Progettazione</p>	<p>Avanzamento al 2014</p> <p>1%</p>
--	---	--	---

(importi in milioni di Euro)



Contrao di Programmazione Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR

Programma: SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-BARI-TARANTO

Codice intervento: 0279_B

Opere in corso: ITINERARIO NAPOLI-BARI: RADDOPPIO E VELOCIZZAZIONE TRATTA FRASSO TELESINO-BENEVENTO

Regione: CAMPANIA PUGLIA

Descrizione interventi: Raddoppio e velocizzazione della linea storica fra Cancello e Frasso Telesino (Benevento), ripercorrendo l'attuale corridoio per un'estesa di circa 30 Km con velocizzazione a 160 km/h

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				Attivazione
Costo	Risorse sezione 1	Opere in corso - Sezione 1				Opere in corso - Sezione 1				Opera Principale
		MEF	MIT	MISE	UE	al 2011	2012	2013	2014	
995	21	0	0	21	0	0	1	20	0	non applicabile*

Operativa funzionale: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Benevento

Fase Finanziaria: Stato progettuale (Progettazione Definitiva) / Stato progettuale (Progettazione)

Avanzamento al 2014: 0%

* Importo in milioni di Euro



Contratto di Programma Parte Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ
CORE NETWORK CORRIDOR
SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-BARI-TARANTO
Intervento collegato in Opere Programmatiche 0099_B

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO LINEA CASERTA-FOGGIA: RADDOPPIO BOVINO-CERVARO E COMPLETAMENTO RADDOPPIO VITULANO-APICE, PROGETTAZIONE DEFINITIVA RADDOPPIO ORSARA-BOVINO
POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO LINEA CASERTA-FOGGIA: RADDOPPIO ORSARA-BOVINO (REALIZZAZIONE)


CAMPANIA PUGLIA
Raddoppio della linea Caserta-Foggia prevalentemente in affiancamento alla attuale linea, nella tratta Orsara - Bovino ca. 13 km, previsto in variante con caratteristiche AC, e Bovino-Cervaro ca. 23 km. Il progetto prevede la realizzazione di due nuove stazioni, a Ponte Albanillo e Bovino, l'eliminazione dei sette passaggi a livello esistenti, nel tratto coinvolto e l'adozione di nuove tecnologie, nonché lavori di completamento della tratta già raddoppiata Vitulano - Benevento-Apice e del sistema di Comando Centralizzato del Traffico sull'intera linea.

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					Attivazione Fase finanziata in tab.A*	
	Risorse sezione 1	Fabbisogni sezione 2	NIEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014 a finire		I Trim 2017
583	281	292	81	0	0	0	210	0	120	35	12	5	119	
			Totale											

Opera funzionale	Fase Finanziata		Stato progettuale			Avanzamento al 2014
	Realizzazione	Progettazione	Esercizio	Esecuzione	Progettazione	
Linea Caserta-Foggia: raddoppio tratta Vitulano-Benevento-Apice						94%
Linea Caserta-Foggia: raddoppio tratta Cervaro-Bovino						54%
Linea Caserta-Foggia: raddoppio tratta Bovino-Orsara						3%

* intervento non dotato dell'integrale copertura finanziaria. Data riferita all'attivazione dell'ultimo lotto funzionale finanziato

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Patis Investimenti 2012-2016
Stato di avanzamento degli investimenti al 31.12.2014

IV Trim 2016

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR


Programma: SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-BARI-TARANTO

Codice Intervento: 0100

Opere in corso: RADDOPPIO BARI-TARANTO

Regione: PUGLIA


Descrizione interventi: Raddoppio della linea Bari - Taranto nelle tratte Bari S. Andrea-Biletto Acquariva-Gioia del Colle, Castellana-Palagianello-Massarfa (compresa la variante di Palagianello) e Massarfa-Bellavista-Taranto. Realizzazione della bretella ferroviaria tra Cagliori e Bellavista di collegamento fra la linea Bari - Taranto e la linea Taranto - Metaponto.



Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					Attivazione Opera Principale	
	Risorse Sezione 1	Fabbisogni Sezione 2	Totale	MEF	MIT	MISE	LIE	Altro	Opere in corso - Sezione 1	2012	2013	2014		15
479	479	0	479	300	46	0	133	0	274	7	12	15	170	170

Operazione	Fase Finanziata		Avanzamento al 2014
	Realizzazione	Realizzazione	
Linea Bari-Taranto: raddoppio tratta Castellana-Palagianello, bretella di collegamento Bari-Taranto-Metaponto e interventi di completamento tratto già raddoppiato	Realizzazione	Realizzazione	92%
Linea Bari-Taranto, raddoppio Bari S. Andrea - Biletto	Realizzazione	Realizzazione	31%

(importi in milioni di Euro)



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Contratto di Programma Fatti Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

CORE NETWORK CORRIDOR

SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-BARI-TARANTO

0417

PORTO DI TARANTO - COLLEGAMENTO FERROVIARIO DEL COMPLESSO DEL PORTO DI TARANTO CON LA RETE NAZIONALE

PUGLIA

Descrizione interventi

Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la Rete Nazionale. L'intervento è articolato in due fasi: 1° fase: modifica alla stazione di Capone per la realizzazione del fessato per il collegamento con il Mare Polistiroale e della radice per il collegamento dell'ampianto del molo 5; 2° fase: la realizzazione di un fessato di presa e consegna e di un fessato di arrivo e partenza per il collegamento con la realizzazione Piastra Logistica, con il molo 4, sprangate ed il 1° sprangate.

Posticipo stazione di Capone - Collegamento a 5° sprangate

Trasferimento fessature di collegamento alla stazione di Bari - Molo 5 - Collegamento al 1° e 2° sprangate

Trasferimento fessature di collegamento alla stazione di Bari - Molo 5 - Collegamento al 1° e 2° sprangate

Attivazione
Opera Principale
IV Trim 2017

Costi e Coperture di Competenza

Costo	Risorse Fabbisogni	
26	di cui: 26	
	Sezione 1: 0	
	Sezione 2: 0	

Coperture di competenza

Opere in corso - Sezione 1	
MFE	MIT MISE UE Altro
26	0 0 0 3 0
Totale 26	

Contabilizzazioni

Opere in corso - Sezione 1			
2012	2013	2014	2014 a finire
0	0	0	25
al 2011			

Avanzamento al 2014

4%

Fase Finanziata


Realizzazione

Stato progettuale

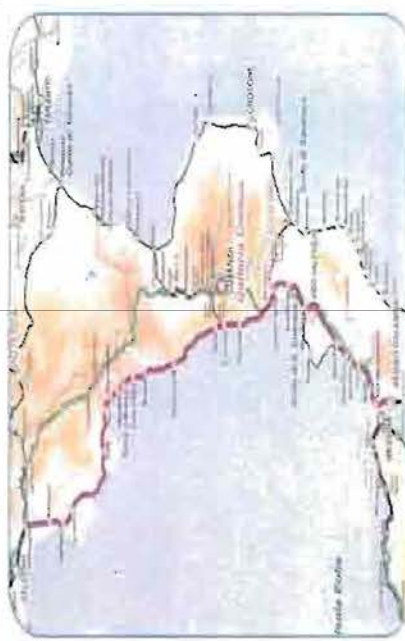
Affidamento

Opera funzionale
Collegamento tra il porto Taranto e la rete ferroviaria nazionale

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma: Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ
CORE NETWORK CORRIDOR
SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-SALERNO-REGGIO C.
0263

INTERVENTI DI ADEGUAMENTO TECNOLOGICO E INFRASTRUTTURALE PER L'INCREMENTO DELLE PRESTAZIONI E DELL'AFFIDABILITÀ DELLA LINEA BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA

REGIONE CALABRIA BASILICATA CAMPANIA

Descrizione interventi:
Sostituzione della travata metallica sul fiume Sorcio, tra Saponi e Maratea. Prolungamento galleria Corea tra Amantea e C. Antipora S.G. Ricostruzione del ponte sul fiume Petrace con annessa velocizzazione radici della stazione di Gioia Tauro ed inserimento della stessa nel telecomando. Costruzione del sottopassaggio nella stazione di Policastro. Realizzazione nuovo ACS della stazione di Lamezia Terme con sistemazione a PRG ed inserimento nel telecomando. Potenziamento Sistema di alimentazione elettrica e di Telecomando interventi di velocizzazione, messa a regola d'arte e sistemazione a PRG in stazioni varie della linea.


Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1				Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				Attivazione Opera Principale			
Costo	Risorse Fabbisogni sezione 1	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	2012	2013	2014	a finire	IV Trim 2016	
230	230	230	37	0	0	0	0	64	0	9	39	117	

Opera funzionale	Fase Finanziata		Stato progettuale				Avanzamento al 2014		
	Realizzazione	Realizzazione	Esecuzione	Esecuzione	Esercizio	Esecuzione	Esecuzione		
Costruzione SSE di Vibo Pizzo								15%	
Ricostruzione ponte Petrace e modifica PRG Gioia Tauro								14%	
Ricostruzione galleria Corea								98%	
Potenziamento SSE di Sambiasi								6%	
Potenziamento SSE di Reggio Calabria Gallico								31%	
PRG c ACS Lamezia Terme								28%	
Completamento realizzazione DCO Reggio Calabria								3%	
Adeguamento PRG Profa, Scalea e Diamante								28%	
Adeguamento PRG Eccellenze, Vibo Valentia e Pizzo								71%	
Adeguamento sagoma gallerie regione Calabria								71%	
Ricostruzione travata metallica fiume Sorcio								1%	
Costruzione sottopassaggio Policastro								36%	


(importi in milioni di Euro)



(importi in milioni di Euro)



Contesto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



*Variante Ogliastro-Sapri
 Area d'intervento*

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITA'

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR

Programma: SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-SALERNO-REGGIO C.

Codice Intervento: 0282_A
Intervento collegato in Opere Programmatiche 0282_B

Opere in corso: POTENZIAMENTO BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA; VARIANTE OGLIASTRO-SAPRI (PROGETTAZIONE PRELIMINARE)

Opere Programmatiche: POTENZIAMENTO BATTIPAGLIA-REGGIO CALABRIA; VARIANTE OGLIASTRO-SAPRI (COMPLETAMENTO PROGETTUALE E REALIZZAZIONE)

Regione: CAMPANIA

Deduzione interventi: Nuovo tratto di linea A/VAC a doppio binario tra le stazioni di Ogliastro e Sapri

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1				Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				Attivazione Fase finanziata in tab.A ¹			
Costo	Risorse Fabbisogni	Totale	MEF	MIT	MISE	UJE	Altra	al 2011	2012	2013	2014	a finire	non applicabile ²
3.700	7	7	0	7	0	0	0	2	0	0	5		non applicabile ²

Opera funzionale: Variante tratta Ogliastro-Vello della Lucania-Sapri e studio di fattibilità potenziamento infrastrutturale Battipaglia-Reggio Calabria

Fase Finanziata: Progettazione Preliminare

Stato progettuale: Programmazione

Avanzamento al 2014: 0%

¹ Intervento finanziato solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Fide Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

Classe: **MacroProgramma**
CORE NETWORK CORRIDOR

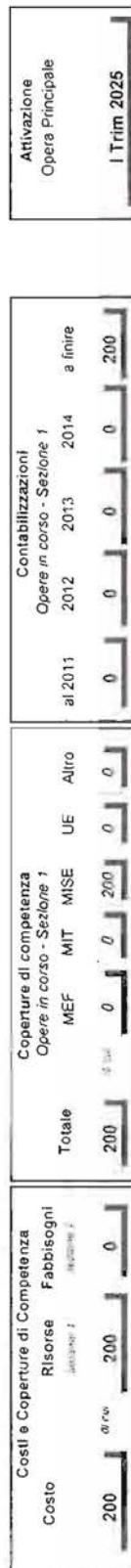
Programma: **SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-SALERNO-REGGIO C.**

Codice Intervento: **1669**

Opere in corso: **ASSE SALERNO-REGGIO CALABRIA: STAZIONE DI REGGIO CALABRIA - ABBASSAMENTO PIANO BINARI ED INTUBAMENTO TRATTO URBANO**

Regione: **CALABRIA**

Descrizione interventi: **Il progetto consiste nell'intubamento della Stazione di Reggio Calabria Centrale e nello spostamento degli spazi ferroviari esistenti nell'area di pertinenza della stazione compresa tra il lungomare "L. Galcomata" ed a fianco S. Rita**



Opera funzionale: **Stazione Reggio Calabria: abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano**

Fase Finanziata: **Realizzazione**

Stato progettuale: **Programmazione**

Avanzamento al 2014: **0%**

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programmazione Pluriennale Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITA'
CORE NETWORK CORRIDOR
SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA MESSINA-CATANIA-PALERMO
Intervento collegato in Opere Programmatiche 0249_B
ITINERARIO MESSINA-CATANIA: RADDOPPIO TRATTA GIAMPILIERI-FIUMEFREDDO (PROGETTAZIONE)
Opere Programmatiche

Regione: SICILIA

Descrizione interventi: L'intervento consiste nel raddoppio in variante in variante tra Giampileri e Fiumefreddo per un'estesa di circa 6,3 km, da realizzarsi in due fasi funzionali: Giampileri-Taormina e Taormina-Fiumefreddo nell'ambito del progetto saranno realizzate le nuove fermate di Fiumefreddo e di Sant'Alessio-Santa Teresa, Scantaria, Taormina, Nazza-Alt e Isola-Scaloria.



Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					Attivazione
Costo sezione 1	Fabbisogni sezione 2	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1					Fase finanziata in tab A*
		al 2011	2012	2013	2014	a finire	al 2011	2012	2013	2014	a finire	
2.270	13	2.257	13	0	0	0	16	-8	3	2	non applicabile*	

Opera funzionale: Linea Messina-Catania: raddoppio tratta Giampileri-Fiumefreddo


Fase Finanziata: Progettazione Preliminare

Stato progettuale: Progettazione

Avanzamento al 2014: 1%

* Intervento finanziario solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Fcso Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR

Programma: SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA MESSINA-CATANIA-PALERMO


Codice intervento: 0271_A

Opere in corso: VELOCIZZAZIONE CATANIA - SIRACUSA TRATTA BICOCCA-AUGUSTA

Opere Programmatiche: VELOCIZZAZIONE CATANIA - SIRACUSA TRATTA AUGUSTA-TARGIA

Regione: SICILIA

Descrizione interventi: Il progetto prevede la velocizzazione della tratta a semplice binario fra Bicocca e Targia di circa 68 km comprendente la realizzazione di variante di tracciato "Galleria Val Savosa" tra Bicocca e Lentini Diramazione la corsione di curve, interventi di stabilizzazione della sede ferroviaria e nelle stazioni di Lentini, Bruccoli e Augusta la sistemazione dei marciapiedi, sottopassi, pensiline e l'eliminazione delle barriere architettoniche e la soppressione di tutti i passaggi a livello esistenti



Costi e Coperture di Competenza

Costo	125	di cui	81	di cui	44
Risorse					
Fabbisogni					
Sezione 1					
Sezione 2					

Coperture di competenza
Opere in corso - Sezione 1

Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
81	62	0	0	19	0

Contabilizzazioni
Opere in corso - Sezione 1

al 2011	2012	2013	2014	a finire
2	1	0	2	77

Attivazione
Fase finanziata in tab.A*

IV Trim 2017

Opera funzionale
Velocizzazione tratta Bicocca-Augusta e progettazione preliminare intera tratta
Velocizzazione tratta Augusta-Targia

Fase Finanziaria

Realizzazione	0%
Progettazione Definitiva	0%

Stato progettuale

Progettazione	4%
Programmazione	0%

Avanzamento al 2014

Progettazione	4%
Programmazione	0%

(importi in milioni di Euro)

* Intervento non dotato dell'integrale copertura finanziaria. Data riferita all'attivazione dell'ultimo lotto funzionale finanziato.

Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
 Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITA**
 MacroProgramma: **CORE NETWORK CORRIDOR**
 Programma: **SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA MESSINA-CATANIA-PALERMO**
 Codice Intervento: **0275_A** *Intervento collegato in Opere Programmatiche 0275_B*
 Opere in corso: **NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA: REALIZZAZIONE RADDOPPIO BICOCCA-CATENANUOVA-RADDUSA E VELOCIZZAZIONE MARIANPOLI-ROCCABALUMBA E STUDIO DI FATTIBILITA RADDUSA-ENNA-FIUMETORTO**
 Opere Programmatiche: **NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO-CATANIA: REALIZZAZIONE RADDUSA-ENNA-FIUMETORTO**

Regione: **SICILIA**

Descrizione interventi: **Raddoppio e velocizzazione della linea Palermo (Fiumetorto) - Catania articolato in tre lotti funzionali. Il primo lotto riguarda il raddoppio Bicocca-Altanuova per un'etesa pari a 38,3 km di cui circa 31 km in affiancamento al binario esistente e circa 7,7 km in variante. Il secondo lotto consiste nel raddoppio Catenanuova - Raddusa Agira e si sviluppa parte in variante e parte in affiancamento all'attuale linea per circa 18 km. Il terzo lotto consiste nel raddoppio della tratta Raddusa Agira - Fiumetorto lungo il corridoio della linea storica.**



Atze di intervento

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					Attivazione Fase finanziata in tab.A*
	Risorse Fabbisogni	Settore 1	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014 a finire	
5.737	4.541	803	803	0	0	0	0	3	0	2	1	797	

Opera funzionale	Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014	
	Realizzazione	Realizzazione	Progettazione	Progettazione	Progettazione	Progettazione
	Raddoppio e velocizzazione tratta Bicocca-Catenanuova					0%
Raddoppio e velocizzazione tratta Catenanuova-Raddusa Agira					0%	0%
Raddoppio e velocizzazione tratta Raddusa Agira - Fiumetorto					0%	0%

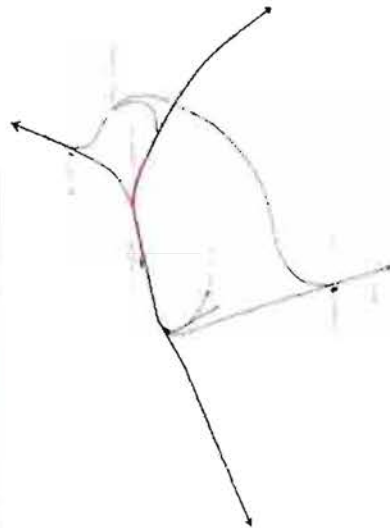
* Interventi non dotati dell'integrale copertura finanziaria. Data riferita all'attivazione dell'ultimo lotto nazionale finanziato.

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Fasse Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli Investimenti al 31.12.2014


Classe: **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ**
 MacroProgramma: **CORE NETWORK CORRIDOR**
 Programma: **BALTICO-ADRIATICO**
 Codice Intervento: **1310**
 Opere in corso: **POTENZIAMENTO ITINERARI MERCI TARVISIO/VILLA OPICINA (COMPRENDE 1^ FASE NODO DI UDINE)**
 Regione: **FRIULI VENEZIA GIULIA**
 Descrizione interventi: **Realizzazione di interventi di natura essenzialmente tecnologica e di sistemazione dell'impianto di Udine parco Nord finalizzati alla eliminazione delle problematiche sociali ed ambientali attraverso la specializzazione della linea Udine-PM Val per traffico passeggeri mediante la "centralizzazione" del collegamento Udine C.le - Udine Parco, nuovo PRG di Udine Parco e modifiche di Divo Cerviale**



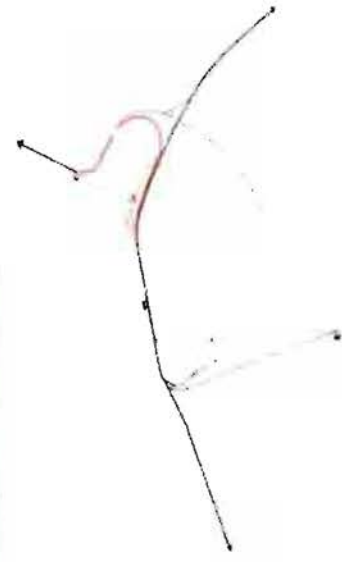
Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1					Attivazione Opera Principale		
Costo	Risorse Fabbisogni	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014	a finire	II Trim 2007	
di cui	di cui	di cui												
52	52	41	10	0	0	0	38	0	2	6	4			

Opera funzionale: **Nodo di Udine (1^ fase)**
 Fase Finanziata Realizzazione
 Stato progettuale Esecuzione
 Avanzamento al 2014: **83%**

(importi in milioni di Euro)



CONTRATTO DI PROGRAMMAZIONE PARTE INVESTIMENTI 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR

Programma: BALTICO-ADRIATICO

Codice Intervento: I133a

Opere in corso: NODO DI UDINE

Regione: FRIULI VENEZIA GIULIA

Descrizione interventi: Raddoppio della tratta Udine C.le - Udine Parco - Bivio Civitate - PM VAT (macroprogetto Nord-Ovest del nodo) con realizzazione di 2 linee indipendenti a doppio binario verso Tavistio e verso Trieste contestuale di attuazione della linea tra PM VAT e Udine, e realizzazione del nuovo PRG di Udine C.le.

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza <i>Opere in corso - Sezione 1</i>				Contabilizzazioni <i>Opere in corso - Sezione 1</i>				Attivazione <i>Opera Principale</i>			
Costo	Risorse <i>Sezione 1</i>	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	2011	2012	2013	2014	a finire	IV Trim 2020	
50	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0	50		
Opera funzionale		Fase Finanziata				Stato progettuale				Avanzamento al 2014			
Nodo di Udine (completamento)		Realizzazione				Programmazione				0%			

(Importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ**

MacroProgramma: **CORE NETWORK**

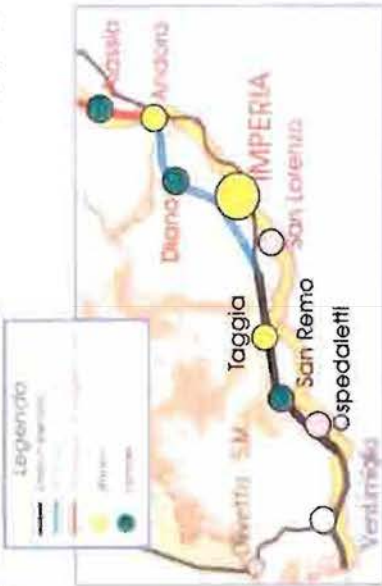
Programma: **LINEE VENTIMIGLIA-GENOVA E GENOVA-LA SPEZIA**

Codice intervento: **0077**

Opere in corso: **RADDOPPIO DELLA LINEA GENOVA-VENTIMIGLIA: TRATTE ANDORA - S. LORENZO E S. LORENZO - OSPEDALETTI**

Regione: **LIGURIA**

Descrizione interventi: **Completamento del raddoppio della tratta Ospedaletti - S. Lorenzo raddoppio nella tratta S. Lorenzo-Andora nonché progettazione preliminare del completamento del raddoppio della linea nella tratta Andora - Finale**



Costi e Coperture di Competenza	
Risorse	Fabbisogni
ARTICOLI 1	ARTICOLI 2
670	0

Coperture di competenza		Opere in corso - Sezione 1	
Totale	MEF	MIT	MISE
670	670	0	0
	UE	Altro	Altro
	0	0	0

Contabilizzazioni		Opere in corso - Sezione 1	
al 2011	2012	2013	2014
478	25	10	24
			a finire
			132

Attivazione
Opera Principale
Il Trim 2016

Opera funzionale

Linea Genova-Ventimiglia, raddoppio tratta Ospedaletti - S. Lorenzo

Linea Genova-Ventimiglia: raddoppio tratta S. Lorenzo - Andora

Fase Finanziaria

Realizzazione

Realizzazione

Stato progettuale

Esercizio


Esecuzione

Avanzamento al 2014

100%

77%

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programmazione Piano Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

CORE NETWORK

LINEE VENTIMIGLIA-GENOVA E GENOVA-LA SPEZIA
Intervento collegato in Opere Programmatiche 0289_B


0289_A

COMPLETAMENTO RADDOPPIO GENOVA-VENTIMIGLIA: TRATTA ANDORA-FINALE LIGURE (PROGETTAZIONE)

Opere Programmatiche
COMPLETAMENTO RADDOPPIO GENOVA-VENTIMIGLIA: TRATTA ANDORA-FINALE LIGURE (REALIZZAZIONE)

Regione
LIGURIA

Descrizione interventi
Raddoppio della tratta Andora-Finale dall'estesa di 71,4 km, di cui 25 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Albasso (in galleria), Borghetto - Cenale - Loano e Pietra Ligure



Costi e Coperture di Competenza	Fabbisogni		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				Attivazione Fase finanziata in lab A* non applicabile*		
	Costo	Risorse	MFE	MIF	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013		2014	a finire
1.540	41	1.499	41	0	0	0	0	27	0	0	3	11	

Opera funzionale
Raddoppio Andora- Finale Ligure

* Intervento finanziato solo per la fase progettata

Fase Finanziata
Progettazione Definitiva

Stato progettuale
Progettazione

Avanzamento al 2014
2%

(importi in milioni di Euro)

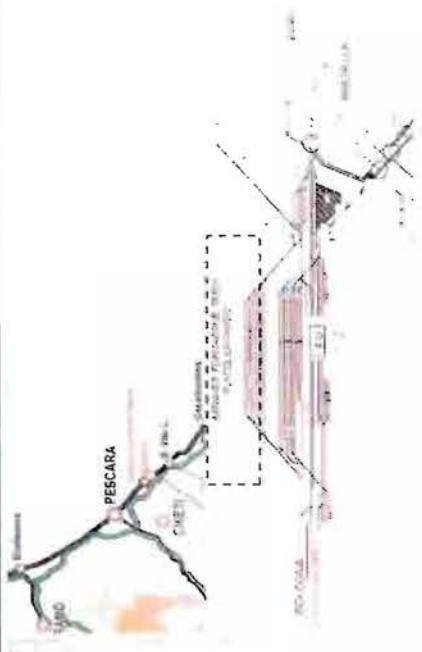


Contenuto di Programma Parte Investimenti 2013-2016
 Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ**
 MacroProgramma: **COMPREHENSIVE NETWORK**
 Programma: **LINEE ADRIATICA E IONICA**
 Codice Intervento: **0142_A**
 Opere in corso: **RADDOPPIO DELLA PESCARA-BARI 1ª FASE (COMPRENDE RADDOPPIO TRATTE ORTONA-FOGGIA-APRICENA-S.SEVERO E ACC DI FOGGIA)**

Regione: **PUGLIA ABRUZZO MOLISE**

Descrizione interventi: **Completamento dei raddoppi Ortona-Casalbordino, Foggia-Vasto S. Salvo e di una tratta di due Km a nord di Ortona nonché raddoppio dei tratti Apricena-S. Severo. Realizzazione ACC di Foggia**



Costi e Coperture di Competenza	
Risorse finanziarie	Fabbisogni
289	0

Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					
Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
289	250	39	0	0	0

Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1					
al 2011	2012	2013	2014	2014 a finire	2014 a finire
220	2	4	5	5	58

Attivazione Opera Principale	
I Trim 2017	

Opera funzionale

Linea Adriatica: raddoppio tratte Apricena-S. Severo, Ortona-Casalbordino e Vasto-S. Salvo

Linea Adriatica: raddoppio tratta a nord di Ortona o contributo al comune di Pescara

Linea Adriatica: PRG e ACC di Foggia

Fase Finanziaria

Realizzazione

Realizzazione

Realizzazione

Stato progettuale

Esercizio

Esecuzione

Esecuzione

Avanzamento al 2014

99%

64%

5%

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Partita Investimenti 2012-2015
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ**

MacroProgramma: **COMPREHENSIVE NETWORK**

Programma: **LINEE ADRIATICA E IONICA**

Codice Intervento: **0142_B**

Opere in corso: **COMPLETAMENTO RADDOPPIO PESCARA-BARI TRATTA TERMOLI-LESINA (PROGETTAZIONE)**

Regione: **PUGLIA ABRUZZO MOLISE**

Descrizione interventi: **Raddoppio del tratto Termoli-Lesina che completa il raddoppio dell'intera direttrice Adriatica. Il Progetto è suddiviso in tre funzionali raddoppio della tratta Ripalta - Lesina (I lotto), prevalentemente in affiancamento al binario esistente a meno di una variante piano-altimetrica in corrispondenza della piana del fiume Furio; raddoppio della tratta Termoli - Ripalta prevalentemente in affiancamento all'attuale linea a meno del tratto di attraversamento del fiume Bierno nella tratta Termoli - Campomarino (lotto II) e, completamente in variante nella tratta Campomarino-Ripalta (III lotto) lungo un corridoio infrastrutturale comune con l'autostrada A14.**



Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Risorse
	Sezione 1
550	106
	Sezione 2
	443

Coperture di competenza	
Opere in corso - Sezione 1	
Totale	Sezione 1
106	98
	MIEF
	MIT
	MISE
	UE
	Altro
	0
	0
	0

Contabilizzazioni	
Opere in corso - Sezione 1	
al 2011	2012
0	0
	2013
	2014
	a finire
	106

Attivazione	
Opera Principale	
Il Trim 2021	

Opera funzionale

Raddoppio tratta Ripalta-Lesina

Linea Adriatica: raddoppio tratta Termoli-Campomarino-Ripalta

Fase Finanziata

Realizzazione

Progettazione Preliminare

Stato progettuale

Progettazione

Programmazione

Avanzamento al 2014

5%

0%

* Intervento non dotato dell'inevitabile copertura finanziaria. Data riferita all'attivazione dell'ultimo lotto funzionale finanziato.

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Contratto di Programma Fasta Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

COMPREHENSIVE NETWORK

LINEE ADRIATICA E IONICA

0311_A *Intervento collegato in Opere Programmatiche* 0311_B

0311_A *Intervento collegato in Opere Programmatiche* 0311_B

METAPONTO-SIBAR-BIVIO S.ANTONELLO (FASE)

METAPONTO-SIBAR-BIVIO S.ANTONELLO (COMPLETAMENTO)

CALABRIA BASILICATA

Descrizione interventi

Il progetto prevede interventi di potenziamento della tratta Metaponto - Sibari - Bivio S. Antonello nell'ambito del potenziamento del collegamento fra il nodo di Cava Tirreni con Taurianova e Eran. Gli interventi consistono nella realizzazione di rettifiche in tracciato per un totale di circa 10,3 Km, adeguamento linea di contatto a 9 440 mmq, elettrificazione a 25 kV in 60 adde, adeguamento delle stazioni di Taurianova, S. Marco Paggiaro, Castano, trasformazione ed adeguamento delle stazioni di Taurianova, S. Marco Paggiaro, Castano, trasformazione ed adeguamento della trazione elettrica su corrente elettrica a 25 kV in 60, realizzazione di una variante di 3,1 Km tra il stazione di Montegiordano e Amendolara con gallerie per circa 6 Km per l'attivazione di zone in linea in problema di Positano Capri Spilico; adeguamento a moduli ed elettrificazione sinistri nelle stazioni di Policoro, Amendolara e Rocca Imperiale; realizzazione nuova fermata di Rosello Capri Spilico.




Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1					Attivazione Fase finalizzata in tab.A'			
Costo	Risorse Fabbisogni	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	2014	a finire	I Trim 2017	
415	260	155	83	0	2	70	0	1	2	3	11	137			

Opera funzionale	Fase Finalizzata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014
	Realizzazione	Progettazione Preliminare	Esecuzione	Programmazione	
Potenziamento itinerario Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello / fase e progettazione preliminare trattera Metaponto-Sibari-Bivio S. Lucido					12%
Variante Montegiordano-Amendolara					0%
Completamento interventi di rettifiche curve e adeguamento linea					0%

* Intervento non dotato dell'integrale copertura finanziaria. Data riferita all'attivazione dell'ultimo lotto funzionale finanziato

(importi in milioni di Euro)



RAI
GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO

Costrutto al Programma Piano Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma COMPREHENSIVE NETWORK




Programma: LINEE ORTE-FALCONARA E FOLIGNO-TERONTOLA

Programma: 0119

Opere in corso POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE LINEA ORTE-FALCONARA: RADDOPPIO TRATTE SPOLETO-CAMPELLO, FABRIANO-PM 228 E CASTELPLANIO-MONTECAROTTO


Regione MARCHE UMBRIA

Descrizione interventi Raddoppio delle tratte Terni-Spoleto-Campello e Foligno-Fabriano-Posto di Movimento (P.M.) 228-Castelplanio-Montecarotto nonché ampliamento del CTC Foligno-Terni con telesemaforo Campello-Terni.


Costi e Coperture di Competenza	Risorsa		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				Attivazione Opera Principale		
	Sezione 1	Sezione 2	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014		a finire	III Trim 2017
Costo	329	0	329	0	0	0	0	0	194	7	13	6	109	
Stato progettuale														
Opera funzionale														
Linea Orte-Falconara: raddoppio tratta Fabriano-PM.228 e interventi di completamento tratte già attivate														
Linea Orte-Falconara: raddoppio tratta Castelplanio-Montecarotto														
Linea Orte-Falconara: raddoppio tratta Spoleto-Campello														
Fase Finanziaria														
Realizzazione														
Esercizio														
Esecuzione														
Esecuzione														
Avanzamento al 2014														
95%														
42%														
53%														

(importi in milioni di Euro)



GRUPPO ENERGETICO DELLO STATO ITALIANO
RFI
 RITE FERROVIARIA ITALIANA

Controprogetto al Programma Pluriennale Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: COMPREHENSIVE NETWORK

Programma: LINEE ORTE-FALCONARA E FOLIGNO-TERONTOLA

Codice intervento: 0810

Opere in corso: VELOCIZZAZIONE LINEA FOLIGNO-PERUGIA-TERONTOLA

Regione: UMBRIA

Descrizione interventi: Il progetto prevede la realizzazione del nuovo PRG e della sottostazione elettrica di Perugia Ponte S. Giovanni, il rinnovo del binario ed il consolidamento della sede in alcune tratte della linea tra Foligno e Assisi.

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				Attivazione	
Costo	Risorse	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1				Opera Principale	II Trim 2017
	Fabbisogni	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	2012	2013	2014	2014		
di cui	di cui	di cui	di cui	di cui	di cui	di cui						
36	36	36	19	13	0	0	23	0	0	2	10	

Opera funzionale	Fase Finanziaria		Stato progettuale		Avanzamento al 2014
	Realizzazione	Realizzazione	Esercizio	Esecuzione	
Lavori all'armamento e consolidamento della sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione impianto Perugia Fontivegge					100%
PRG Perugia Ponte S. Giovanni					20%

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
Plano di attuazione degli Investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: COMPREHENSIVE NETWORK

Programma: LINEE ORTE-FALCONARA E FOLIGNO-TERONTOLA

Codice Intervento: 0334_A
Intervento collegato in Opere Programmatiche 0334_B

Opere in corso: POTENZIAMENTO DELLA LINEA FOLIGNO-PERUGIA-TERONTOLA - PRIMO STRALCIO (PROGETTAZIONE PRELIMINARE)

Opere Programmatiche: POTENZIAMENTO LINEA FOLIGNO-PERUGIA-TERONTOLA - PRIMO STRALCIO (COMPLETAMENTO PROGETTUALE E REALIZZAZIONE)

Regione: UMBRIA TOSCANA

Descrizione interventi:

- Prima fase del potenziamento della linea Foligno - Terontola che prevede i seguenti interventi:
 - consolidamento della sede fra Foligno ed Assisi,
 - realizzazione della stazione di Perugia Aeroporto,
 - soppressione dell'impianto di Cascobalocchio, chiusura dell'impianto di Caminara e trasformazione in fermata di Bastia
 - interventi di viabilità e sottopassaggi per gli impianti di Spello e Assisi
 - rinnovo del Blocco Corto Aori e realizzazione del sistema INFILL sulla tratta Foligno - Perugia P.5. Giovanni

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				Attivazione		
	Risorse	Fabbisogni	Opere in corso - Sezione 1					Opere in corso - Sezione 1						
(Miliardi)	Versione 1	Versione 2	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire	Fase finanziata in tab. A*
58	1	57	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	non applicabile*


Opera funzionale: Potenziamnto Foligno-Terontola 1° stralcio

Avanzamento al 2014: 1%


Stato progettuale: Progettazione Preliminare

* Intervento finanziato solo per la fase progettuale

(importi in milioni di Euro)



Contenuto di Programma Parte investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

COMPREHENSIVE NETWORK

LINEE REGIONALI PIEMONTEVAL D'AOSTA

1356

POTENZIAMENTO LINEA CHIVASSO-AOSTA-PRÉ ST. DIDIER

VALLE D'AOSTA PIEMONTE

Electrificazione della tratta Chivasso-Ivrea; nuove sottostazioni elettriche di Caluso e Ivrea; potenziamento della sottostazione di Tonaxze ed adeguamenti della cabina TE di Chivasso; inoltre interventi puntuali per la velocizzazione e per l'adeguamento della sagoma

Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Risorse Fabbisogni
	Sezione 1
21	21
	0

Coperture di competenza	
Opere in corso - Sezione 1	
Totale	MEF
21	21
	0
	0
	0
	0

Contabilizzazioni	
Opere in corso - Sezione 1	
al 2011	2012
15	1
	2
	0
	1

Attivazione	
Opera Principale	
	IV Trim 2006

Opera funzionale
Potenziamento Chivasso - Aoste

Fase Finanziata
Realizzazione

Stato progettuale
Esercizio

Avanzamento al 2014
94%

(Importi in milioni di Euro)



RFI
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO

Contenuto di Programmazione Farre Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: COMPREHENSIVE NETWORK

Programma: LINEE REGIONALI PIEMONTEVAL D'AOSTA

Codice intervento: 0333_A

Opere in corso: Intervento collegato in Opere Programmatiche 0333_B

Opere Programmatiche: PROGETTAZIONE COLLEGAMENTO DIRETTO LINEA CHIVASSO-AOSTA CON LA TORINO-MILANO (LUNETTA DI CHIVASSO), PROGETTAZIONE VARIANTE VERRES-CHATILLON ED ALTRI INTERVENTI DIFFUSI

Realizzazione: REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO DIRETTO LINEA CHIVASSO-AOSTA CON LA TORINO-MILANO (LUNETTA DI CHIVASSO)

Regione: PIEMONTE

Descrizione interventi: L'intervento prevede la realizzazione del nuovo ponte sul Torinese Chivasso sulla tratta Svanabino-Ivrea e del nuovo collegamento diretto tra le linee Chivasso - Aosta e Tracco - Milano (funesta di Chivasso) nonché la progettazione della variante Verres - Chatillon e di interventi di adeguamento e dell'ottimizzazione linea - Aosta




Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				Attivazione Fase finanziata in tab A*
	Risorse MILIONARI	Fabbisogni MILIONARI	MEF	MIT	MISE	UE	Altra	Opere in corso - Sezione 1	Stato progettuale	Avanzamento al 2014	
52	13	39	13	0	0	0	0	al 2011	Progettazione Definitiva	5%	
								2012	Progettazione		
								2013	Esercizio	67%	
								2014			
								a finire			
								7			
										IV Trim 2010	

Opera funzionale
Collegamento diretto linea Torino - Milano con linea Chivasso-Ivrea-Aosta (Lunetta di Chivasso), progettazione variante Verres-chatillon e ulteriori interventi linea Chivasso-Ivrea-Aosta


Nuovo ponte Chiusella

* Intervento non idoneo all'attuale copertura finanziaria. Dati riferiti all'attuazione dell'ultimo lotto finanziabile finanziato

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Infrastrutturale 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: COMPREHENSIVE NETWORK

Programma: LINEE REGIONALI LOMBARDIA

Codice Intervento: 0267

Opere in corso: NUOVO COLLEGAMENTO ARCISATE - STABIO


Regione: LOMBARDIA

Descrizione (interventi): Nuovo tratto di linea a doppio binario che collega l'esistente binario di Stato con la linea Varese-Porto Ceresio ad Arcisate (in territorio italiano). Il raddoppio della tratta Milano-Cinisello - Arcisate - Busto Arsizate (drammatica per Fiume, Ceresio), la realizzazione a doppio binario della nuova tratta Elvo-Arcisate - conline italiana.

Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni					Attivazione Opera Principale
	Risorse Sezione 1	Fabbisogni Sezione 2	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	al fine	
261	261	0	261	0	0	0	0	63	31	13	22	132	

Opera funzionale	Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Nuovo collegamento Arcisate-Stabio	Esecuzione	49%

(importi in milioni di Euro)



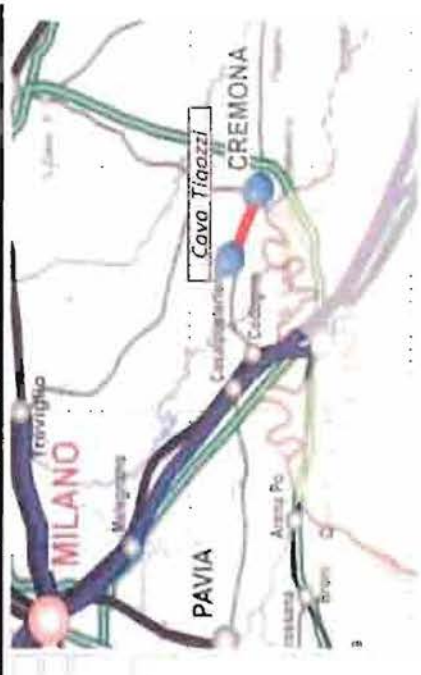
Classe
MacroProgramma.
Programma.
Codice intervento
Opere in corso

Regione
Descrizione interventi

Contributo di Programma Perfezionamenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITA'
COMPREHENSIVE NETWORK
LINEE REGIONALI LOMBARDIA
1427
EFFICIENTAMENTO LINEA CODOGNO-CREMONA-MANTOVA E RADDOPPIO TRATTA CREMONA-CAVA TIGOZZI


LOMBARDIA



Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				Attivazione	
Costo	Risorse	Sezione 1		Sezione 1		Sezione 1		Sezione 1		Opera Principale	
		MIS	MISE	UE	Altro	2012	2013	2014	2014	IV Trim 2010	
38	38	26	0	0	0	0	4	20	7		
		Totale		Totale		Totale		Totale		Totale	
		38		38		38		38		38	

Operativa funzionale		Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014	
Efficientamento linea Codogno-Cremona-Mantova interventi progressi		Realizzazione		Esercizio		100%	
Raddoppio tratta Cremona - Cava Tigozzi		Realizzazione		Esecuzione		77%	

(Importi in milioni di Euro)



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Contratto di Programma Feste Invernali 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: COMPREHENSIVE NETWORK


Programma: LINEA PONTREMIOLESE

Codice intervento: 0081

Opere in corso: POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO PONTREMIOLESE: RADDOPPI S. STEFANO DI MAGRA - CHIESACCIA E SOLIGNANO-FORNOVO E COMPLETAMENTO RACCORDO GARFAGNANA

Regione: LIGURIA EMILIA ROMAGNA TOSCANA

Destinazione interventi: Realizzazione del raddoppio delle linee Caste Nuove - Solignano e Chiesaccia - S. Stefano; realizzazione del raccordo Garfagnana del terzo binario tra Viazzano 1 e la Spina Magliana sulla linea bimodale di un nuovo fascio meno nelle stazioni di La Spezia Marittima - consolidamento della galleria Boggio

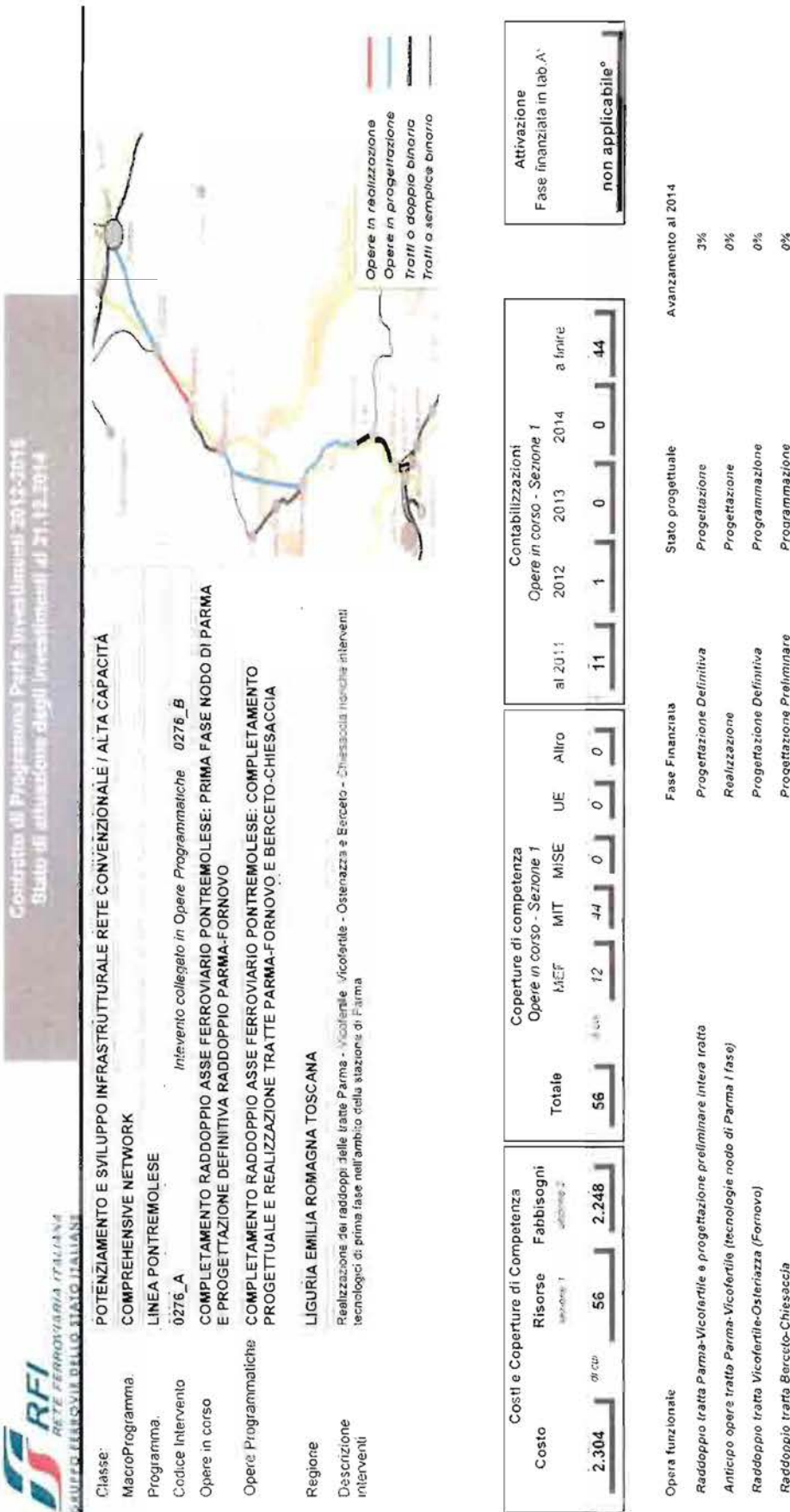


Opere in realizzazione
Opere in progettazione
Traffi a doppio binario
Traffi a semplice binario

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				Attivazione	
Costo	Risorse	Opere in corso - Sezione 1				Opere in corso - Sezione 1				Cj-era Principale	
2011	2012	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	2012	2013	2014	2014	IV Trim. 2014
568	568	523	45	0	0	0	40	40	53	30	
		Totale				Totale					


Opere funzionali	Fase Finanziaria		Stato progettuale		Avanzamento al 2014	
	Realizzazione	Realizzazione	Esercizio	Esercizio	Esercizio	Esercizio
Linea Pontremiolese: raddoppio S. Stefano-Chiesaccia, raccordo Garfagnana e altri interventi progressi						99%
Linea Pontremiolese: raddoppio tratta Solignano-Osteriazzara						90%

(Importi in milioni di Euro)

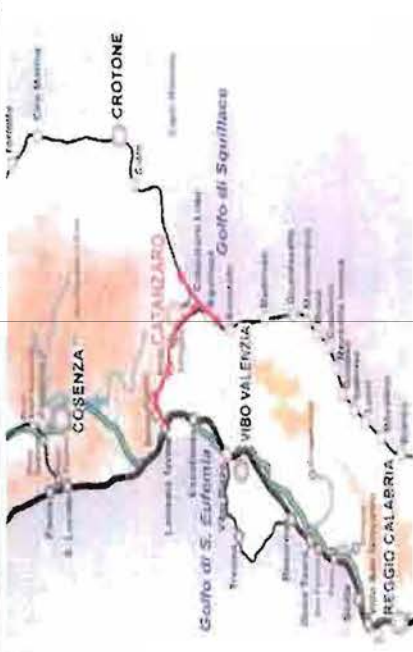


* Intervento finanziato solo per la fase progettuale e per opere procedulive

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Porto Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ
COMPREHENSIVE NETWORK
LINEE REGIONALI CALABRIA
1659
COLLEGAMENTO LAMEZIA-CATANZARO-DORSALE IONICA: STUDIO DI FATTIBILITÀ E REALIZZAZIONE
PRIMO LOTTO FUNZIONALE (ELETTRIFICAZIONE)


REGIONE
CALABRIA
Realizzazione di un lotto funzionale di potenziamento infrastrutturale ed elettrificazione, nella linea Lamezia-Catanzaro Lido e della linea Jonica.

Costi e Coperture di Competenza	Risorse		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				Attivazione	
Costo	Fabbisogni		Opere in corso - Sezione 1		Opere in corso - Sezione 1		Opere in corso - Sezione 1		Opere in corso - Sezione 1		Opera Principale	
81	81		MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	III Trim 2014
			81	0	0	0	0	0	0	0	0	81


Opera funzionale
Collegamento Lamezia-Catanzaro-dorsale ionica (1° lotto funzionale (elettificazione))

Avanzamento al 2014
1%

(importi in milioni di Euro)



Contesto di Programmazione: Patto Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: COMPREHENSIVE NETWORK

Programma: LINEE REGIONALI BASILICATA

Codice Intervento: 1674

Opere in corso: LINEA POTENZA - FOGGIA - AMMODERNAMENTO

Regione: BASILICATA

Descrizione interventi: Ammodernamento e velocizzazione della linea mediante adeguamenti a standard del binario e degli impianti IEP e TIC (VDF) e SCMT razionalizzazione impianti, elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL e consolidamenti sede

Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Risorse
di cui	Fabbisogni
	sezione 1
	sezione 2
200	200
	0

Coperture di competenza	
Opere in corso - Sezione 1	
Totale	Allo
MEF	MIT
MISE	UE
Altro	
200	0
0	0
0	0
200	0

Contabilizzazioni	
Opere in corso - Sezione 1	
al 2011	al 2012
2013	2014
a finire	
0	0
1	7
191	

Fase Finanziata	
Realizzazione	
Realizzazione	
11%	2%

Opera funzionale: Linea Potenza - Foggia: adeguamento a standard e razionalizzazione impianti

Linea Potenza - Foggia: elettrificazione, retifica tracciato, soppressione P.L e consolidamento sede

Avanzamento al 2014

11%


2%

Attivazione
Opera Principale

III Trim 2021

(importi in milioni di Euro)

Contratto di Programma Parte Investimenti 2011-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



**Attivazione
Opera Principale**

III Trim 2016

**Contabilizzazioni
Opere in corso - Sezione 1**

al 2011	2012	2013	2014	a finire
108	2	5	8	44

Avanzamento al 2014

Esercizio	95%
Esecuzione	71%

Stato progettuale

Fase Finanziata

Realizzazione	
Realizzazione	

**Coperture di competenza
Opere in corso - Sezione 1**

Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
168	0	0	0	0	168

Costi e Coperture di Competenza

Costo	168
Risorse	168
Fabbisogni	0

Operazione funzionale

Linea Palermo-Agrigento - velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba

Linea Palermo-Agrigento: variante Lercara e interventi diffusi per la velocizzazione

importi in milioni di Euro)

Costi e Coperture di Competenza

Costo	168
Risorse	168
Fabbisogni	0

Operazione funzionale

Linea Palermo-Agrigento - velocizzazione tratta Montemaggiore-Roccapalumba


Linea Palermo-Agrigento: variante Lercara e interventi diffusi per la velocizzazione

importi in milioni di Euro)



Classe: **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ**
 MacroProgramma: **COMPREHENSIVE NETWORK**
 Programma: **LINEE REGIONALI SICILIA**
 Codice intervento: **0242**
 Opera in corso: **VELOCIZZAZIONE PALERMO-AGRIGENTO**

Regione: **SICILIA**
 Descrizione interventi: **Il progetto prevede una serie di interventi finalizzati al miglioramento delle prestazioni dell'attuale linea e consistenti in rettifiche al tracciato e relative opere d'arte realizzabili in un nuovo tratto di linea in variante di tracciato tra Roccapalumba e Caltanissetta Xirbi, di ACEI (telecomunicazioni) nelle stazioni di Roccapalumba, Aragona Caldare e Agrigento Bassa con sistemazione a FPG delle binarie di opere sostitutive di PL, nonché di nodi intermodali ferro-ferrovia per il servizio viaggiatori nelle stazioni di Roccapalumba, Cammarata e Aragona Caldare**



GRUPPO PARLAMENTARE ITALIANO

Contratto di Programma Fidej Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: COMPREHENSIVE NETWORK

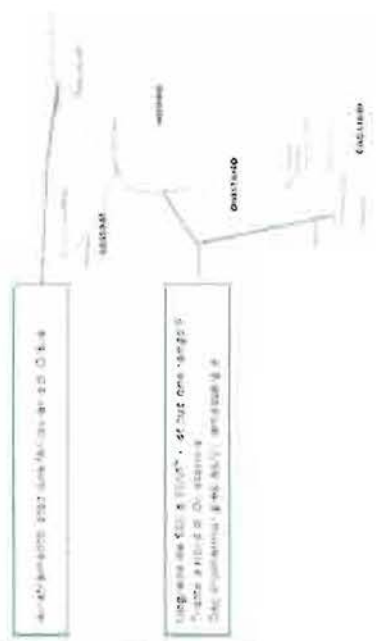
Programma: LINEE SARDEGNA

Codice Intervento: 1670_A

Opere in corso: AMMODERNAMENTO E VELOCIZZAZIONE RETE SARDA (FASE)

Regione: SARDEGNA

Descrizione interventi: Gli interventi consistono in ammodernamenti agli impianti di segnalamento per istituzioni rango P sulle tratte Subaliguesse e (Riassano-sassari) Olbia ed opere tecnologiche connesse allo spollamento della stazione di Olbia prevista in altro progetto



Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Risorse Fabbisogni
in Mio	in Mio
130	33
97	97


Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1				
Totale	MEF	MIT	MISE	UE Altro
33	33	0	0	0
0	0	0	0	0

Contabiliizzazioni Opere in corso - Sezione 1				
al 2011	2012	2013	2014	a finire
0	0	0	33	33

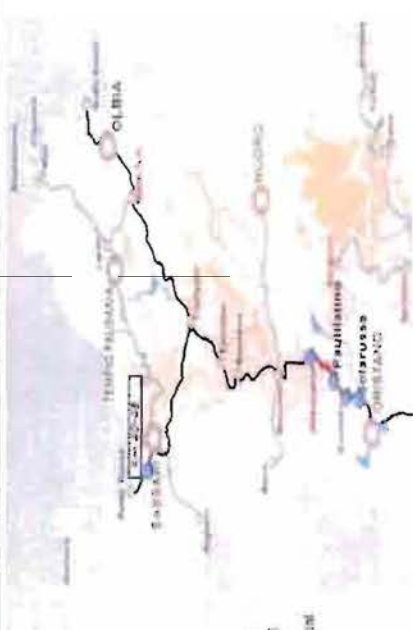
Attivazione Opera Principale	
III Trim 2018	

* Intervento non dotato dell'integrale copertura finanziaria. Data riferita all'attivazione dell'ultima lotto funzionale finanziato

(impatti in milioni di Euro)



Contenuto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

MacroProgramma: COMPREHENSIVE NETWORK

Programma: LINEE SARDEGNA

Codice Interventi: 1524

Opere in corso: INTERVENTI DI AMMODERNAMENTO E VELOCIZZAZIONE DELLA TRATTA FERROVIARIA ORISTANO-SASSARI-OLBIA

Regione: SARDEGNA

Descrizione interventi: Il progetto prevede la soppressione in alcuni attraversamenti a livello a nord di Oristano ed interventi di velocizzazione degli itinerari nelle stazioni di Sotgiu e Fabbisogni nonché istituzione Rango "C" nella tratta Cagliari - Sassari - Olbia e restituzione di binario tra Bauladu e Abbiadori per percorrenza curve a 100Km/h, intervento comprendente anche l'adeguamento degli attraversamenti in parallelo della linea ferroviaria Chilivani - Porto Torres. Iti di km 45+000 e di km 45+000 ed interessate dal Rio Calamascio.

Costi e Coperture di Competenza

Costo	Risorse		Fabbisogni	
	27	0	27	0

Coperture di competenza
Opere in corso - Sezione 1

Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
27	0	0	0	0	27

Contabilizzazioni
Opere in corso - Sezione 1

al 2011	2012	2013	2014	a finire
4	4	2	1	16

Attivazione
Opera Principale

Il Trim 2018

Operativa funzionale
Velocizzazione tratta Oristano-Sassari-Olbia

Fase Finanziata

Realizzazione


Stato progettuale

Esecuzione

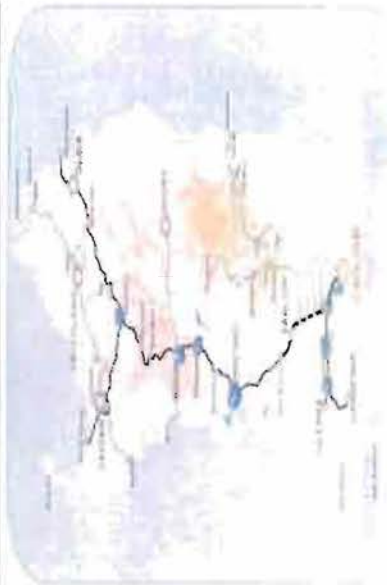
Avanzamento al 2014

42%

(importi in milioni di Euro)



CONTRATTO DEL PROGRAMMA PARTE INVESTIMENTI 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

COMPREHENSIVE NETWORK

LINEE SARDEGNA

1596

VELOCIZZAZIONE IMPIANTI FERROVIARI RETE SARDA

SARDEGNA

Descrizione interventi:
L'investimento è finalizzato alla velocizzazione degli impianti ferroviari di Villanovasariga, Docomomannu, Siliqua, Orislandu, Maccioni, Chialvari e Azzurrania. Il progetto comprende anche interventi diffusi per la velocizzazione di alcune tratte ferroviarie a nord di Orislandu, tramite correzione plans allineamenti di alcune curve e interventi sui sistemi di segnalamento e sicurezza.

Costi e Coperture di Competenza		
Costo	Risorse Fabbisogni	
	sezione 1 sezione 2	
19	19	0

Coperture di competenza				
Opere in corso - Sezione 1				
Totale	MEF	MIT	MISE	UE Altro
19	17	0	0	2

Contabilizzazioni				
Opere in corso - Sezione 1				
al 2011	2012	2013	2014	a finire
0	4	5	3	8

Attivazione Opera Principale

IV Trim 2015

Operativa funzionale

Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda

Fase Finanziaria

Realizzazione

Stato progettuale

Esecuzione

Avanzamento al 2014

57%

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Pans Investments 2010-2016.
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



Classe **POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ**

Programma **AMMODERNAMENTO INFRASTRUTTURALE**

Codice Intervento **A1003**

Regioni **Diffusi**

Descrizione interventi Il programma di ammodernamento infrastrutturale prevede interventi diffusi su linee ferroviarie ed impianti della rete rivolti all'ora riqualificazione funzionale e tecnologica della stessa e alla garantire adeguati standard di potenzialità e velocità

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				
Costo	Risorse	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire
	Fabbisogni										
445	345	80	33	35	35	197	146	20	21	67	90
	di cui										
	Sezione 1										
	Sezione 2										
	100										

(importi in milioni di Euro)



Condizionale di Programmazione Parte Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

PIANO RIQUALIFICAZIONE GRANDI E MEDIE STAZIONI

A1007

Diffusi

Il programma prevede principalmente interventi sul network Grandi Stazioni e Centro stazioni per l'innalzamento della sicurezza e della qualità delle stazioni, in particolare:

- allungamento e innalzamento dei marciapiedi in relazione alle tipologie di traffico; (400 m l. P. 2/0/12) in locale-metropolitano)
- restyling di stazione attraverso azioni di riqualificazione e ristrutturazione sulla base dell'equivalenza della stazione fermata)
- interventi nei fabbricati viaggiatori ed interventi sui piazzali per il superamento delle barriere architettoniche, tali interventi in ottemperanza agli obblighi di legge ed alla volontà di RFI di elevare garanzia di accessibilità alle stazioni, si concretizzano all'avvers la progettazione, la realizzazione ed il mantenimento in efficienza delle strutture edicole e dei discepoli impiantati deputati al superamento delle barriere architettoniche e sensoriali
- realizzazione di nuovi impianti di informazione al pubblico ed adeguamento di quelli esistenti, per l'omogeneizzazione e l'automazione del servizio mediante la diffusione dei nuovi standard e la compatibilizzazione di questi apparati informativi con sistemi di controllo della circolazione per assicurare tempestività ed accuratezza delle informazioni sul traffico.

Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1					Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1					
Costo	Risorse	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014	a finire
	Fabbisogni											
385	0	385	380	0	0	0	5	267	23	19	12	64

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Piste Investimenti 2012-2013
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

Programma **SVILUPPO FLOTTA NAVALE**

Codice Intervento **A1008**

Regioni **CALABRIA/SICILIA**

Descrizione interventi **Programma volto al rinnovo della flotta per garantire la continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria.**



Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza Opere in corso - Sezione 1				Contabilizzazioni Opere in corso - Sezione 1				
Costo	Risorse	MEF		UE		al 2011	2012	2013	2014	a finire
	Fabbisogni	MIT	MISE	UE	al 2011					
160	60	60	0	0	0	10	35	4	6	4
	60	60	0	0	0					

(Importi in milioni di Euro)



TABELLA A05

Sviluppo infrastrutturale della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli



05

Classe

MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR
Programma: CORE NETWORK CORRIDOR: RETE AVIAC TORINO-MILANO-NAPOLI

Codice intervento: A6000

Intervento: RETE AVIAC TORINO-MILANO-NAPOLI


Regioni: PIEMONTE-LOMBARDIA-EMILIA ROMAGNA-TOSCANA-UMBRIA-LAZIO-CAMPANIA

Descrizione interventi:

Le Ferrovie dello Stato sono impegnate a potenziare e migliorare il servizio ferroviario italiano attraverso la costruzione di nuove linee veloci e il potenziamento della rete esistente. L'attuazione del sistema Alla Velocità/Alta Capacità, le cui tratte sono state completate a dicembre 2009, rappresenta il punto più innovativo e strategico del Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato, in linea con i piani comunitari di sviluppo del trasporto ferroviario. Il progetto comprende la realizzazione delle tratte AVIAC per il collegamento di Torino-Milano-Napoli e la periferizzazione nei nodi ferroviari coinvolti. Gli interventi riguardano la costruzione di nuove linee, il potenziamento di quelle esistenti e la realizzazione di nuove stazioni AVIAC (Bologna, Firenze, Napoli, Miraflores, Reggio Emilia). Il programma di investimento riveste particolare valenza per il traffico viaggiatori (lunga percorrenza e interciuità), sostanziale anche una occasione di sviluppo dei sistemi di trasporto locale per l'incremento di capacità nell'infrastruttura nei nodi ferroviari e la possibilità di specializzare le linee in base alla tipologia di traffico.


Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Opere in corso - Sezione 1				Avanzamento al 2014	Tempi	
	Risorse Fabbisogni	Finanziarie	Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013			2014
32.000	32.000	0	32.000	27.274	0	0	530	4.196	28.494	498	606	127	2.274	
Tratta/Nodo	Descrizione Interventi													
Tratta Torino-Milano	La linea si sviluppa per 125 km, di cui 86,4 da Torino a Novara e 38,7 da Novara a Milano, e prevede 11 km alla velocità ferroviaria e velocità v_{max} di 4 km in galleria a velocità v_{max} di 30 km/h di barriere anturto, 500 metri di marcia a velocità v_{max} di 120 km/h, 23 km a velocità v_{max} di 160 km/h, 10 km a velocità v_{max} di 200 km/h, in concomitanza con le Olimpiadi Invernali di Torino, sono previsti in esercizio gli 55 km di collegamento tra Torino e Novara, mentre a dicembre 2009 è entrato in esercizio lo variante tratta tra Novara e Milano.													
Tratta Milano-Bologna	La linea si sviluppa per 181 km di cui 178,6 km della sezione i nuovi ponti e viadotti e 2,8 km in galleria, il progetto prevede circa 100 km di barriere anturto, 746 metri di marcia a velocità v_{max} di 120 km/h, 10 km di barriere anturto, 500 metri di marcia a velocità v_{max} di 120 km/h, 23 km a velocità v_{max} di 160 km/h, 10 km a velocità v_{max} di 200 km/h, in concomitanza con le Olimpiadi Invernali di Torino, sono previsti in esercizio gli 55 km di collegamento tra Torino e Novara, mentre a dicembre 2009 è entrato in esercizio lo variante tratta tra Novara e Milano.													
Tratta Bologna-Firenze	La linea si sviluppa per circa 71,5 km per la maggior parte con tratti in galleria (6,15 km) e in quota (1,5 km) per 18 km, il progetto prevede 1,00 km su ponti a velocità v_{max} di 4,1 km su viadotti a velocità v_{max} di 4,1 km di barriere anturto, 540 km nuove stazioni di servizio con barriere e 19 km nuovi scannali. Il potenziamento tra nuove linee a linea esistente sarà realizzato attraverso l'interconnessione di S. Giuliano di Anagni per la 1.ª e 2.ª linea e la linea Roma e Roma-Milano.													

(Importi in milioni di Euro)

 Confronto di Programma Parto Investimenti 2012-2016 Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014	
<p>Traffici Roma-Firenze</p> <p>Il progetto prevede l'adeguamento della linea DC tra Roma-Firenze agli standard tecnologici del Sistema Alfa Venezia (Alfa Capovici) italiano, già adottato in altre linee ferroviarie. La 1ª fase, completata a dicembre 2005, riguardava l'adeguamento dell'armamento e degli impianti di segnale automatici L3. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede l'adeguamento degli standard tecnologici (sistema ETCS/ETRS) nel 2012 e della rete di segnalazione nel 2014. Il completamento è previsto per gennaio di anno.</p>	<p>344</p> <p>39%</p> <p>Adeguamento a standard 1ª fase dic-10 - attivata</p>
<p>Traffici Roma-Napoli</p> <p>La linea di collegamento tra Roma e Napoli è prevista circa 37 km di galleria e 161 km alla superficie (tratta di 202 km). Il progetto prevede la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità (linea AVAC) tra Roma e Napoli, per un totale di 27 km. La 1ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Roma-Frosinone e la tratta Frosinone-Caserta. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Caserta-Napoli e la tratta Napoli-Frosinone.</p>	<p>3.305</p> <p>87%</p> <p>Avanzamento dic-05 - attivato/Completamento dic-09 - attivata</p>
<p>Nodo di Torino</p> <p>L'ingresso nel nodo di Torino della linea AVAC, l'adeguamento e la costruzione, nell'ambito del progetto "Torino", della tratta Torino-Milano, è previsto per il 2014. Il progetto prevede la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità (linea AVAC) tra Torino e Milano, per un totale di 27 km. La 1ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Torino-Milano. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Milano-Torino.</p>	<p>3</p> <p>100%</p> <p>ultimato</p>
<p>Nodo di Milano</p> <p>L'ingresso nel nodo di Milano della linea AVAC, l'adeguamento e la costruzione, nell'ambito del progetto "Milano", della tratta Milano-Torino, è previsto per il 2014. Il progetto prevede la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità (linea AVAC) tra Milano e Torino, per un totale di 27 km. La 1ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Milano-Torino. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Torino-Milano.</p>	<p>44</p> <p>95%</p> <p>ultimato</p>
<p>Nodo di Bologna</p> <p>La nuova linea AVAC, attraverso tutto il nodo lungo il corridoio gli, utilizza una tratta ferroviaria esistente per un totale di 17,7 km, di cui circa la metà in galleria. La tratta di superficie è prevista per il 2014. Il progetto prevede la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità (linea AVAC) tra Bologna e Firenze, per un totale di 27 km. La 1ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Bologna-Firenze. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Firenze-Bologna.</p>	<p>2.019</p> <p>90%</p> <p>Passaggio superiore ott-07 - attivato/Passante antitariffario servizio viaggiatori giu-12 - attivato/Finanziaria settembre - Stazione AV giu-13 - attivato</p>
<p>Nodo di Firenze</p> <p>L'ingresso nel nodo di Firenze della linea AVAC, l'adeguamento e la costruzione, nell'ambito del progetto "Firenze", della tratta Firenze-Roma, è previsto per il 2014. Il progetto prevede la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità (linea AVAC) tra Firenze e Roma, per un totale di 27 km. La 1ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Firenze-Roma. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Roma-Firenze.</p>	<p>1.782</p> <p>42%</p> <p>Scavalchi Castello-Pienza ago-11 - attivato/Passante settembre giu-13 - attivato</p>
<p>Nodo di Roma</p> <p>Il completamento del nodo di Roma della linea AVAC, l'adeguamento e la costruzione, nell'ambito del progetto "Roma", della tratta Roma-Firenze, è previsto per il 2014. Il progetto prevede la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità (linea AVAC) tra Roma e Firenze, per un totale di 27 km. La 1ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Roma-Firenze. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Firenze-Roma.</p>	<p>784</p> <p>91%</p> <p>Avanzamento ott-06 - attivato/Completamento set-09 - attivato</p>
<p>Nodo di Napoli</p> <p>L'ingresso nel nodo di Napoli della linea AVAC, l'adeguamento e la costruzione, nell'ambito del progetto "Napoli", della tratta Napoli-Roma, è previsto per il 2014. Il progetto prevede la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità (linea AVAC) tra Napoli e Roma, per un totale di 27 km. La 1ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Napoli-Roma. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Roma-Napoli.</p>	<p>304</p> <p>76%</p> <p>Neopiantato dic-07 - attivato/Collegamento nord-sud dic-13 - attivato/Stazione AV/AC Anagnina (1ª fase) dic-16</p>
<p>Materiali di scorta</p> <p>Il progetto prevede la costruzione di una linea ferroviaria ad alta velocità (linea AVAC) tra Roma e Napoli, per un totale di 27 km. La 1ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Roma-Frosinone e la tratta Frosinone-Caserta. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Caserta-Napoli e la tratta Napoli-Frosinone.</p>	<p>11</p> <p>100%</p>
<p>Contingencies</p> <p>Il progetto prevede la costruzione di una linea ferroviaria ad alta velocità (linea AVAC) tra Roma e Napoli, per un totale di 27 km. La 1ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Roma-Frosinone e la tratta Frosinone-Caserta. La 2ª fase, attualmente in corso, prevede la realizzazione della tratta Caserta-Napoli e la tratta Napoli-Frosinone.</p>	<p>228</p> <p>0%</p>

(Importi in milioni di Euro)

TABELLA B
Investimenti realizzati per lotti costruttivi



Contenuto di Programma: Piani Investimenti 2012-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

CORE NETWORK CORRIDOR
RENO-ALPI
AV20

LINEA AV/AC MILANO-GENOVA: TERZO VALICO DEI GIOVI (LOTTI COSTRUTTIVI FINANZIATI)

REGIONE
LIGURIA PIEMONTE

Descrizione interventi
Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario avente caratteristiche AV/AC della lunghezza di circa 53 km, prevalentemente in galleria, ed oltre 14 km di linee di interconnessione con la rete esistente. Per un totale di circa 67 km l'intervento integrato con la rete esistente. Il Terzo Valico dei Giovi sarà interconnesso a sud con il Nodo di Genova, per assicurare il collegamento diretto con i bacini portuali e con la linea Genova-Ventimiglia ed a nord, nelle direzioni di Torino, Novara, Milano e Piacenza, attraverso la compressione con le linee convenzionali di Novara, Igles e di Tortona.

Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Risorse
6.200	4.613
di cui	di cui
1.587	1.587
Sezione 1	
Sezione 2	

Coperture di competenza				
Opere in corso - Sezione 1				
Totale	MEF	MIT	MISE	UE
1.587	1.022	465	100	0
di cui				
0	0	0	0	0

Contabilizzazioni				
Opere in corso - Sezione 1				
al 2011	2012	2013	2014	a finire
224	34	50	155	1.123

Opera funzionale
Tratta AV/AC Terzo valico dei Giovi

Fase Finanziata
Realizzazione per lotti costruiti

Stato progettuale
Esecuzione


Avanzamento al 2014

7%

Attivazione
Opera Principale

Il Trim 2022

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programmazione Parte Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014


POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

CORE NETWORK CORRIDOR
MEDITERRANEO
AV15

LINEA AV/AC MILANO-VERONA: TRATTA TREVIGLIO-BRESCIA

REGIONE
LOMBARDIA


Descrizione interventi
L'intervento in confidenza consiste nella Linea AV/AC Milano - Verona. La nuova linea ferroviaria ad alta capacità per circa 145 km, di cui 58 km di linea a 14 km di penetrazione, impianto ferroviario di Brescia. Il tracciato è integrato alle linee esistenti attraverso il proseguimento verso Milano e sostituzione della linea Milano - Treviglio con la tratta già realizzata della Linea AV/AC Milano - Verona e attraverso l'ingresso nella stazione di Brescia realizzata mediante l'interconnessione di Brescia-Ovest.



Costo	Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza					Contabilizzazioni				Attivazione Opera Principale	
	di cui	Fabbisogni sezione 2	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012	2013	2014		a finire
2.050	2.050	0	502	1.314	700	134	0	157	240	325	469	859	
			di cui										

Opera funzionale	Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014
	di cui	Realizzazione	Esecuzione		
Tratta AV/AC Treviglio-Brescia e nodo di Brescia					58%

(importi in milioni di Euro)



RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Contenuto di Programma Parte Investimenti 2012-2014
Bando di attuazione degli investimenti al 31.12.2014


POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

CORE NETWORK CORRIDOR
MEDITERRANEO
AV17

LINEA AV/AC MILANO-VERONA: TRATTA BRESCIA-VERONA

REGIONE
LOMBARDIA, VENETO

Descrizione interventi
L'intervento si configura come lotto funzionale della Linea AV/AC Milano - Verona da realizzarsi per lotti successivi. Il primo lotto costruttivo prevede le opere civili del tratto di linea tra le chilometriche 104+300 e 112+250 e del tratto tra le chilometriche 130+000 e 133+600 (gallerie Lomato e S. Giorgio) che costituiscono gli interventi temporaneamente posti sul percorso attuale del progetto complessivo.



Costi e Coperture di Competenza		Coperture di competenza		Contabilizzazioni		Attivazione	
Costo	Risorse Fabbisogni	Opere in corso - Sezione 1		Opere in corso - Sezione 1		Opera Principale	
		MIF	MIT	MISE	UE	Altro	
3.954	768	768	0	0	0	0	III Trim 2022
				0	0	2	766
							a finire

Fase Finanziata		Stato progettuale		Avanzamento al 2014	
Realizzazione per lotti costruiti		Progettazione		0%	
Opera funzionale	0%	0%	0%	0%	0%

(Importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Piano Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

Classe:
MacroProgramma:
Programma:
Codice intervento:
Opere in corso

CORE NETWORK CORRIDOR
MEDITERRANEO
AV18
LINEA AVIAC VERONA-PADOVA: SUBTRATTA VERONA-VICENZA

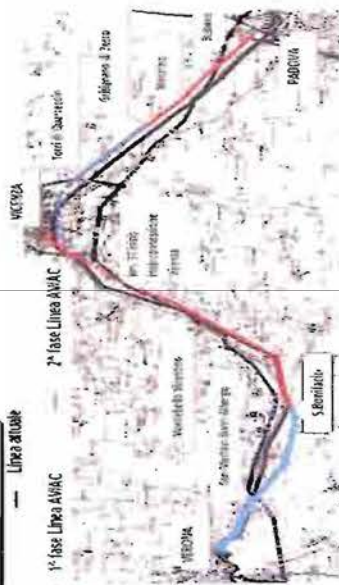
Regione

VENETO

Descrizione interventi

L'intervento si configura come lotto funzionale della linea AVIAC Verona-Padova da realizzarsi per lotti costruttivi. Il primo lotto costruttivo prevede le attività progettuali relative all'intera tratta Verona-Vicenza ed al Nodo di Verona per l'intervento necessario all'inglobamento della AV a Verona e la realizzazione delle opere civili maggiormente significative situate sul tratto di linea compresa tra Verona e San Bonifacio che costituisce "invariante" rispetto a eventuali sviluppi progettuali sull'interconnessione di Vicenza.

Linea attuale
Linea AVIAC
Linea AVIAC



Costi e Coperture di Competenza	
Costo	Risorse
4.163	369
	3.784

Coperture di competenza	
Opere in corso - Sezione 1	
Totale	MEF
369	369
	0
	0
	0
	0
	0
	0

Contabilizzazioni	
Opere in corso - Sezione 1	
al 2011	2012
48	0
	0
	0
	0
	321

Attivazione	
Opera Principale	
IV Trim 2023	

Opera funzionale

Fase Finanziata

Stato progettuale

Avanzamento al 2014

Realizzazione per lotti costruttivi

Programmazione

1%

(importi in milioni di Euro)



Contratto di Programma Parità Investimenti 2012-2014
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014



POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

CORE NETWORK CORRIDOR

SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA BRENNERO-NAPOLI (INCLUSI I COLLEGAMENTI AI PORTI CORE DI ANCONA, LA SPEZIA E LIVORNO)

0293

NUOVO VALICO DEL BRENNERO (STUDI, INDAGINI GEOGNOSTICHE E LOTTI COSTRUTTIVI FINANZIATI)

TRENTINO ALTO ADIGE

La Galleria di base del Brennero da Innsbruck, a Follonica su una lunghezza di circa 56 km. È costituita da due gallerie a singolo binario di raggio interno di 4,05 m, collegate tra loro ogni 333 m da cubi di traversali. L'interasse tra le gallerie è variabile tra 40 m e 10 m. La velocità di progetto è di 250 km/h. In posizione sussidiaria alle due gallerie ferroviarie, viene realizzato un cunicolo pedone che ha come funzione primaria l'esplorazione geologica lungo il tracciato previsto e verrà ulteriormente utilizzato durante la fase costruttiva delle due gallerie ferroviarie per il trasporto del materiale di impiego e per il drenaggio.

Costi e Coperture di Competenza	Risorse		Coperture di competenza				Contabilizzazioni				Attivazione Opera Principale
	Costo	Fabbisogni	Opere in corso - Sezione 1		Opere in corso - Sezione 1		Opere in corso - Sezione 1		IV Trim 2025		
4.865	888	MEF	MIT	MISE	UE	Altro	al 2011	2012		2013	2014
		888	563	45	0	257	136	15	28	46	663


Opera funzionale
Valico del Brennero

Fase Finanziata
Realizzazione per lotti costruttivi

Stato progettuale
Esecuzione

Avanzamento al 2014
5%

(importi in milioni di Euro)



Contratto al Programma Partecipazioni 2013-2018
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Attivazione
Opera Principale
1 Trim 2027

POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ

CORE NETWORK CORRIDOR

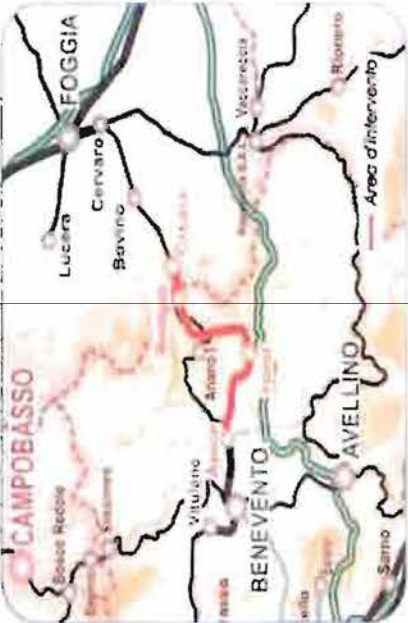
SCANDINAVIA-MEDITERRANEO TRATTA NAPOLI-BARI-TARANTO

0281

ITINERARIO NAPOLI-BARI: RADDOPPIO TRATTA APICE-ORSARA

CAMPANIA PUGLIA

Realizzazione del raddoppio completamento in variante rispetto alla linea esistente dell'asta di circa 4,7 km di cui circa l'80% in galleria con una nuova stazione a servizio dell'itineraria. Intervento realizzabile per fasi funzionali.



Contabilizzazioni
Opere in corso Sezione 1

al 2011	2012	2013	2014	a finire
11	0	0	1	757

Costi e Coperture di Competenza

Costo	Risorse	Fabbisogni
2.686	768	1.918

Coperture di competenza
Opere in corso - Sezione 1

Totale	MEF	MIT	MISE	UE	Altro
768	721	0	47	0	0

Fase Finanziata
Realizzazione per lotti costruttivi

Stato progettuale	Avanzamento al 2014
Progettazione	0%

(importi in milioni di Euro)



TABELLA C

Partecipazioni societarie

(Investimenti realizzati tramite società di scopo)

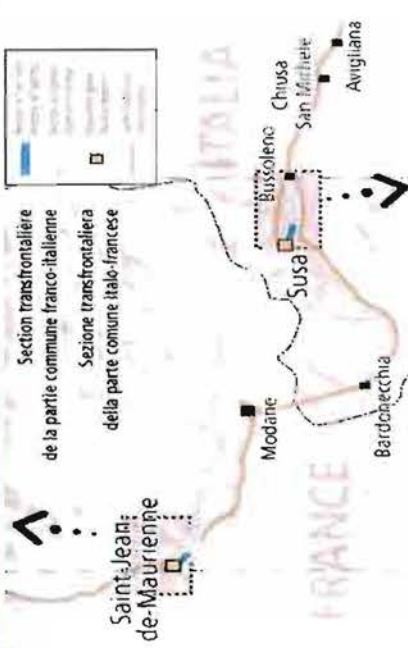


Contratto di Programma Piano Investimenti 2013-2016
Stato di attuazione degli investimenti al 31.12.2014

Classe: POTENZIAMENTO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE RETE CONVENZIONALE / ALTA CAPACITÀ
MacroProgramma: CORE NETWORK CORRIDOR
Programma: MEDITERRANEO
Codice Intervento: P1.0001
Opere in corso: NUOVA LINEA TORINO - LIONE (INTERVENTI PRIORITARI - QUOTA ITALIA)
Opere Programmatiche: NUOVA LINEA TORINO - LIONE (INTERVENTI PRIORITARI - QUOTA ITALIA)

Regione: PIEMONTE

Descrizione interventi: La sezione internazionale si estende da Saint Jean de Maurienne a Chiusa S. Michele comprendente i Tunnel di base di 5,7 km e dalle Ossare di 1,9 km, a due rami, a semplice binario, ed il collegamento alla Linea Storica attraverso un'interconnessione nei pressi di Chiusa S. Michele



Costi e Coperture di Competenza	Risorse	Fabbisogni
	4.822	2.420
Costo	2.420	2.402

Coperture di competenza	Opere in corso - Sezione 1			
	MEF	MIT	MISE	UE
Totale	360	2.567	12	312
Altre risorse	0			

Contabilizzazioni	Opere in corso - Sezione 1			
	2011	2012	2013	2014
al 2011	301	26	41	37
a finire	2.869			

Attivazione
Fase finanziata in tab.A¹
non applicabile*

Opera funzionale

Linea Torino-Lione (studi ed indagini geognostiche)

Linea Torino-Lione (realizzazioni - opera principale)

Fase Finanziata

Realizzazione - quota Italia

Realizzazione - quota Italia

Stato progettuale

Progettazione

Progettazione

Avanzamento al 2014

47%

0%

* 1) 0 anni (dalla consegna dei lavori) e 1 anno per prove e certificazioni prima della messa in servizio

(importi in milioni di Euro)



Allegato 2

Informativa sugli scostamenti dei tempi di ultimazione

Scostamento tempi di Attivazione dei Progetti Rete Convenzionale ed Alta Velocità/Alta Capacità

Riga Rif.	Descrizione Intervento	Tempi*		
		Attuale (mesi da 2015/4)	Precedente (mesi da 2015/1)	Delta
A2001	Completamento SCC Area Venezia	II Trim 2015	I Trim 2015	1
0417	Ponto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	IV Trim 2017	III Trim 2017	1
1280	Adeguamento sagoma gabari e gallerie direttrici Adriatica (interventi alle gallerie Castellano e Cattolica)	IV Trim 2014	II Trim 2014	2
A2001	SCC Messina-Siracusa	IV Trim 2015	II Trim 2015	2
0271_A	Velocizzazione Catania - Siracusa tratta Sicocca-Augusta	IV Trim 2017	II Trim 2017	2
0240_A	Potenziamento infrastrutturale Voltri-Bignole (fasi)	IV Trim 2017	II Trim 2017	2
AV20	Linea AV/AC Milano-Genova terzo valico dei Giovi (lotti costruttivi finanziari)	II Trim 2022	III Trim 2021	3
A2001	SCC Nodo di Palermo	IV Trim 2015	IV Trim 2014	4
0077	Raddoppio della linea Genova-Ventimiglia: tratte Andora - S. Lorenzo e S. Lorenzo - Ospedaletti	II Trim 2018	II Trim 2015	4
0142_B	Raddoppio della Pescara-Bari (raddoppio tratta Termoli-Ripalta)	II Trim 2021	II Trim 2020	4
0037	Realizzazione fermate ed adeguamento stazioni per servizio metropolitano di Bologna (1° fase)	IV Trim 2015	IV Trim 2014	4
0311_A	Metaponto-Sibari-Bivio S. Antonello (fase)	I Trim 2017	IV Trim 2015	5
0242	Velocizzazione Palermo-Agrigento	III Trim 2016	II Trim 2015	5
0260	Raddoppio Lunghezza-Gudonia	III Trim 2017	I Trim 2016	6
A2001	Potenziamento tecnologico Torino-Padova	III Trim 2017	I Trim 2016	6
0100	Raddoppio Bari-Taranto	IV Trim 2016	II Trim 2015	6
1669	Asse Salerno-Reggio Calabria: stazione di Reggio Calabria - abbassamento piano binari ed innalzamento tratto urbano	I Trim 2025	II Trim 2023	7
A2001	SCC Bari-Lecce	IV Trim 2017	III Trim 2015	9
0119	Potenziamento infrastrutturale linea Orte-Falconara: raddoppio tratto Spoleto-Campello, Fabriano-PM 228 e Cascioplano-MonteCarollo	III Trim 2017	II Trim 2015	9
1659	Collegamento Lamezia-Calanzano-dorsale ionica: studio di fattibilità e realizzazione primo lotto funzionale (elettrificazione)	III Trim 2024	II Trim 2022	9
1417	Potenziamento linee Castelli Romani	IV Trim 2017	II Trim 2015	10

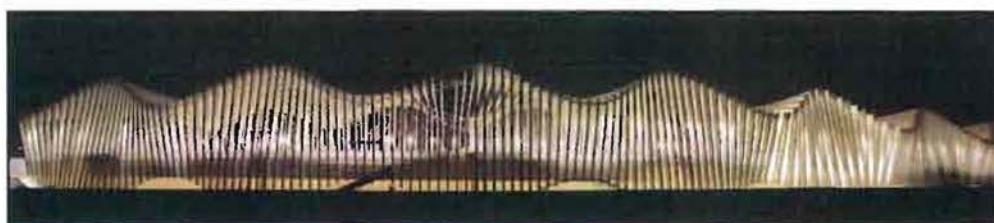
* Tempi riferiti alla base di attivazione dell'opera principale e dell'ultimo fase finanziaria.

AUGATO 2



Contratto di Programma 2012-2014 - Parte Servizi

Rendiconto Annuale al 31.12.2014



Luglio 2015

INDICE

1. SCOPO DEL DOCUMENTO	3
2. ITER AUTORIZZATIVO DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2014 – PARTE SERVIZI	4
3. MONITORAGGIO PROGRAMMI DI MANUTENZIONE.....	6
3.1 INQUADRAMENTO GENERALE	6
3.2 LE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLA RETE.....	7
3.3 STATO DI ATTUAZIONE	14
4. MONITORAGGIO SAFETY, SECURITY E NAVIGAZIONE	22
5. MONITORAGGIO QUALITÀ DELLA RETE	28
5.1 INDICATORE DEL LIVELLO DI GUASTI E TEMPI DI PRIMO INTERVENTO.....	28
5.2 INDICATORI DI PUNTUALITÀ.....	29
6. RENDICONTO FINANZIAMENTI DEL CONTRATTO	31

Allegato 1: Schemi di Reporting Packaging - Manutenzione Ordinaria (in base ad allegato 7a del Contratto)

Allegato 2: Schemi di Reporting Packaging - Manutenzione Straordinaria (in base ad allegato 7b del Contratto)

Allegato 3: Elenco delle linee con sospensione del servizio commerciale

1. Scopo del documento

Il presente documento è stato elaborato in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 8.1 del Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi, nel quale è stabilito che il Gestore trasmetta al MIT, entro il mese di luglio di ciascun anno, il “Rendiconto Annuale del Contratto”.

Il documento, finalizzato a rappresentare il resoconto dell'utilizzo delle risorse contrattuali e delle performance di Rete alla data del 31/12/2014, è composto dalle seguenti sezioni:

- Monitoraggio delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria (secondo gli schemi definiti dall'all.7a e 7b del Contratto);
- Monitoraggio delle attività di Safety, Security e Navigazione (secondo gli schemi definiti dall'all.7a del Contratto);
- Monitoraggio Qualità della Rete (secondo quanto definito negli all.1a e 1b del Contratto);
- Quadro riassuntivo dei finanziamenti del Contratto.

2. Iter autorizzativo del Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi

I rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'Infrastruttura in tema di finanziamenti e di investimenti per la rete ferroviaria nazionale sono regolati, ai sensi del D. lgs. 112/2015 e dell'Atto di Concessione (DM 138-T/2000), attraverso lo strumento del Contratto di Programma.

Il Contratto di Programma 2001-2005 disciplinava in un unico atto i finanziamenti destinati sia alle attività d'investimento (investimenti di sviluppo, di manutenzione straordinaria, ecc.), sia alle attività in conto esercizio (manutenzione ordinaria, servizi di collegamento via mare tra la penisola e rispettivamente Sardegna e Sicilia, ecc.).

L'efficacia del contratto fu prorogata allo scadere della durata pattuita dalla delibera CIPE n.159/2005 fino al 2006. Con il IV Addendum al CdP, sottoscritto il 26 luglio del 2007, è stata sancita l'ultrattività di detto Contratto di Programma, stabilendo all'art. 6 che: "[...] il vigente Contratto di Programma 2001-2005, già prorogato per l'anno 2006, rimane valido fino alla sottoscrizione del nuovo Contratto. Ciò al fine di consentire, [...] il completamento degli interventi prioritari sulla sicurezza e il mantenimento di tutti gli obblighi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale [...]"

Successivamente, in data 31 ottobre 2007, è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I) per regolare i rapporti Stato-Gestore in materia di investimenti, rimandando ad un ulteriore ed apposito atto la disciplina delle attività in conto esercizio del Gestore.

In seguito l'esperienza progressivamente maturata sulla tematica ha indotto ad avviare una profonda riflessione rispetto all'assetto ed ai meccanismi dei contratti, con l'obiettivo di superare le criticità emerse nella fase gestionale. Ci si è dovuti confrontare con lunghi tempi di approvazione degli aggiornamenti contrattuali, con vincoli territoriali di spesa, con rilevanti e ripetuti definanziamenti e/o rimodulazioni di risorse, aspetti che hanno influito sull'operatività dei finanziamenti, creando rigidità ed incertezze nella programmazione con ricadute negative sulla realizzazione del piano degli investimenti.

Tenuto conto del quadro delineato, la fase di definizione dei nuovi Contratti di Programma ha portato all'elaborazione di due distinti accordi per la disciplina dei rapporti tra Stato e Gestore in tema di finanziamento di:

- investimenti di ammodernamento, potenziamento e sviluppo infrastrutturale - **Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I)**;
- interventi di manutenzione (ordinaria e straordinaria) e degli altri processi contribuiti (Safety, Security e Navigazione) - **Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S)**.

Con il nuovo assetto contrattuale si è inteso conferire maggiore efficacia alla fase attuativa degli accordi, tenendo distinti gli investimenti di ammodernamento e sviluppo - che possono essere oggetto per la loro natura di maggiori tempi di definizione/negoziazione - dagli interventi di manutenzione (ordinaria e straordinaria) per i quali è indispensabile garantire un quadro stabile di finanziamenti, anche mediante il disegno di un'apposita disciplina contrattuale.

Il CdP-S attualmente in vigore è stato sottoscritto in data 29/11/2013 dopo aver ricevuto parere favorevole dal CIPE e dalle competenti Commissioni Parlamentari ai sensi di quanto previsto dall'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238 (recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei Contratti di Programma e dei Contratti di Servizio delle Ferrovie dello Stato Italiane). L'iter autorizzativo si è concluso con la registrazione del Decreto MIT di approvazione del Contratto da parte della Corte dei Conti in data 09/06/2014.

In sintesi i principali eventi che hanno caratterizzato la definizione del CdP 2012-2014 sono di seguito riportati:

20/01/2012	Delibera CIPE n. 4/2012 di approvazione Contratto di Programma – parte Investimenti aggiornamento 2010 - 2011, che prevede tra le prescrizioni la presentazione da parte del MIT all'esame del Comitato la parte Servizi del Contratto di Programma di RFI
12/03/2013	Sigla del Contratto tra MIT e RFI
18/03/2013	Esame da parte del CIPE del Contratto di Programma – parte Servizi (delibera n.22/2013)
24/06/2013	Emanazione Legge 24 giugno 2013, n. 71 che "ridestina" il surplus di risorse originariamente previste per Manutenzione Ordinaria a favore della Manutenzione Straordinaria (complessivi 262 mln di euro)
15/07/2013	Trasmissione da parte del MIT del CdP-S alle competenti Commissioni Parlamentari per l'acquisizione dei relativi pareri
19/11/2013	Acquisizione parere favorevole da parte della IX Commissione permanente (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati
20/11/2013	Acquisizione parere favorevole da parte dell'VIII Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni) del Senato
29/11/2013	Sottoscrizione del Contratto
27/12/2013	Emanazione Legge n. 147 del 27 dicembre 2013 (legge di Stabilità 2014) recante le coperture per fabbisogni di Manutenzione Straordinaria per l'anno 2014 pari a 500 mln di euro
14/05/2014	Emissione Decreto MIT di approvazione del Contratto (DM 203/2014)
09/06/2014	Registrazione alla Corte dei Conti del DM 203/2014 (Reg. I, Foglio 2402)
11/11/2014	Emanazione Legge n. 164 (legge di conversione del Decreto Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia"), ha definito l'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali per l'anno 2014, finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014 prevedendo, all'art.1, comma 10 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".
23/12/2014	Emanazione Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (legge di Stabilità 2015) recante le coperture per fabbisogni di Manutenzione Straordinaria complessivamente a 4.250 mln di euro per il periodo 2015-2020 (500 mln per l'anno 2015, 750 mln per gli anni 2016 e 2017, 2.250 per gli anni successivi fino al 2020).
23/12/2014	Emanazione Legge n. 191 del 23 dicembre 2014 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017) recante risorse complessivamente pari a 2.927 mln di euro complessivi per lo stesso periodo (circa 976 mln per ciascuno anno).

Il vigente Contratto di Programma 2012-2014 - Parte Servizi è in regime di proroga per l'anno 2015 ai sensi di quanto previsto dall'articolo 4 dell'accordo. Per la definizione del nuovo atto è stata avviata la fase negoziale con i competenti Ministeri, anche a seguito dell'approvazione in data 23 dicembre 2014 della Legge 190/2014 "Legge di Stabilità 2015" e della Legge 191/2014 "Bilancio di previsione dello Stato", con cui è stato delineato il quadro delle risorse disponibili a beneficio del contratto per il prossimo orizzonte di programmazione pluriennale, di cui si tratterà più diffusamente nel capitolo 6 dedicato alla tematica dei finanziamenti.

3. Monitoraggio programmi di manutenzione

3.1 Inquadramento generale

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n.138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

Le principali attività, svolte dalla Società nel perimetro dell'Atto di Concessione e delle specifiche normative di settore, riguardano:

- la gestione in sicurezza dell'esercizio ferroviario, anche attraverso il presidio dei sistemi di controllo e comando della circolazione;
- la piena fruibilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, assicurata attraverso le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- la progettazione e la realizzazione degli investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura e delle sue dotazioni tecnologiche e per lo sviluppo e la costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari secondo la programmazione via via definita tramite l'apposito "Contratto di Programma" sottoscritto con lo Stato;
- la messa a disposizione dell'infrastruttura – linee e impianti per i viaggiatori e per le merci - agli operatori del trasporto in base alle modalità comunicate al mercato con il Prospetto Informativo della Rete (PIR) e la definizione dell'orario ferroviario sulla base delle richieste avanzate dalle imprese ferroviarie;
- la piena accessibilità delle stazioni e dei servizi in esse offerti alle imprese ferroviarie, ai viaggiatori e, in generale, a tutti gli utilizzatori secondo i principi e i valori di riferimento cui RFI ispira il proprio rapporto con i clienti e con il pubblico, ivi compresa l'assistenza in stazione alle Persone a Mobilità Ridotta;
- il collegamento via mare con la Sicilia e la Sardegna per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari; sono inoltre forniti lungo lo stretto di Messina, servizi navali (per il trasporto di passeggeri e automezzi) attraverso la controllata Bluferrries;
- l'integrazione dell'infrastruttura italiana nella rete ferroviaria europea, mediante il coordinamento con i Paesi dell'UE in merito agli standard di qualità, alle azioni e alle strategie di commercializzazione dei servizi.



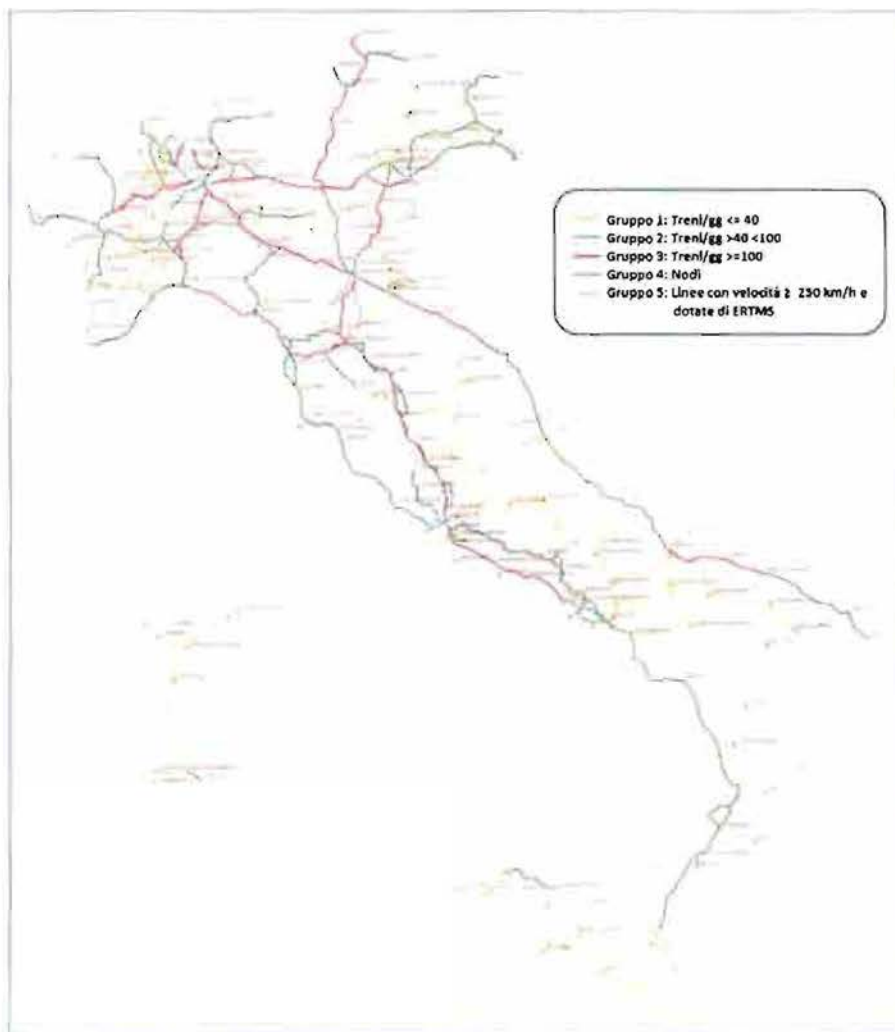
3.2 Le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria della Rete

RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale, è responsabile della gestione complessiva della rete che si sviluppa per 16.723¹ km di linee su cui circolano in media, ogni giorno, circa 9.000 treni.

La manutenzione rappresenta un processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura in cui uomini, mezzi e tecnologie sono costantemente impegnati a pianificare ed implementare le azioni volte a mantenere o a riportare un'entità (un impianto, un'apparecchiatura - oggetto di manutenzione) in uno stato in cui possa eseguire la funzione richiesta, con l'obiettivo finale di garantire:

- elevati standard di sicurezza della circolazione treni;
- un servizio di qualità alle imprese ferroviarie mediante una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura.

Figura 1 – Rappresentazione grafica della rete per i gruppi linea del CdP-5



¹ Dato al 2014

Questo processo è applicato su un sistema infrastrutturale complesso, composto da numerosi elementi che coprono l'intero campo della tecnica, dal settore delle opere civili (ponti, gallerie, ecc.) al settore delle più sofisticate tecnologie (ERTMS, RBC, GSM-R, ecc.), con una distribuzione articolata che interessa l'intero territorio nazionale.

Tabella I – Consistenza oggetti infrastruttura ferroviaria nazionale

Numeri arrotondati - tabella inserita

Settori	Consistenza oggetti	Settori	Consistenza oggetti
Corpo Stradale: Opere Civili ed armamento	~26.000 Ponti per circa 800 Km	Impianti tecnologici : Sistemi di Segnalamento e Telecomunicazioni	~ 22.000 Km di Cavi Tradizionali
	~ 2.100 Gallerie per circa 1.600 Km		~ 5.000 Passaggi a Livello
	~24.300 Km di Binari		~ 23.000 Segnali
	~ 31.000 Deviatori		~ 32.000 Manovre Deviatori
Energia: Trazione Elettrica e SSE	~ 8.700 Km di Linee Primarie	~ 54.000 Circuiti di Binario	~ 650 Km di ERTMS
	~ 450 Sottostazioni	Sistemi di trasmiss. analogica e digitale	Sistemi di informazione al pubblico
	~ 1.300 Cabine		
	~ 5.400 Torri Faro		
	~ 12.000 Km di Linea Elettrificata		

RFI garantisce la disponibilità dell'infrastruttura in condizioni di sicurezza ed affidabilità attraverso interventi manutentivi di tipo:

- “**ordinario**”, finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura, nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura, e di primo intervento;
- “**straordinario**”, volti al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente 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.)



La **Manutenzione Ordinaria** si compone dell'insieme di azioni di mantenimento poste in essere durante il ciclo di vita di un bene, che hanno la finalità di mantenere o riportare un'entità nello stato in cui possa eseguire la funzione richiesta senza incrementarne il valore patrimoniale. In sintesi le azioni sono volte a:

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

L'attività di **Manutenzione Straordinaria** comprende gli interventi volti al rinnovo/sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza.



Con tale attività RFI provvede ad interventi per il mantenimento in efficienza di 16.723 km di linea, per uno sviluppo complessivo di binari di 24.278 km².

L'ambito d'intervento riguarda gli oggetti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo la seguente suddivisione per settori:

- Opere civili;
- Armamento;
- Trazione Elettrica ;
- Apparati di segnalamento;
- Impianti di telecomunicazione.



con differenti infrastrutture coinvolte, da opere murarie a tecnologie informatiche sofisticate.

Le azioni manutentive perseguono i seguenti principali obiettivi:

- incrementare il livello della sicurezza;
- incrementare il livello qualitativo dei servizi forniti alla clientela;
- elevare l'affidabilità ed efficienza delle infrastrutture ferroviarie esistenti;
- elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture ferroviarie esistenti;
- uniformare gli standard prestazionali degli attuali impianti ferroviari.



In relazione alla manutenzione straordinaria, gli interventi sono raggruppati secondo le seguenti categorie in base alle caratteristiche:

- **Manutenzione straordinaria e opere di difesa dell'infrastruttura:** interventi alle infrastrutture ferroviarie di sostituzione degli impianti con altri di analoga tipologia e prestazione (ad esempio sostituzione di binari o di elettrificazioni, rifacimento di ponti, ecc.);
- **Miglioramenti infrastrutturali:** interventi infrastrutturali che non solo rinnovano gli impianti/apparecchiature, ma apportano miglioramenti alle infrastrutture ferroviarie (quando la sostituzione avviene con oggetti tecnologicamente più evoluti);
- **Obblighi di legge:** interventi per l'eliminazione/adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti, anche sotto il profilo ambientale;
- **Acquisti a rimpiazzo:** acquisti di attrezzature relative alle attività di manutenzione (macchinari, attrezzature per il personale di linea, impianti di comunicazione ecc.).



² Dati al 31 12 2014

- **Aumento produttività:** ricomprende interventi che per motivi tecnici, organizzativi ed economici vengono eseguiti con personale interno.

Gli interventi di manutenzione straordinaria si sono differenziati negli ultimi anni fra le infrastrutture tradizionali (binario, linea di contatto, ecc.) e quelle con tecnologie innovative (ACC, SCMT, ecc.), in particolare:

- le **infrastrutture tradizionali** hanno visto un aggravio economico dovuto agli aumenti delle materie prime (acciaio, cemento, rame, ecc.) in parte contenuto attraverso la maggiore qualità dei lavori e dei materiali impiegati, al fine di ottenere cicli di vita tecnica maggiori e costi in gestione operativa minori; inoltre la ricerca di standard di sicurezza nelle fasi esecutive sempre più performanti hanno portato a migliorare la qualità dei mezzi d'opera utilizzati e dei sistemi di protezione dei cantieri;
- le **tecnologie innovative**, realizzate con l'utilizzo delle più sofisticate tecnologie programmate presenti sul mercato, si sono caratterizzate per una rapida obsolescenza e quindi per cicli di vita utile ridotti (10-20 anni) rispetto alle tecniche costruttive precedenti,



implicando un più stretto rapporto con i fornitori sia durante il ciclo di vita utile dell'asset, per garantire la sostituzione/riparazione dei pezzi di ricambio, sia al termine della durata, per provvedere alla loro sostituzione.

In via più generale, gli interventi sono orientati non solo ad eliminare eventuali scostamenti degli enti infrastrutturali dalle funzionalità richieste, ma soprattutto a **gestire il mantenimento in efficienza** di un sistema "complesso". L'attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria infatti coinvolge e impatta su aspetti di grande rilevanza quali:

- l'aspetto patrimoniale: perché è tenuta a preservare in **condizioni ottimali gli impianti ferroviari** ed il loro valore;
- l'aspetto tecnologico: perché i sistemi innovativi richiedono un **continuo impegno** per garantirne efficienza e durata;
- l'aspetto economico: perché contribuisce notevolmente al non decremento della ricchezza prodotta dall'azienda;
- l'aspetto umano: perché impegna un **significativo numero di esperti** con elevati livelli di qualificazione e professionalità.

Tenendo conto di tutti questi aspetti si può affermare che **investire in manutenzione significa migliorare l'efficienza e la produttività degli impianti al minimo costo globale.**

La fase di definizione delle azioni dei piani manutentivi è basata su:

- attenta analisi di **specifici indicatori di performance** che forniscono i parametri di riferimento per garantire l'affidabilità delle diverse tipologie di impianti;
- un costante e **capillare monitoraggio** dei beni della rete una sofisticata ed attenta attività di diagnostica che permette di verificare il differente grado di usura delle linee mediante un **efficiente sistema informativo.**

La diagnostica è uno strumento insostituibile per indirizzare la pianificazione degli interventi, grazie alla quale è possibile determinare lo “stato di salute” delle diverse componenti delle infrastrutture ferroviarie. La **diagnostica fissa** viene attuata mediante l’applicazione stabile di dispositivi di misura su particolari enti dell’infrastruttura, in maniera da rilevare in continuo i parametri di funzionamento. La **diagnostica mobile** viene attuata mediante rotabili attrezzati con sistemi di misura che transitano sulle linee rilevando i parametri significativi dell’infrastruttura; in particolare, i treni diagnostici di RFI monitorano tutti i parametri di funzionamento dell’infrastruttura ferroviaria relativi al binario, alla linea di contatto, agli impianti di segnalamento ed alle telecomunicazioni, in maniera da indirizzare gli interventi manutentivi laddove tali parametri superano i livelli standard previsti.



L’attività di manutenzione svolta dal Gestore si realizza attraverso processi standardizzati, sia nella parte normativa sia nella parte di pianificazione per omogeneizzare i comportamenti dei manutentori sull’intero territorio, e mediante l’implementazione di differenti politiche manutentive:

- **Manutenzione correttiva:** “La manutenzione eseguita a seguito della rilevazione di un’avaria e volta a riportare un’entità nello stato in cui essa possa eseguire una funzione richiesta” (UNI 9910);
- **Manutenzione preventiva (ciclica, predittiva e secondo condizione):** “La manutenzione eseguita ad intervalli predeterminati o in accordo a criteri prescritti e volta a ridurre la probabilità di guasto o la degradazione del funzionamento di un’entità” (UNI 9910);
- **Manutenzione migliorativa/produttiva:** “Insieme delle azioni di miglioramento o piccola modifica che non incrementano il valore patrimoniale dell’entità” (UNI 10147);
- **Manutenzione Straordinaria:** “La manutenzione intrapresa volutamente allo scopo di migliorare l’affidabilità e/o potenziare l’infrastruttura mediante interventi che incrementano il valore patrimoniale”.

Figura 2 - Le politiche manutentive

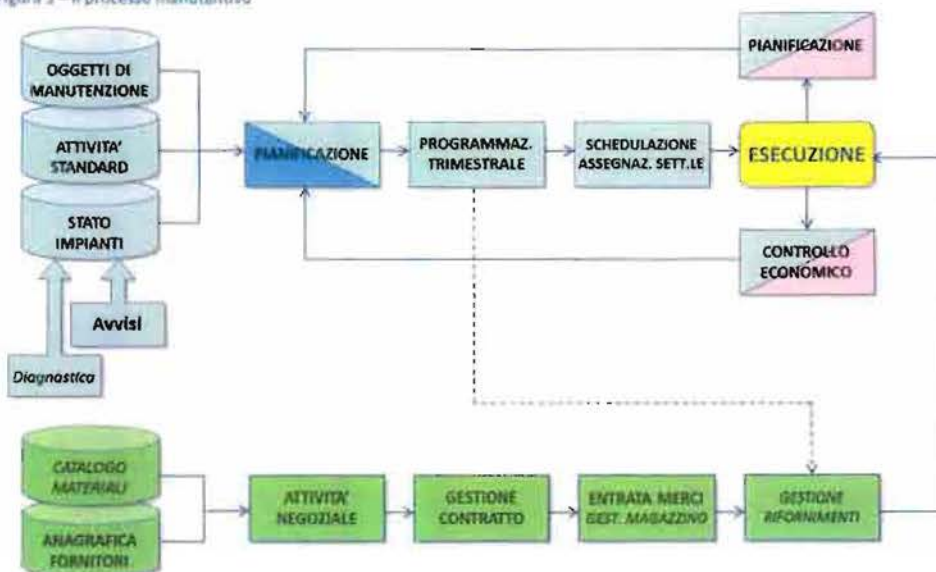


Da rilevare che le politiche manutentive di tipo ordinario sono state modificate negli ultimi anni, passando da politiche quasi esclusivamente di tipo ciclico a una politica su condizione, in quelle attività dove è stato possibile applicare informazioni diagnostiche sullo stato della infrastruttura. In questi ultimi anni si stanno definendo criteri di politica predittiva per determinare, attraverso l'andamento storico dei dati di diagnostica, delle attività di manutenzione e dell'andamento dei guasti, l'intervento manutentivo più idoneo e al momento opportuno con attese ricadute positive in termini di ottimizzazione di mezzi e risorse.

L'intero processo manutentivo è strutturato in quattro fasi:

- Pianificazione;
- Programmazione;
- Schedulazione;
- Esecuzione.

Figura 3 - Il processo manutentivo



La pianificazione delle attività manutentive per l'integrazione con l'esercizio ferroviario richiede un complesso ed articolato processo di definizione da predisporre con necessario anticipo per ridurre eventuali disagi all'utenza e minimizzare i costi.

In sintesi, la pianificazione delle attività manutentive dell'anno "n" viene elaborata nel corso dell'anno "n-2", nel periodo da gennaio a ottobre. Con il supporto del sistema informativo, in funzione dell'infrastruttura gestita (oggetti di manutenzione), dei processi standardizzati (attività standard), della normativa e dello stato degli impianti (diagnostica fissa e mobile, analisi anomalie), viene definito il Piano di Manutenzione Ordinaria. Detto piano prevede, per politica manutentiva, le risorse (ore uomo, materiali, mezzi, indisponibilità e prestazioni esterne) necessarie al mantenimento in sicurezza dell'affidabilità e dell'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, sempre con il supporto del sistema informativo e dei sistemi diagnostici, in funzione del ciclo di vita degli oggetti dell'infrastruttura (binari, deviatori, linea di contatto, ecc.), del loro ammodernamento e miglioramento ed in coerenza con le linee strategiche, viene definito il Piano degli interventi di Manutenzione Straordinaria.



Dai suddetti piani scaturisce il fabbisogno dei materiali da acquistare ed il fabbisogno di interruzioni e rallentamenti che verranno consolidati nello scenario tecnico propedeutico alla definizione dell'orario. La programmazione delle attività manutentive dell'anno "n" viene elaborata trimestralmente nel corso dell'anno, consolidando ed aggiornando alle nuove esigenze, quanto pianificato nell'anno "n-2". Con il supporto del sistema informativo, nel corso del trimestre precedente, viene consolidato l'elenco puntuale delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria da eseguirsi nel trimestre interessato, definendo puntualmente tutte le risorse (ore uomo, materiali, mezzi, indisponibilità e prestazioni esterne) necessarie.



Nel corso dell'anno la schedulazione delle attività manutentive programmate viene svolta settimanalmente, con il supporto del sistema informativo, assegnando puntualmente alle squadre di

lavoro le attività da eseguire. Dall'esecuzione delle attività viene generato un *feedback* propedeutico al controllo tecnico ed economico delle attività che chiude l'intero processo.

In linea generale, l'attento mix d'interventi di manutenzione ordinaria e di rinnovo/sostituzione/adequamento di singoli oggetti (la cosiddetta Manutenzione Straordinaria) consente di massimizzare la vita utile degli impianti complessi, ottimizzando cioè l'intervallo di tempo intercorrente tra l'investimento originario e la dismissione e rifacimento integrale dell'impianto.



Per tale motivo la ricerca del corretto equilibrio e la sinergia in fase d'implementazione dei programmi d'intervento rappresentano aspetti fondamentali per ottimizzare l'efficacia e l'efficienza dell'azione manutentiva. Inoltre l'evoluzione delle politiche manutentive di tipo "ordinario" negli ultimi anni, di cui si è riferito in precedenza, passate da un approccio di tipo ciclico a politiche di intervento "su condizione" e "predittive", incentrate su sempre più sofisticate analisi delle informazioni diagnostiche sullo stato dell'infrastruttura, unitamente ad azioni strutturali di carattere organizzativo e gestionale attivate da RFI (consistente introduzione di diagnostica strumentale fissa e mobile, redistribuzione ottimizzata del personale sul territorio, ottimizzazione dei tempi di lavoro, impiego di materiali ad alte prestazioni ecc.) hanno consentito di razionalizzare la spesa manutentiva, in costanza del rispetto di elevati standard prestazionali e di sicurezza della rete.

3.3 Stato di attuazione

Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi prevede per la realizzazione dei programmi di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria della rete ferroviaria un totale complessivo di fabbisogni pari a 5.010 mln di euro, con un valore medio annuo pianificato pari a 1.670 mln di euro.

Come desumibile dalla successiva tabella, nel triennio di riferimento contrattuale le Parti hanno condiviso nell'accordo un percorso di contenimento della contribuzione pubblica, che prevede una riduzione di risorse dai 1.730 mln del 2012 ai 1.610 mln programmati per il 2014.

Tabella 2 – Fabbisogni e risorse per la Manutenzione in CdP-S (Risorse per competenza)

Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	dati in mln €		
		2012	2013	2014
Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890
Manutenzione Straordinaria	2.160	720	720	720
Totale	5.010	1.730	1.670	1.610

Risorse previste in CdP-S	Totale	2012	2013	2014
Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890
Manutenzione Straordinaria	2.160	720	720	720
Totale	5.010	1.730	1.670	1.610

Fabbisogno residuo (c/capitale)	-	-	-	-
--	---	---	---	---

Sotto il profilo delle risorse disponibili per la copertura dei suddetti fabbisogni, si ricorda che il precedente Rendiconto annuale (inoltrato al MIT con nota RFI-DPS_A0011\P\2014\865) mostrava un fabbisogno residuo per l'anno 2014 pari a 220 mln di euro, che hanno trovato successiva copertura attraverso le risorse apportate dalla Legge 164 del novembre 2014 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia"), finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014 prevedendo, all'art.1, comma 10 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".

Nella sezione dedicata all'iter approvativo si è rappresentato come le procedure di definizione e perfezionamento dell'atto siano state particolarmente prolungate, con riflessi sull'effettiva operatività del Contratto in termini di risorse finanziarie e di avvio degli investimenti.

In particolare, con riferimento ai 720 milioni di euro della prima annualità contrattuale di Manutenzione Straordinaria (2012), è stato possibile procedere ad attivarne quota parte, per 619 milioni di euro, soltanto nel corso del 2013, su richiesta del Gestore.

A fronte della situazione di stallo contrattuale, infatti, per assicurare continuità ai programmi di manutenzione delle rete, RFI ha rappresentato al MIT (con nota n. AD\A0011\P\2013\449 del 03/05/2013) la necessità di attivare prontamente, pur nelle more del completamento dell'iter contrattuale, i 619 milioni di euro allora disponibili in forza dei seguenti provvedimenti:

- 300 mln di euro, 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 mln di euro, recati dall'art.1, comma 175 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19 mln di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 mln di euro dal CIPE nella seduta del 18.03 2013 (delibera n. 22/2013).

In risposta alla comunicazione di RFI, il MIT - nel prendere atto dell'avvio delle attività di Manutenzione Straordinaria comunicato dal Gestore - ha richiesto con nota n. 869 del 30/05/2013 di ricevere l'elenco puntuale degli interventi programmati a valere sulla prima annualità del Contratto (2012), cui è stato fornito riscontro da parte del Gestore con nota RFI-AD\A0011\P\2013\852 in data 25/06/2013.

Occorre notare, in proposito, che la proposta di avvio avanzata da RFI era riferita ad una *tranche* del programma annuale, nello specifico ai richiamati 619 mln allora previsti a legislazione vigente, pur avendo trasmesso al MIT il dettaglio dell'intero programma d'interventi della prima annualità del Contratto, per un ammontare complessivo di 720 mln.

In merito si evidenzia che la delibera CIPE di approvazione del Contratto (riferita alla seduta del 18/03/2013 e formalizzata in data 21/03/2014 con pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale) ha autorizzato, nelle more del perfezionamento dell'iter approvativo, l'avvio dei programmi di manutenzione della prima annualità per un importo massimo di 619 mln.

La restante parte delle risorse destinate alla copertura dei fabbisogni della annualità 2012, pari a 101 mln di euro, si è resa disponibile per effetto di quanto disposto dall'art. 7 ter della Legge n. 71 del 24/06/2013, con cui sono state ridestinate, a beneficio della Manutenzione Straordinaria, le risorse originariamente erogate dal Bilancio dello Stato per la Manutenzione Ordinaria.

Anche per effetto della suddetta norma, i fabbisogni 2013 per le attività di Manutenzione Straordinaria hanno trovato integrale copertura all'atto della sottoscrizione del Contratto per l'avvio degli interventi programmati per l'anno.

L'annualità 2014, al contrario, al momento della sottoscrizione dell'Atto come anche rappresentato nella precedente rendicontazione annuale, presentava un fabbisogno residuo pari a 220 mln di euro che ha trovato successivamente copertura attraverso l'emanazione Legge n. 164/2014 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia"), richiamata in precedenza.

Per quanto riguarda la parte in conto esercizio, pur in assenza del nuovo Accordo, si è potuto garantire continuità alle attività di Manutenzione Ordinaria a valere sulle risorse disponibili recate dal Bilancio di previsione dello Stato per gli anni 2012-2014, per effetto dell'ultrattività del CdP 2001-2005, stabilita con il IV addendum al CdP 2001-2005.

Risultanze economiche attività di Manutenzione Ordinaria (MO)

I valori effettivi da riferire alle attività di Manutenzione Ordinaria sono desunti dalla Contabilità Regulatoria (Co.Reg.) di cui la Società si è dotata in ottemperanza delle normative vigenti.

La rendicontazione certificata per l'esercizio 2014 è stata trasmessa al MIT in data 29/07/2015 (nota RFI-AD\A0011\P\2015\2224).

Al riguardo si rammenta brevemente che la Co.Reg. fornisce una rappresentazione del Conto Economico dei singoli Business secondo una logica di costo pieno a Margine Operativo Lordo (MOL), attraverso l'imputazione dei costi direttamente e indirettamente imputabili a ciascun Business erogato dal Gestore; in sede di rendicontazione sono forniti i dati fino al Risultato Netto, attraverso l'allocazione delle poste sotto MOL che vengono attribuite ai singoli Business.

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

- Attività di manutenzione delle linee e impianti ferroviari;
- Attività di lavorazione in c/scorte e manutenzione delle apparecchiature ferroviarie;
- Attività di approvvigionamento e logistica;
- Lavori di manutenzione ed altre prestazioni effettuate c/terzi;
- Interventi per manutenzione eccezionale disciplinati con procedura d'urgenza;
- Attività di manutenzione dei fabbricati e locali di stazione;
- Attività di terminalizzazione (gestione scali merci);
- Gestione degli Asset legati all'Esercizio Ferroviario.

Nel prospetto di seguito riportato sono sinteticamente rappresentati i dati economici riferiti al periodo 2012-2014.

Tabella 3 - Business Infrastruttura - consuntivi 2012-2014

Infrastruttura (Miloni di euro)	2012	2013	2014
Nature di costo/ricavi			
Ricavi da vendita e prestazioni	208,4	203,6	185,2
Ricavi da CdP-S 2012-2014	1.010,0	950,4	890,6
Totale Ricavi	1.218,4	1.154,0	1.075,8
Costo del Personale	(677)	(645)	(653)
Materiali	(60)	(60)	(49)
Servizi e Altri Costi	(438)	(362)	(280)
di cui Rilascio Fondo Manutenzione			111
Totale Costi	(1.176)	(1.067)	(982)
MOL	42,7	87,3	93,5
Partite Sotto MOL	(83)	(76)	(114)
di cui Rilascio credito per imposte anticipate			(98)
Risultato netto	(40)	11	(21)

Il dato per il 2012 e 2013 risulta proformato rispetto alla precedente rendicontazione con scorporo della manovra, in coerenza con la rappresentazione del du coreg 2014

Il Conto Economico del Business Infrastruttura si compone di voci di ricavo da vendite e prestazioni che contribuiscono al risultato del business, diminuendo il fabbisogno di risorse pubbliche, in particolare le 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.

In merito occorre segnalare come tali poste per loro natura presentino una dinamica variabile, come nel caso della vendita dei "materiali fuori uso", il cui livello di attività annuale è condizionato dai programmi manutentivi, o nel caso dei "lavori per conto terzi", che consentono di ottimizzare l'impiego della capacità produttiva, ma che variano in funzione delle richieste del mercato.

Sul fronte dei costi, si evidenzia come circa il 60% del totale sia costituito dagli oneri del personale, mentre la restante parte afferisce ai costi per le materie prime necessarie per le lavorazioni ed i costi per servizi, tra cui rientrano anche le spese per interventi effettuati in *outsourcing*.

L'analisi dei dati per l'anno 2014 mostra un MOL positivo di circa 93,5 mln di euro ed un Risultato netto che, gravato dall'incidenza delle partite Sotto Mol, si attesta su un valore negativo di circa 21 milioni di euro.

Le cause dei risultati mostrati sono riconducibili ad un calo dei ricavi sensibile rispetto al 2013, non solo per effetto dell'atteso minore trasferimento da Stato (circa -60 mln di euro) ma anche per effetto dei minori ricavi da Mercato (-18 mln di euro) che, come già sottolineato in precedenza, presentano una dinamica mutevole in relazione a diversi fattori. Sul versante dei costi va rilevato come rispetto al dato del 2012 si registri complessivamente (non considerando la partita straordinaria del fondo manutenzione di cui si dirà di seguito) una riduzione di oneri pari a circa 83 milioni.

Occorre segnalare che sui risultati 2014 incidono partite di natura straordinaria riconducibili al "Fondo di Manutenzione" ed al "credito per imposte anticipate".

In relazione alla prima posta, in sede di bilancio 2014 è stato definito il rilascio dell'intero fondo - in quanto sono venuti meno i presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento - con un impatto positivo sul livello dei costi per servizi per un importo pari a 111 mln di euro.

Il secondo rilascio è relativo al credito d'imposta per attività anticipate non più esigibile e recuperabile nel breve-medio periodo, a causa dell'azzeramento "strutturale" del valore di produzione ai fini IRAP, legato alla deducibilità integrale del costo del lavoro dalla base imponibile IRAP previsto dalla legge di stabilità 2015. Rilevata nelle partite Sotto Mol, tale componente ha determinato un aggravio (saldo negativo di 98 mln di euro riferibile al business infrastruttura) di tali componenti, con conseguente impatto negativo sul risultato netto del business.

Per quanto riguarda l'esercizio 2015, le proiezioni economiche (trasmesse al MIT con nota RFI-AD\A0011\P\2015\1326 del 05/05/2015) sono riportate nel successivo prospetto.

Tabella 4 – Business infrastruttura – previsione 2015

Infrastruttura (Miliardi di euro)	2015 preventivo
Nature di costo/ricavi	
Ricavi da vendita e prestazioni	171,2
Ricavi da CdP-S 2012-2014	890,6
Totale Ricavi	1.061,8
Costo del Personale	(654,7)
Materiali	(54,0)
Servizi e Altri Costi	(380,3)
Totale Costi	(1.089,0)
MOL	(27,2)
Partite Sotto MOL	(8,1)
Risultato netto	(35,3)

Per maggiori dettagli sulla tematica in esame si rimanda all'allegato 1 della presente relazione, in cui è riportato il dettaglio dei costi di manutenzione (consuntivo 2014) secondo gli schemi di reporting packaging previsti nell'allegato 7a del Contratto.

Risultanze economiche attività di Manutenzione Straordinaria (MS)

La disamina sviluppata nel presente paragrafo riporta sinteticamente le risultanze emergenti dai monitoraggi trasmessi al MIT con cadenza semestrale sui programmi di manutenzione straordinaria, in particolare prendendo a riferimento i dati di spesa al 31.12.2014 contenuti nell'ultimo aggiornamento trasmesso con nota RFI-AD\A0011\P\2015\1326.

Il quadro di sintesi relativo alla manutenzione straordinaria per il triennio 2012-2014 è rappresentato nella tabella che segue:

Tabella 5 – Avanzamento interventi di Manutenzione Straordinaria – quadro di sintesi periodo 2012-2014

Annualità Contrattuali	Importo	Al 30-03-2015		Al 31-12-2014			
		DISPOSTO		SPESO		Erogato	Delta
		ME	%	ME	%	ME	ME
I annualità (2012)	720	682	95%	582	81%		
II annualità (2013)	720	636	88%	491	68%	874	256
III annualità (2014)	720	302	42%	57	8%		
Totale	2.160	1.620	75%	1.130	52%	874	-256

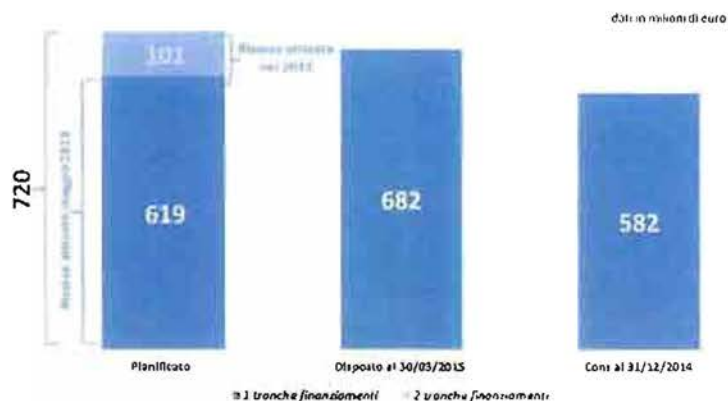
Al 30.03.2015 lo stato di avanzamento del programma di Manutenzione Straordinaria previsto per l'intero periodo 2012-2014, risulta essere interamente finanziato (2.160 mln di euro) ed impegnato per circa 1.620 mln di euro, al 30 marzo 2015 (pari al 75% delle risorse disponibili), con valori che oscillano tra il 95% per le risorse destinate alla prima annualità ed il 42% per la terza ed ultima annualità.

La quota di contabilizzazioni al 31.12.2014 è pari a circa 1.130 mln di euro (circa il 70% di quanto impegnato, nonché al 52% dell'intero programma manutentivo) con un incremento rispetto al dato contabilizzato nel 2013 di 735 mln di euro (il consuntivo 2013 era pari a 395 mln di euro). Alla stessa data si evidenzia inoltre un gap tra le erogazioni ricevute (874 mln di euro) ed il contabilizzato di 256 mln di euro come meglio analizzato nel successivo paragrafo 6 relativo al quadro dei finanziamenti del Contratto.

Sotto il profilo dell'avanzamento delle attività, si è già avuto modo di rilevare come queste siano state fortemente condizionate dalle tempistiche di approvazione del Contratto - il cui perfezionamento si è compiuto solo recentemente con la registrazione presso la Corte dei Conti in data 09/06/2014 - elemento che ha inciso sulla concreta disponibilità dei finanziamenti e di conseguenza sull'operatività dei programmi.

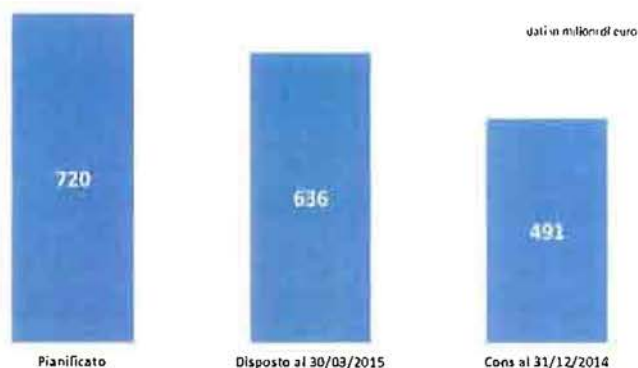
Rispetto alla prima annualità del contratto, il grafico mostra come il grado di realizzazione (contabilizzazione) degli interventi, al 31.12.2014, sia pari all'85% delle risorse disposte (impegnate) su progetti, pari a loro volta al 95% dell'ammontare degli interventi programmati.

Figura 4 – Stato di avanzamento programmi MS – I annualità



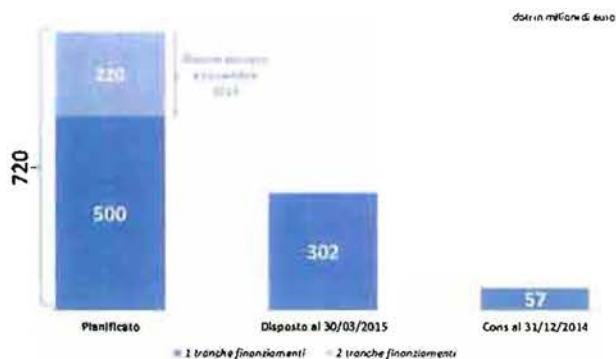
La seconda annualità del contratto mostra un grado di avanzamento pari al 77% in termini di contabilizzazioni rispetto alle risorse impegnate, queste ultime risultano invece pari all'88% delle risorse previste per tale annualità.

Figura 5 – Stato di avanzamento programmi MS – II annualità



La terza annualità presenta un grado di contabilizzazione complessiva al 31.12.2014 pari a 57 mln di euro (circa il 19% delle risorse impegnate). Risultano impegnate al 31/03/2015 circa 302 mln di euro (pari al 42% delle risorse disponibili).

Figura 6 – Stato di avanzamento programmi MS - III annualità



Analizzando il totale della spesa effettuata al 31.12.2014, pari come visto in precedenza a 1.130 mln €, si evidenzia come il:

- 40% degli interventi sia riferito al settore “armamento” (rotaie, deviatori, massicciata, ecc.);
- 32% agli impianti tecnologici (sistemi di segnalamento e telecomunicazioni);
- 15% alle opere civili;
- la restante parte suddivisa tra impianti di Trazione Elettrica ed SSE, terminali e servizi (stazioni, scali, ecc.) e mezzi d’opera.

Figura 7 - Ripartizione per settori degli interventi MS



Per maggiori approfondimenti sul tema si rimanda all'allegato 2 della presente relazione, in cui è riportato il dettaglio degli interventi di MS in coerenza con gli schemi di reporting packaging previsti nell'allegato 7b del Contratto.

4. Monitoraggio Safety, Security e Navigazione

Unitamente alla disciplina dei finanziamenti per la manutenzione della rete, il Contratto di Programma 2012-2014 - parte Servizi regola i rapporti tra MIT e Gestore in materia di finanziamento delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria eseguite da RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Tali attività riguardano più specificatamente:

- “**Safety**” ricomprende, per quanto di pertinenza del Gestore nell’ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall’ANSF nell’Allegato “A” al Decreto 4/2012 del 9 agosto 2012, le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell’infrastruttura connessi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, nonché le prestazioni relative al monitoraggio ambientale e le prestazioni sanitarie.
- “**Security**” ricomprende le attività volte alla definizione delle strategie, delle politiche e dei piani operativi necessari per fronteggiare eventi ed emergenze, 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 cui il Gestore Infrastruttura dispone; si tratta di azioni che sono finalizzate al controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore.
- “**Navigazione**” ricomprende le attività connesse 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).

Le risorse contrattualizzate nel Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi a beneficio delle attività in esame ammontano, nel periodo 2012-2014, a complessivi a 285 mln di euro. La tabella seguente riporta la ripartizione di dette risorse sulle attività di Safety, Security e Navigazione.

Tabella 6 – Risorse in EdP-3 per Safety, Security e Navigazione

dati in mln €	2012	2013	2014
Risorse contrattualizzate	100	100	85
Ripartizione risorse	consuntivo	consuntivo	consuntivo
<i>Safety</i>	18	22	19
<i>Security</i>	30	32	29
<i>Navigazione</i>	53	47	36

La dinamica dei risultati economici rilevati durante il periodo di riferimento contrattuale è di seguito rappresentata riportando - in attuazione di quanto previsto dall’articolo 8.2 del Contratto - gli esiti dei business Safety, Security e Navigazione desunti dal sistema di Contabilità Regulatoria.

Tabella 7 – Risultati CE 2012-2013-2014 Safety, Security e Navigazione

dati in mln €	2012			2013			2014		
	Safety	Security	Navigazione ^(*)	Safety	Security	Navigazione	Safety	Security	Navigazione
Ricavi da vendite e prestazioni	43,5	0,1	30,8	37,8	0,1	20,1	36,6	0,1	19,5
Ricavi da CdP-S	17,8	29,9	52,8	21,6	31,9	46,5	19,2	29,5	36,4
Totale Ricavi	61,3	30,0	83,6	59,4	31,9	66,6	55,7	29,6	55,9
Costo del Personale	(42,3)	(11,7)	(45,7)	(40,8)	(11,9)	(41,1)	(39,4)	(12,3)	(35,7)
Materieff	(3,0)	(1,2)	(11,6)	(2,8)	(1,2)	(7,5)	(2,9)	(1,0)	(6,4)
Servizi e Altri Costi	(10,9)	(16,5)	(22,8)	(9,8)	(17,9)	(12,4)	(9,4)	(17,0)	(11,8)
Totale Costi	(66,2)	(29,3)	(80,1)	(53,4)	(31,0)	(61,0)	(51,8)	(30,2)	(63,9)
MOL	5,1	0,8	3,4	6,9	1,0	5,6	4,0	(0,6)	1,9
Partite Sotto MOL	(5,1)	(0,7)	(6,7)	(5,9)	(1,0)	(5,6)	(5,4)	(1,5)	(4,5)
Risultato netto	(0,0)	(0,0)	(3,2)	(9,0)	(0,0)	(0,0)	(1,4)	(2,1)	(2,6)

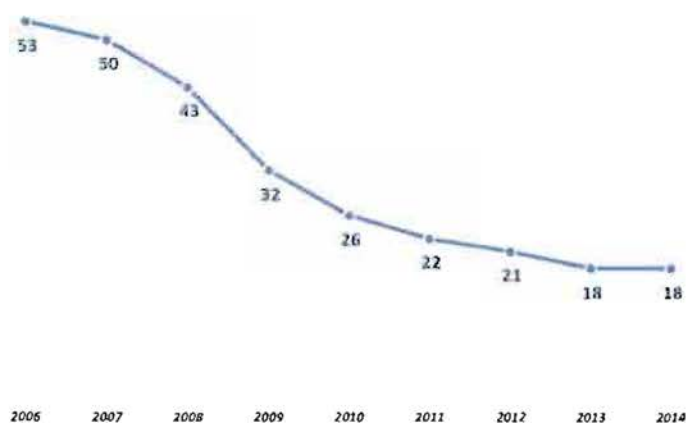
(*) I dati 2012 contengono in quota parte il ramo patrimoniale scisso nel giugno 2012 con l'operazione Blufferes

L'analisi dei consuntivi relativi agli esercizi 2012-2014 mostra risultati positivi, a livello di MOL, in tutti i settori di attività, fatta eccezione sia pure di poco per la sola Security nel 2014.

Nel 2014 il contenimento dei costi operato in tutti i settori di business ha permesso di controbilanciare la diminuzione dei ricavi da Stato (-15 mln di euro nel 2014) a livello di MOL (tranne per la Security come già detto) ma non ha consentito di assorbire integralmente l'incidenza delle partite Sotto Mol.

In merito alle attività di Navigazione³, si rileva come il servizio di traghettamento ferroviario, scontato un periodo di progressivo trend di diminuzione della domanda da parte delle IF si sia stabilizzato nel 2014 in termini di ricavi da mercato. Infatti, dopo una riduzione media annua dei ricavi del 14%⁴ nel periodo 2006-2013, nel 2014 sono stati conseguiti ricavi pari a circa 18 Mln di euro analogamente a quelli del 2013.

Figura 8- Trend ricavi da traghettamento 2006-2014 (mln di euro)



³ Per quanto riguarda la Navigazione, si segnala che il dato 2012 ricomprende, parzialmente, i valori relativi al segmento "Navigazione a mercato", conferito nella società controllata Blufferes con efficacia dal 1 giugno 2012.

⁴ C.a.g.c periodo 2006-2013

Riguardo all'attività svolta nel 2014, il traghettamento ferroviario sullo stretto di Messina si è sviluppato secondo il programma già consolidato nel 2013 sulla base delle esigenze manifestate dalle IF, effettuando complessivamente un totale di 10.530 corse navi rispetto alle 10.950 programmate. I servizi vengono erogati mediante l'utilizzo di n° 4 Navi ferroviarie Messina, Scilla, Villa, Logudoro.

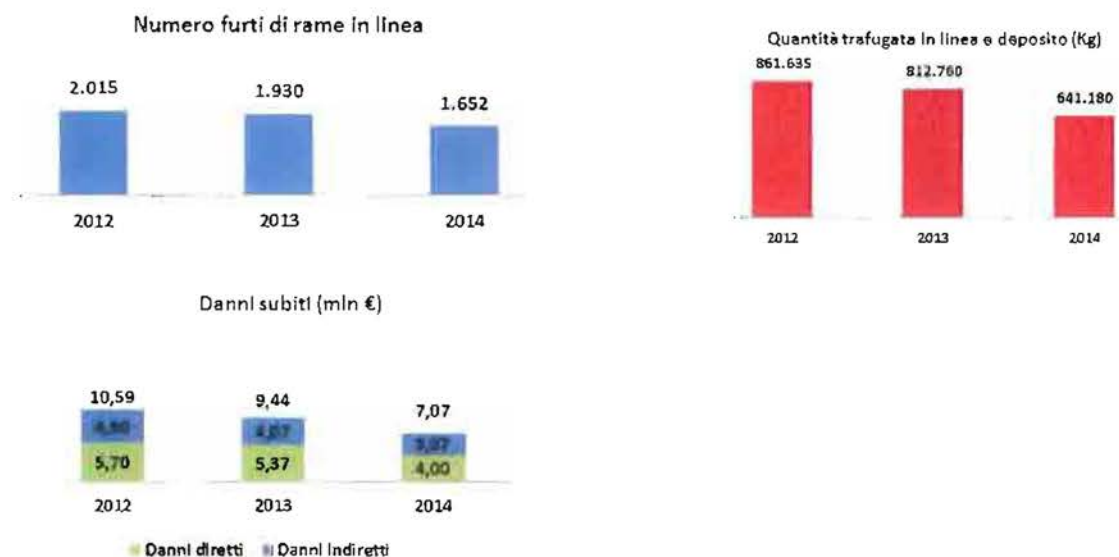
Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2014 sono state effettuate un totale di 12 corse per esigenze di trasporto connesse alla realizzazione di interventi di manutenzione sulle linee della rete ferroviaria (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento) e delle IF.

Nell'ambito del processo di *Security* le più significative attività poste in essere dal Gestore riguardano l'assicurazione della piena disponibilità della rete ferroviaria nazionale, mantenendo adeguati livelli e standard di sicurezza rispetto ai fenomeni che possono comportare l'interruzione della circolazione ferroviaria: accessi non autorizzati negli impianti e a bordo treno, aggressioni ai clienti e al personale, attacchi informatici, attentati alla sicurezza dei trasporti, attività abusive e/o moleste, danneggiamenti, deturpamenti/imbrattamenti, eventi emergenziali, frodi (comprese quelle informatiche), furti (in particolare di materiale/merci pregiati quali rame, alluminio, tabacchi, ...), investimenti di persone e/o animali, occupazioni abusive delle sedi ferroviarie (linee, stazioni e impianti), sabotaggi, trasporti straordinari di ingenti quantità di persone, vandalismi. Le azioni di tutela sono assicurate dal Gestore attraverso il monitoraggio, l'analisi dei rischi e la definizione ed implementazione delle più opportune misure tecnico/organizzative dirette a rendere disponibile l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Le attività operative prodotte durante il 2014 da parte di personale specializzato e quotidianamente impegnato per ridurre al minimo i disagi sulla circolazione ferroviaria sono state in particolar modo orientate a contenere gli effetti provocati dalle manifestazioni esterne all'ambito ferroviario, dai furti di rame lungo linea e nei depositi, nonché dalla presenza di soggetti dediti ad attività abusive nelle principali stazioni della rete.

Per quanto concerne il fenomeno dei furti di materiale pregiato, lo sforzo profuso dal Gestore in termini di impiego di personale per monitoraggi e presenziamenti, anche notturni, con il coinvolgimento delle diverse strutture societarie e delle Forze dell'Ordine, ha permesso nel 2014 di conseguire una diminuzione del 14,4% del numero di furti di rame subiti in linea e del 21,1% della quantità di rame trafugata in linea e deposito rispetto al 2013, con una conseguente contrazione del 25% del danno economico patito, sia diretto riferito ai costi dei materiali, sia indiretto imputato alle attività manutentive necessarie per il ripristino della circolazione ferroviaria.

Figura 9 - Sintesi dati fenomeno dei furti di rame anni 2012 - 2014



Al fine di incidere sul fenomeno dei furti di rame anche sul piano legislativo, sono state messe in atto, sin dal febbraio 2012, specifiche iniziative che hanno visto il coinvolgimento, su un tavolo comune di collaborazione tra pubblico e privato, delle Forze di Polizia e di altre primarie società italiane (Enel, Telecom, ...) interessate dal fenomeno, dando origine all'Osservatorio Nazionale Furti Rame istituito presso il Dipartimento Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno e ulteriormente rafforzato dal recente rinnovo del Protocollo di Legalità siglato il 9 luglio 2014. L'Osservatorio Nazionale ha sostenuto con continuità le iniziative di promozione della conoscenza del fenomeno e avviato specifiche proposte - anche normative - al fine di favorire l'attività di prevenzione e controllo da parte delle Forze di Polizia.

Notevole impulso è stato dato, altresì, al contrasto delle attività abusive e illecite (vendita di prodotti di varia natura, attività di portabagagli, questua molesta) nell'ambito delle grandi e medie stazioni, in particolare a Milano Centrale, Roma Termini e Firenze Santa Maria Novella di concerto con Istituzioni e Forze dell'Ordine, per assicurare i responsabili alla giustizia con l'applicazione delle misure sanzionatorie previste ai sensi della normativa vigente. In particolare dal mese di luglio 2014 sono state avviate, presso la stazione di Firenze Santa Maria Novella, le attività di sperimentazione della delimitazione, mediante transennamento, dell'area ferroviaria rispetto a quella commerciale. Lo scopo è stato quello di comprendere le dinamiche di movimento interne ed esterne all'area di esercizio da parte dell'utenza ferroviaria al fine di individuare la soluzione più idonea a garantire la fluidità degli accessi e delle uscite dai gate nel rispetto dei tempi di incarrozzamento e delle esigenze commerciali, offrendo un servizio di qualità, migliorando la sicurezza della clientela, nonché favorendo il decoro degli spazi di stazione.

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.

Fondamentale è il supporto operativo della Security nella gestione delle anomalie rilevanti e degli inconvenienti di esercizio che possono compromettere la circolazione ferroviaria, partecipando ai Centri Operativi Territoriali, al Centro Operativo di Direzione Generale e all'Unità di Crisi, nonché

mantenendo i rapporti con le strutture di Protezione Civile nazionale e territoriali con cui sono stati stipulati Protocolli di Intesa sin dal luglio 2008.

Con riferimento ai programmi pluriennali per la sicurezza del proprio patrimonio, il Gestore Infrastruttura, a seguito di un'apposita analisi dei rischi, è impegnato nella predisposizione dei progetti per la tutela degli impianti strategici per la circolazione ferroviaria, delle stazioni e delle persone che quotidianamente le frequentano riservando una specifica attenzione allo sviluppo di sistemi di videosorveglianza per il controllo delle aree ferroviarie. Attraverso risorse dedicate vengono curate la progettazione, realizzazione e manutenzione degli impianti di security al fine di incrementare la sicurezza reale e percepita. Nel 2014 sono stati completati ed attivati oltre trenta impianti di security in altrettante stazioni, mentre si è conclusa l'attività di progettazione di circa 60 impianti di security da installare in altrettanti siti ferroviari. Presso la Sala Situazioni Sicurezza, 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.

Nello stesso anno si è dato avvio al progetto "Gestione dei Flussi di Passeggeri nelle grandi stazioni di testa" - che perdurerà anche nel 2015 - e che prevede la realizzazione di moduli infrastrutturali di diversa composizione ed allestimento (gate), nel rispetto dei vincoli architettonici ferroviari, posizionati in prossimità delle banchine e apribili in funzione delle diverse esigenze di gestione dei flussi in entrata verso i binari e in uscita dai treni verso la stazione, tramite il presenziamento dei portali da parte di personale ferroviario specificamente formato.

Nel corso del 2015 saranno avviate le attività di installazione delle delimitazioni fisse iniziando dalla stazione di Milano Centrale e proseguendo con Roma Termini e Firenze SMN. L'accesso all'area ferroviaria avverrà tramite gli apposti "Gate" dove il personale di Protezione Aziendale effettuerà il controllo della validità del titolo di viaggio al fine di consentire o meno l'accesso all'area protetta.

L'attività di costante monitoraggio degli impianti su tutto il territorio nazionale consente inoltre di individuare eventuali occupazioni abusive degli asset del Gestore, le cui operazioni di sgombero e chiusura/demolizione vengono organizzate in collaborazione con le Forze dell'Ordine.

Il contesto "aperto" in cui è inserita l'infrastruttura ferroviaria, i rischi di vulnerabilità che ne conseguono e la necessità di adattare le azioni di contrasto alle nuove forme che assumono i fenomeni criminosi richiedono un approccio costante e sistemico del Gestore, in stretta sinergia con i partner istituzionali ed internazionali. In particolare, RFI tiene i rapporti con il Ministero dell'Interno, il Servizio di Polizia Ferroviaria e il Dipartimento Protezione Civile, per concordare programmi, individuare obiettivi, predisporre difese e strumenti nell'ambito di tutto il settore ferroviario. La Società Partecipa altresì ai diversi tavoli istituzionali internazionali e nazionali attraverso l'adesione a organizzazioni o enti che promuovono e diffondono la cultura della security e che si aggiornano sulle nuove minacce globali e le contromisure più efficaci da adottare.

Le esigenze economiche della Security sono verosimilmente destinate a progressivi ampliamenti in prospettiva del sempre crescente bisogno di sicurezza, vivibilità e decoro degli ambienti ferroviari espresso dagli operatori del trasporto e dalla clientela. In particolare il numero di risorse è programmato crescente nel corso del 2015 con l'attuazione del progetto di gestione dei flussi passeggeri che sarà esteso, oltre che alla stazione di Firenze Santa Maria Novella, anche a Milano Centrale e Roma Termini.

Per gli aspetti che si riferiscono alla Safety si rimanda alla trattazione contenuta nella "Relazione Annuale sulla Sicurezza" trasmessa dal Gestore in data 30/06/2015 (con nota RFI-DPS\A0011\P\2015\638), in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 5.6 del Contratto.

Per l'anno in corso, il preventivo economico delle attività in esame, sinteticamente rappresentato nella successiva tabella, è stato trasmesso al MIT con nota RFI-AD\A0011\P\2015\1326 già richiamata in precedenza.

Tabella 3 – Preveduto 2014 attività di Safety, Security e Navigazione

dati in mln €	2015		
	Safety	Security	Navigazione
Ricavi da vendite e prestazioni	36,3	0,0	19,9
Ricavi da CdP-S	19,5	30,2	35,3
Totale Ricavi	55,8	30,2	55,2
Costo del Personale	(41,9)	(18,9)	(34,9)
Materiali	(3,6)	(1,4)	(7,9)
Servizi e Altri Costi	(14,4)	(19,7)	(12,0)
Totale Costi	(59,9)	(40,1)	(54,8)
MOL	(4,1)	(9,9)	0,4
Partite Sotto MOL	(0,5)	(0,0)	(0,4)
Risultato netto	(4,6)	(9,9)	0,0

5. Monitoraggio Qualità della Rete

Tale sezione del Rendiconto Annuale rappresenta il monitoraggio della qualità delle performance di rete, misurate avvalendosi dei seguenti indicatori:

- Indicatore del Livello di Guasti
- Tempi di Primo Intervento
- Indicatori di Puntualità

5.1 Indicatore del Livello di Guasti e Tempi di Primo Intervento

Con l'Indicatore del Livello di Guasti viene valutato il grado di qualità delle performance infrastrutturali in termini di affidabilità delle linee, attraverso il monitoraggio del numero/anno di avarie che hanno procurato ritardo su più di 3 treni, viaggiatori e merci, con responsabilità relative alle attività di manutenzione del Gestore dell'infrastruttura.

Secondo quanto previsto dal Contratto, la rilevazione dei dati ed i livelli soglia sono distinti per classi (Gruppo Rete) in funzione del diverso grado di utilizzo delle rete, misurato sulla base del numero dei treni/giorno programmati sulla linea.

Nel prospetto successivo è riportato il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2014 in rapporto ai livelli-obiettivo contenuti nell'Allegato 1a (colonna F) del Contratto. Il confronto mostra come l'andamento registrato nel corso dell'anno per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella F - Allegato 1a al CdP-S - Livello di disponibilità e offerta manutentiva (valori soglia) - Consuntivi 2014

sigla	Gruppo Rete	Indicatore Livello Guasti (in guasti/Km)		
		Valori Soglia	Consuntivo 2014	Scostamento
1	Linee con $T_g \leq 40$	0,60	0,26	-0,34
2	Linee con $40 < T_g < 100$	0,70	0,58	-0,12
3	Linea con $T_g \geq 100$	1,25	0,80	-0,45
4	Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,63	-0,47
5	Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,11	-0,89

Per quanto riguarda i Tempi di Primo Intervento, nel contratto sono definiti come i “tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino a partire dal momento di ricezione dell’avviso di avaria”. I valori soglia di riferimento sono stati definiti in funzione del grado di utilizzo della rete, come rappresentato nell’Allegato 1a, colonna C del CdP-S.

Per quanto riguarda la rilevazione dei dati, nel presente rendiconto è fornita una sintesi dei risultati conseguiti nel corso del 2014 nella tabella che segue:

Tabella 10 - Allegato 1a al CdP-S – Tempi di Primo Intervento (2014)

n°	Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
		Valori Soglia	Consuntivo 2014 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
1	Linee con Tg ≤ 40	≤ 3 h	39	-141
2	Linee con 40 < Tg < 100	≤ 2 h	28	-92
3	Linee con Tg ≥ 100	≤ 1 h	28	-32
4	Linee all’Interno dei Nodi	≤ 0,5 h	21	-9
5	Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	≤ 0,5 h	24	-6

L’analisi mostra come per tutti i “Gruppi Rete” i valori osservati rientrino nei limiti contrattuali previsti.

5.2 Indicatori di puntualità

La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione che nasce con lo scopo di controllare, in tempo reale, il traffico dei treni ed adottare gli eventuali provvedimenti necessari a garantire la regolarità del servizio.

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, visualizzabile dagli operatori attraverso una serie di sistemi di supporto collegati alla piattaforma integrata circolazione (PIC), che gestisce i dati relativi alla marcia 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, 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** conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne;
- **la puntualità RFI** conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle IF.

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 Contratto⁵.

Tabella 11 - Allegato 1b al CdP-S - Standard B Puntualità RFI - 2014

	Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	Consuntivo 2014	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
1	Mercato	0' - 15'	98,0	97,4	-0,6	± 0,6
2	Lunga Percorrenza Serv. Universale	0' - 15'	97,5	96,8	-0,9	± 0,5
3	Regionale	0' - 5'	97,0	97,5	0,5	± 0,1
4	Cargo	0' - 30'	94,5	93,8	-0,7	± 1,5

L'analisi dei dati consuntivati nel 2014 mostra una buona performance per il segmento "Regionale" in continuità con gli anni 2012 e 2013 (come mostrato dalla rendicontazione inoltrata al MIT con nota RFI-DPS_A0011\P\2014\865).

Il segmento "Mercato" con un leggero miglioramento rispetto al 2013 (+0,1%) ed il segmento "Cargo" si collocano entrambi all'interno del range di "oscillazione della soglia di performance", mentre la "Lunga Percorrenza - Servizio Universale" pur rimanendo al di fuori di tale range mostra un miglioramento (+0,2%) rispetto alla performance 2013.

⁵ In merito alle categorie di servizio monitorate si segnala 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, Euronight.

6. Rendiconto finanziamenti del Contratto

Il quadro delle fonti di finanziamento del Contratto di Programma 2012-2014 - parte Servizi si è completato con l'emanazione della Legge 11 novembre 2014 n. 164 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia") con cui sono state assegnate a beneficio della Manutenzione straordinaria le risorse necessarie a copertura dei residui fabbisogni di 220 mln di euro relativi all'anno 2014.

A seguito dell'emanazione di tale ultimo atto normativo il quadro finanziario del contratto per il periodo 2012-2014 risulta il seguente:

Tabella 12 – Quadro di sintesi dei fabbisogni e delle fonti di finanziamento 2012-2014

Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	dati in mln €		
		2012	2013	2014
Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890
Safety, Security e Navigazione	285	100	100	85
Subtotale Fabbisogni c/esercizio	3.135	1.110	1.050	975
Manutenzione Straordinaria (fabbisogno c/ capitale)	2.160	720	720	720
Fabbisogno complessivo	5.295	1.830	1.770	1.695
Risorse previste in CdP-S	Totale	2012	2013	2014
Risorse previste in c/esercizio	3.135	1110	1050	975
Risorse previste in c/capitale	2.160	720	720	720
Totale coperture CdP-S	5.295	1.830	1.770	1.695
Fabbisogno residuo	-	-	-	-

Per quanto riguarda le attività in conto esercizio del Contratto (Manutenzione Ordinaria, Safety, Security e Navigazione ferroviaria) le risorse previste a legislazione vigente sono state apportate dai seguenti provvedimenti normativi:

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

Per quanto riguarda le risorse in c/capitale da destinare alle attività di Manutenzione Straordinaria, l'articolazione delle fonti è di seguito riportata:

Prima annualità del Contratto (2012)

- 300 mln di euro, 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 mln di euro, recati dall'art.1, comma 175 della Legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19 mln di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 mln di euro dal CIPE nella seduta del 18.03 2013 (delibera n.22/2013);
- 101 mln di euro, 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 Contratto (2013)

- 319 mln di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 mln di euro dal CIPE nella seduta del 18.03 2013 (delibera n.22/2013);
- 240 mln di euro 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 18.03 2013);
- 161 mln di euro, 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.

Terza annualità del Contratto (2014)

- 500 mln di euro, assegnati dal comma 73 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) del 27 dicembre 2013;
- 220 mln di euro, 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 prevedendo, all'art.1, comma 10 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"*.

Come avuto già modo di rappresentare a seguito dell'approvazione in data 23 dicembre 2014 della Legge 190/2014 "Legge di Stabilità 2015" e della Legge 191/2014 "Bilancio di previsione dello Stato", è stato delineato il quadro delle risorse disponibili a beneficio del contratto per il prossimo orizzonte di programmazione pluriennale, a partire dal 2015.

Specificatamente le risorse stanziata dalle suddette Leggi sono di seguito riepilogate:

Risorse in c/capitale (capitolo 7122/PG5), recati dalla Legge 23 dicembre n. 190/2014, da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete:

- 4.250 mln di euro complessivi per il periodo 2015-2020 (500 mln per l'anno 2015, 750 mln per gli anni 2016 e 2017, 2.250 per gli anni successivi fino al 2020).

Risorse in c/esercizio (capitolo 1541) recati dalla Legge 23 dicembre n. 191/2014, da destinare alle attività di manutenzione ordinaria, Safety, Security e Navigazione:

- 2.927 mln di euro complessivi per il periodo 2015-2017 (circa 976 mln per ciascuno anno).

Il quadro delle erogazioni di cassa distinte per fonte di finanziamento è riportato nel prospetto successivo in cui si riepilogano le informazioni al 31.12.2014, già trasmesse al MIT in data 01/07/2015 con nota RFI-DAFC\A0011\P\2015\3068.

Tabella 13 – Quadro contabilizzazioni/erogazioni al 31.12.2014

CONTABILIZZAZIONI (mln di euro)		Importo	Consumitivi			
Annualità			2012	2013	2014	al 2014
I annualità (2012)		720	-	395	187	582
II annualità (2013)		720			491	491
III annualità (2014)		720			57	57
Totale		2.160		395	735	1.130

EROGAZIONI DI CASSA (mln di euro)			Risorse assegnate	Consumitivi			
Ministero erogatore	Fonte			2012	2013	2014	al 2014
MEF	Cap.1541	262			262	262	
MIT (*)	Cap. 7514 - Fondo Infra. - Del. CIPE 33/2012	300			88	88	
MIT	Cap. 7518 - Fondo infra. - Del. CIPE 22/2013	240		82		82	
MEF	Cap.7122 - LDS 2013	300			289	289	
MEF	Cap.7122 - LDS 2013	338			153	153	
MEF	Cap.7122 - LDS 2014	500			-	-	
MEF	Cap.7122 - LDS 2014	220			-	-	
Totale			2.160		82	792	874

Dati cumulati (mln di euro)		2012	2013	2014
Contabilizzazioni cumulate		-	395	1.130
Erogazioni cumulate		-	82	874
Surplus di cassa(+) / Deficit di cassa (-)		-	-313	-256

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

Il contabilizzato effettivo al 31.12.2014 2014 si è attestato a 1.130 mln di euro (rispetto ad una previsione contrattuale di 1.056 milioni di euro) a fronte di risorse erogate pari a 874 mln di euro, determinando un gap tra erogazioni e contabilizzazioni pari a -256 mln di euro, che dovranno essere recuperate a valere sulle successive erogazioni.

Per quanto riguarda il flusso delle erogazioni in conto esercizio, l'ammontare dei contributi percepiti sino al 31.12.2014 è riportato nel successivo prospetto, che mostra come il livello di risorse corrisposte al Gestore sia in linea con le previsioni contrattuali.

Si rammenta al riguardo che i contributi per le attività di Manutenzione Ordinaria, Navigazione, Safety e Security sono corrisposti a RFI, secondo quanto contrattualmente stabilito, in 12 rate mensili, pari ciascuna a 1/12 del totale annuo.

Tabella 14 – Quadro erogazioni risorse in c/esercizio al 31.12.2014

dati in mln euro		2012	2013	2014
(a)	Stanziate (Bilancio di Previsione dello Stato)	1.110	1.050	975
(b)	Erogato dell'anno	1.110	1.050	975
(b-a)	Delta da erogare	-	-	-

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 3



**RELAZIONE SULLA RENDICONTAZIONE
RELATIVA ALLE RISULTANZE DEL SISTEMA DI
CONTABILITÀ REGOLATORIA ADOTTATO DALLA
RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. PER L'ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2014**
*(ai sensi del Contratto di Programma Parte Servizi, art.
5 punto 6)*

[Handwritten mark]

Rete Ferroviaria
Italiana SpA

INDICE

PROSPETTO DI RENDICONTAZIONE

NOTE ESPLICATIVE

Premessa

1. Obblighi di Legge
2. I Sistemi Transazionali e il Sistema di Controllo: Caratteristiche Generali
 - *In.Rete 2000*
 - *RUN*
3. Il Modello di Controllo di RFI
 - *Gli oggetti contabili del Controlling*
 - *I Business*
4. Il Modello di Controllo di Contabilità Regolatoria
 - Obiettivo
 - I Principi Regolatori
 - Le Dimensioni Regolatorie
5. Architettura del Sistema di Contabilità Regolatoria: il BW Coreg
 - La relazione tra dimensioni Regolatorie e gli oggetti del Controlling
6. Le Logiche di Funzionamento e Applicazione del Modello
 - Valorizzazione del Costo Piano di Funzionamento delle Piramidi Industriali Operative
 - Valorizzazione delle Macroattività erogate
 - Valorizzazione dei Servizi
 - I driver di allocazione
 - I criteri di attribuzione dei costi di Staff Centrali e dei costi "Trasversali"
 - Gli elementi del Processo Regolatorio
7. Le partite immobiliari
8. Le Partite Economiche Sotto il Margine Operativo Lordo
9. I Business destinatari delle Risorse Pubbliche



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

PROSPETTO DI RENDICONTAZIONE



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

Di seguito è presentato il Prospetto di rendicontazione relativamente alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria adottato dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, al fine di evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali (c.d. Business), nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici, in ottemperanza all'art. 15 del D. Lgs. 8 luglio 2003, n. 188.

La legge finanziaria 266/05 introducendo rilevanti novità per il Gestore dell'Infrastruttura, ha modificato, in particolare all'art. 1, comma 86, il criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi c/impianti.

Lo stesso comma prevede che il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, all'interno del Sistema di Contabilità Regolatoria, tenga in evidenza la quota figurativa relativa agli ammortamenti delle immobilizzazioni finanziate con detta modalità. Tale importo per l'esercizio 2014 è pari a circa 243,45 mln €.

Rete Ferroviaria
Italiana SpA

PROSPETTO DI RENDICONTAZIONE

Risultato	Circolazione	Infrastruttura	Raffermanti	Safety	Security	Navigazione	Risultato globale
TOTALE RICAVI	1.219,65	1.075,75	46,50	55,72	29,61	55,87	2.483,05
Ricavi da Vendita e Prestazioni di servizi di Stato ed altri titoli	1.219,65	185,19	46,50	36,56	0,13	19,45	1.507,49
	-	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	(490,88)	(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)	(442,98)
Costi per trasporto di Beni di Stato	(9,91)	(12,83)	(1,86)	(0,29)	(7,38)	(0,81)	(32,01)
Altre attività operative	(38,66)	(63,34)	(5,14)	(3,42)	(0,76)	(2,49)	(114,31)
Contribuzioni	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
TOTALI 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)
Svalutaz. per rifusione coperti	-	(9,12)	-	-	-	-	(9,12)
Rilascio fondo svalutaz. crediti	(5,57)	-	-	-	-	-	(5,57)
Saldo finanziaria AV	(28,68)	-	-	-	-	-	(28,68)
Altre perdite sotto ROI	(64,74)	(105,23)	(0,02)	(5,38)	(1,54)	(4,53)	(181,43)
RISULTATO D'ESERCIZIO CORRETO	153,78	370,90	33,20	(1,40)	(1,15)	(7,95)	140,09

(Valori in milioni €)

*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

NOTE ESPLICATIVE



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

Premessa

Il presente documento ha l'obiettivo di rendicontare i costi ed i ricavi della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito "RFI" o la "Società") per l'esercizio 2014 mediante l'utilizzo, in continuità con gli esercizi precedenti, del Sistema di Contabilità Regolatoria di cui si è dotata, in ottemperanza a quanto previsto dall'art.15 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n. 188 (di seguito il "Decreto").

Nel presente documento sono stati evidenziati i meccanismi di rilevazione ed imputazione dei costi e dei ricavi relativi alle attività del Gestore, dando trasparenza alla destinazione dei corrispettivi erogati dallo Stato nell'ottica di garantire la continuità con le rendicontazioni degli esercizi precedenti.

La rendicontazione 2014 evidenzia le risultanze economiche della Società RFI nel suo complesso e nel dettaglio dei propri Business fino al Risultato Netto d'Esercizio in coerenza sia con il modello di Contabilità Regolatoria definito sia con il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvato in data 26/05/2015 dall'Assemblea dei Soci.

I dati economici sono stati rilevati attraverso:

- l'utilizzo del Sistema dedicato (denominato "BW Coreg") per tutte le partite economiche che afferiscono al Margine Operativo Lordo, allocazioni effettuate extra "BW Coreg" (secondo criteri metodologici illustrati nel presente documento) per tutte le partite economiche rappresentate al di sotto del Margine Operativo Lordo, fino al Risultato Netto d'Esercizio.

I Business in cui opera la Società sono definiti in coerenza con la normativa vigente e con l'attuale sistema di rapporti contrattualizzati tra RFI e lo Stato e sono a loro volta articolati in una gamma di servizi, coerentemente con quanto disposto dall'art. 20 del Decreto.

Si segnala inoltre che in data 24 luglio 2015 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 che, in attuazione della Direttiva 2012/34/UE, approvata dal Consiglio dei Ministri il 12/6/2015, istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, disciplinando le regole relative all'utilizzo e alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

Rete Ferroviaria
Italiana SpA

1. Obblighi di Legge

Il già citato Decreto, che recepisce le direttive 2001/12/CE - 2001/13/CE - 2001/14/CE in materia di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, richiede l'introduzione di un Sistema di Contabilità Regolatoria attraverso il quale sia possibile tra l'altro:

- evidenziare i costi e attribuire i ricavi ai processi industriali (art. 15 comma 2);
- evidenziare la destinazione dei contributi pubblici (art. 15 comma 2)

Ai sensi di tali direttive RFI ha predisposto uno specifico Sistema di Contabilità Regolatoria denominato "BW Coreg".

La realizzazione di tale sistema ha previsto una fase funzionale di analisi, nell'ambito della quale sono state definite le regole del modello e le logiche di alimentazione del sistema, ed una fase tecnico-realizzativa che ha portato all'implementazione del modello stesso nel sistema BW Coreg. La documentazione ufficiale di progetto (Manuale di Contabilità Regolatoria) consta dei seguenti documenti:

- documento "Business Blue Print" (BBP) che definisce le regole e le logiche di funzionamento del modello della contabilità regolatoria;
- documento di "Follow up" che riporta temi specifici analizzati in una seconda fase del progetto;
- aggiornamenti del manuale.

2. I Sistemi Transazionali ed il Sistema di Controllo: Caratteristiche Generali

Tutte le transazioni contabili sono rilevate attraverso i seguenti sistemi informativi aziendali specifici, basati sulla piattaforma standard SAP R/3 e, pertanto, altamente integrati:

In.Rete 2000 - Sistema Informativo contabile su piattaforma SAP/R3 utilizzato da RFI;

RUN - Sistema informativo di pianificazione e gestione delle risorse umane in termini sia di consistenze sia di costi.

Le interfacce di correlazione tra i sistemi informativi hanno consentito di integrare i processi aziendali di RFI nelle seguenti aree contabili e gestionali:

*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

- Contabilità Generale e di Bilancio
- Manutenzione
- Investimenti
- Approvvigionamenti e Logistica Materiali
- Risorse Umane
- Controlling
- Pianificazione della Produzione
- Vendita e Distribuzione
- Gestione Cespiti

I Sistemi Transazionali costituiscono la base, sia in termini di anagrafiche che di dati fisici ed economici, del Sistema di Contabilità Regolatoria.

3. Il Modello di Controllo di RFI

Le partite economiche (costi e ricavi) generate nei sistemi transazionali di RFI sono allocate su specifici oggetti di contabilizzazione (controlling).

Ogni oggetto di contabilizzazione è associato, a livello anagrafico ed in modo univoco, ad un Centro di Profitto (CdP) identificativo di una struttura organizzativa.

Gli oggetti contabili del Controlling

Gli oggetti, di seguito elencati, rappresentano gli elementi fondamentali (ad esclusione del Centro di Profitto) per la definizione, alimentazione e valorizzazione delle dimensioni regolatorie (specificate nel par. 4).

▫ *I Centri di Profitto ("CdP")*

Sono oggetti SAP che raccolgono in automatico tutte le scritture contabili di costo e ricavo provenienti dagli oggetti contabili elementari del controlling di seguito indicati. Permettono di effettuare un'analisi a Risultato Economico delle strutture organizzative.

▫ *I Centri di Costo ("CdC")*

Sono oggetti SAP nei quali vengono rilevati i costi della singola Unità Organizzativa.

La gerarchia dei CdC è stata definita nel rispetto della struttura organizzativa di RFI.

▫ *Gli Ordini Interni ("OI")*

Sono oggetti SAP nei quali vengono rilevati costi e ricavi relativi a specifiche attività/prodotti.



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

□ *Ordini di Lavoro ("OdL")*

Sono oggetti di destinazione dei costi finalizzati alla gestione degli interventi di manutenzione sulle località, tratte, deviatori, segnali, fabbricati di stazione, ecc.

□ *Ordini di Produzione ("OdP")*

Sono oggetti di pianificazione e consuntivazione dei costi relativi alle attività di produzione effettuata dall'Officina Nazionale di Pontassieve per i Magazzini. Tali oggetti tracciano i versamenti a magazzino dei materiali prodotti.

□ *Network ("OpNtw")*

Sono oggetti che vengono utilizzati nell'ambito delle attività di manutenzione straordinaria e di investimento i cui costi sono, in parte, destinati alla capitalizzazione.

Il sistema di Controllo di RFI si è avvalso di tali oggetti, organizzandoli secondo regole e logiche che consentono un tempestivo e costante monitoraggio dei risultati della Gestione economica, nelle sue componenti strutturali e di processo. Pertanto il sistema gestionale di reporting è destinato a:

- consentire analisi dettagliate e diversificate sui valori economici della Società;
- guidare, supportare, responsabilizzare il Management verso gli obiettivi prestabiliti per struttura organizzativa;
- garantire che le informazioni contabili presenti sui sistemi transazionali consentano di alimentare in modo corretto il sistema di Contabilità Regolatoria (Co.Reg).

La caratteristica del Modello di Controllo è quella di rispondere a nuove esigenze che possono scaturire da:

- modifica della Struttura Organizzativa;
- adeguamento ai principi di Contabilità Regolatoria;
- adozione di nuove procedure Contabili;
- introduzione di nuove attività o cessazione delle preesistenti

La ripartizione delle grandezze economiche (costi e ricavi di esercizio) è effettuata per:

*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

▫ **Struttura Organizzativa**

Le analisi economiche di dettaglio per struttura organizzativa sono assicurate dall'utilizzo del sistema di Contabilità Analitica (In.Rete2000) attraverso la riconduzione delle partite economiche ai Centri di Profitto per Direzione.

▫ **Business**

Le analisi economico gestionali di dettaglio dei Business sono effettuate secondo la logica del modello di Contabilità Regolatoria.

I Business

Di seguito vengono descritte le attività industriali caratteristiche dei vari Business di RFI per le quali vengono rilevate le partite economiche.

▫ **Infrastruttura**

Il Business Infrastruttura è alimentato da attività industriali quali:

attività di manutenzione e sviluppo delle linee e impianti ferroviari;
attività di lavorazione in c/scorte e manutenzione delle apparecchiature ferroviarie;
attività di approvvigionamento e logistica;
lavori di manutenzione ed altre prestazioni effettuate in c/terzi;
interventi per manutenzione eccezionale disciplinati con procedura d'urgenza;
attività di manutenzione dei fabbricati e locali di stazione;
attività di terminalizzazione (gestione scali merci);
gestione degli Asset legati all'Esercizio Ferroviario, sulla base della suddivisione degli asset operata nel 2010 tra funzionali all'Infrastruttura e al Patrimonio.

▫ **Circolazione**

Il Business Circolazione è alimentato da attività industriali quali:

regolazione, coordinamento e controllo della circolazione;
gestione treni speciali;
gestione informazioni integrative;
gestione della pulizia e del decoro nelle stazioni;
progettazione, programmazione e commercializzazione delle tracce orarie e servizi accessori alla circolazione;
gestione ed approvvigionamento energia elettrica;
servizi di manovra.

In particolare, per quanto concerne i servizi di manovra, a partire da Dicembre 2013, nell'ambito del processo di adeguamento del PIR alle logiche di mercato, essi sono svolti non più dal Gestore, ma in autoproduzione dalle Imprese Ferroviarie.

RFI mantiene la gestione del servizio dal 2014 solo negli impianti di confine, rimanendo una attività residuale a servizio della Circolazione.



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

Per tale motivo, rispetto al Sistema di Contabilità Regolatoria del 2013, il servizio di Manovra a partire dall'esercizio 2014 è stato allocato al Business "Circolazione" rispetto al Business Infrastruttura cui era stato allocato fino a tutto il 2013.. Le principali grandezze economiche del servizio "Manovra" per il 2014 sono risultate le seguenti:

Totale Ricavi €12,5 milioni

Totale costi operativi €20,6 milioni

Totale costi generali €1,3 milioni

Margine operativo lordo - €9,4 milioni

□ Safety

Il Business Safety è alimentato da attività industriali quali:

- attività sanitaria su uomo e ambiente;
- attività di sperimentazione sui materiali e prodotti;
- monitoraggio ambientale;
- attività relativa ai sistemi di gestione della sicurezza;
- attività relativa all'emanazione - in coerenza con il quadro normativo definito da ANSF - di disposizioni e prescrizioni di esercizio per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;
- attività di progettazione, sopralluogo e verifica degli impianti alle prescrizioni tecniche;
- attività di competenza dell'ANSF ex d.lgs. 162/2007 svolte con personale distaccato di RFI, o per il tramite di RFI (service).

□ Security

Il Business Security è alimentato da attività industriali quali:

- attività della Polizia Ferroviaria (Polfer);
- attività di gestione della sicurezza aziendale.

□ Navigazione

Il Business Navigazione è alimentato da attività industriali quali:

- traghettamento di carri e carrozze sulla tratta Villa S. Giovanni - Messina, e dei carri per il servizio di collegamento ferroviario via mare da/verso la Sardegna;
- attività di manutenzione navi;
- manovra di traghettamento.

□ Gestione Patrimonio

Il Business Gestione Patrimonio è alimentato da attività industriali quali:



Rete Ferroviaria
Italiana SpA

gestione e valorizzazione degli Asset funzionali al Patrimonio, sulla base della suddivisione degli asset operata nel 2010 tra funzionali all'Infrastruttura e al Patrimonio.

4. Il Modello di Contabilità Regolaria : "COREG"

Obiettivo

Obiettivo primario della Contabilità Regolaria è quello di determinare il costo/margine dei Business sulla base delle informazioni (di tipo fisico ed economico) presenti sul sistema transazionale (In.Rete 2000) in coerenza con il dettato del Decreto, ed assicurandone la rispondenza con la Contabilità.

I principi regolatori

I principi regolatori vengono utilizzati:

- per l'applicazione dei criteri di attribuzione delle partite economiche alle dimensioni regolatorie;
- per la produzione dei conti economici dei Business.

La RFI adotta i seguenti principi regolatori:

Causalità

Tutte le partite economiche (Costi e Ricavi), nel rispetto del nesso di causalità, sono attribuite alle dimensioni regolatorie in modo diretto, ove possibile, oppure in modo indiretto mediante l'utilizzo di:

- driver industriali appropriati rilevati nei sistemi di gestione di RFI e "certificati" dalle strutture organizzative che hanno generato il valore economico;
- algoritmi di allocazione dei costi elaborati, nell'ambito del sistema, per quelle partite economiche non direttamente riconducibili all'oggetto di imputazione.

Coerenza

Il modello regolatorio assicura la quadratura con la Contabilità Analitica (Conto Economico Gestionale per Struttura Organizzativa) e con la Contabilità Generale (Conto Economico di cui al Bilancio d'Esercizio al 31.12.2014).

Correttezza nell'utilizzo dei driver

I driver industriali utilizzati nel processo di attribuzione delle grandezze economiche (time sheet, percentuali di time sheet e activity driver) alle



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

Le dimensioni regolatorie sono basati sull'individuazione delle variabili fondamentali tipiche dei vari Business e sono stati derivati "ab origine" dai sistemi informativi specifici nonché definiti e "certificati" dalle strutture organizzative interne della Società.

Il Modello della Contabilità Regolatoria, al fine di assicurare la quadratura con i dati contabili della Società, ha definito e valorizzato la totalità delle attività svolte per tutti i Business, ivi comprese quelle che, secondo la normativa vigente, non risultano destinatarie di risorse pubbliche.

Le dimensioni Regolatorie

Il Modello di Contabilità Regolatoria di RFI è stato definito con lo scopo di gestire ed analizzare i fenomeni economici e gestionali secondo tre dimensioni di controllo:

Dimensione Organizzativa;
Dimensione Produttiva;
Dimensione di Mercato.

a. Dimensione Organizzativa

La Dimensione Organizzativa permette di analizzare i costi di funzionamento delle strutture organizzative di RFI. A tale scopo i CdC delle strutture organizzative sono stati raggruppati in modo logico in "Piramidi".

Le Piramidi possono essere distinte in:

- *Piramidi Industriali Operative*: raccolgono i CdC che erogano attività di produzione;

- *Piramidi Generali Operative*: raccolgono i CdC che erogano attività di supporto per la produzione;

- *Piramidi Generali di Staff Centrale*: raccolgono i CdC che erogano attività generali di supporto per tutte le strutture di RFI. Queste scaricano i loro costi sui Servizi di RFI attraverso logiche di ribaltamento specificate nel BBP.

b. Dimensione Produttiva

La Dimensione Produttiva è rappresentata dai processi industriali articolati nelle Macroattività che li compongono. Questi rappresentano la struttura produttiva di cui RFI si avvale per la realizzazione dei Business.



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

I processi industriali sono articolati in Macroattività e raccolgono sia costi di funzionamento, che provengono dalle piramidi operative, sia costi di produzione che vi confluiscono in modo "diretto".

c. Dimensione di Mercato

La Dimensione di Mercato è costituita dai Business che rappresentano le aree di affari e di mercato in cui opera la Società.

5. Architettura del Sistema di Contabilità Regulatoria: Il BW Coreg

L'Architettura del Sistema di Contabilità Regulatoria è stata sviluppata in un ambiente di Business Intelligence esterno ai sistemi transazionali IN.Rete2000 e RUN. Tale soluzione si basa sull'integrazione tra il Business Warehouse di SAP (BW) con il sistema SEM (Strategic Enterprise Management) che consente l'allocazione dei dati fra le varie dimensioni regolatorie attraverso l'utilizzo di funzioni riallocative standard che supportano le logiche funzionali del modello. Il BW viene alimentato da estrattori standard e custom.

Il sistema IN.Rete2000 alimenta il Sistema di Contabilità Regulatoria per quanto attiene ai dati economici e fisici utilizzati per l'allocazione costi; il sistema RUN per le consistenze del personale.

La Relazione tra dimensioni regolatorie e gli oggetti del Controlling

I dati presenti nei sistemi transazionali sono stati riclassificati secondo le logiche regolatorie e gestiti nell'ambito del BW COREG.

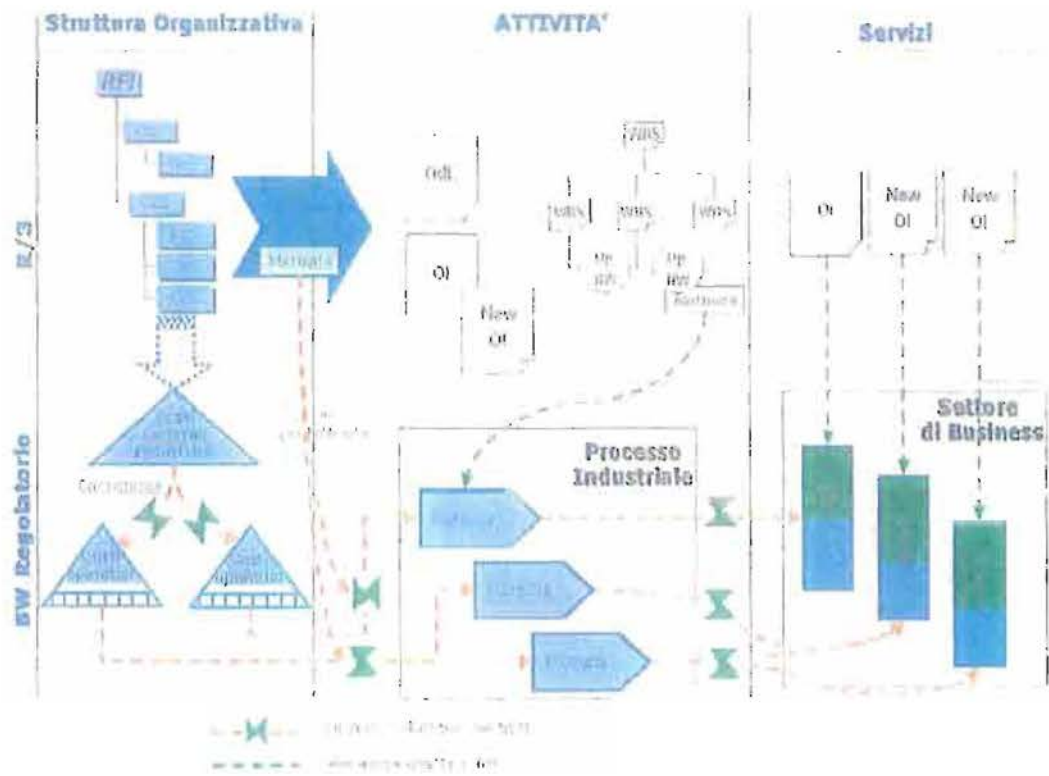
A tale scopo tutti gli oggetti del controlling residenti sui sistemi transazionali (CdC- OI - OdL - OdP - NTW) sono stati ricondotti alle "entità cardine" del modello regolatorio (Piramidi Organizzative, Macroattività/Processi Industriali, Servizi/Business) attraverso un procedimento di targatura degli stessi a livello anagrafico.

Di seguito viene illustrato il flusso dei dati dai sistemi transazionali al BW COREG.



Rete Ferroviaria
Italiana SpA

Flusso



Rete Ferroviaria
Italiana SpA

6. Le logiche di funzionamento e applicazione del Modello

Il Processo di valorizzazione delle dimensioni regolatorie si articola in tre fasi logiche.

□ Valorizzazione del costo pieno di funzionamento delle Piramidi Industriali Operative

Sulle Piramidi Industriali Operative vengono allocati i costi della Piramide Industriale Generale attraverso il driver delle "consistenze". Si evidenzia che tutti i costi di funzionamento delle Piramidi sono al netto dei costi capitalizzati relativi agli investimenti.

□ Valorizzazione delle Macroattività erogate

Le Macroattività sono valorizzate in base ai costi di funzionamento delle Piramidi Industriali Operative nonché ai costi di produzione ad esse direttamente imputabili.

L'attribuzione dei costi di funzionamento di Piramide a Macroattività viene effettuata mediante i seguenti driver:

- Time Sheet (strumento di rilevazione delle ore dedicate alle attività);
- Percentuali in base alle ore lavorate e attribuite alle macroattività, per quelle Strutture Organizzative non ancora in procedura (percentuali fornite dalle strutture organizzative sulla base della relazione tra il codice identificativo del dipendente, la mansione da questo svolta e la relativa macroattività).

□ Valorizzazione dei Servizi

I Servizi sono valorizzati mediante:

- 1) Imputazione dei ricavi diretti a Servizio;
- 2) Imputazione dei costi sia in maniera diretta sia mediante il caricamento dei costi attribuiti alle macroattività di pertinenza dei servizi.

Le Macroattività possono essere "esclusive" o "comuni" a più Servizi: nel primo caso sono attribuite al 100% al Servizio, nel secondo caso i



Rete Ferroviaria
Italiana SpA

costi sono allocati mediante gli "Activity Driver" (grandezze fisiche ed economiche utilizzate per la ripartizione dei costi dalle macroattività ai servizi).

I Servizi vengono altresì valorizzati:

- dalle partite economiche rilevate sulle piramidi di pertinenza degli Staff Centrali;
- dalle partite economiche cosiddette "trasversali", (organizzate in Piramidi). Tali partite sono gestite centralmente dalle strutture organizzative di RFI ma sono di specifica pertinenza di ciascun Business.

La sommatoria dei conti economici dei servizi attribuiti a ciascun Business, determina il conto economico di Business.

I criteri di allocazione sono esplicitati di seguito nella sezione "I Driver di allocazione".

I Driver di allocazione

«I Driver di allocazione sono utilizzati per il ribaltamento delle partite economiche come driver di allocazione di costi e ricavi di macroattività.

- **Consistenze "QAFTE" (Addetti Full Time Equivalent) e "Q3FTE" (Quadri Full Time Equivalent).**
Rilevabili dal Sistema Informativo: RUN
Utilizzo: Allocazione delle partite economiche da Piramide Industriale Generale a Piramide Industriale Operativa.
- **Ore di Time Sheet (relativamente alle strutture organizzative della Direzione Produzione).**
Rilevabili dal Sistema Informativo: In.Rete 2000
Utilizzo: Allocazione delle partite economiche dalle Piramidi Industriali Operative alle Macroattività.
- **Percentuali di ore lavorate e attribuite alle macroattività (relativamente alle Direzioni che non utilizzano ancora il Time Sheet).**
Criterio Logico: associazione CID (Codice Identificativo Dipendente) – Mansione del dipendente – Macroattività.
- **Activity Driver:** Treni programmati (treniKM), Valore di Budget e del fatturato per il Pedaggio e i Servizi Accessori alla circolazione, Capacità (Kwatt) erogata di corrente di trazione e treni km diagnostici per la Macroattività "Diagnostica". Inoltre, nell'ottica di una più puntuale definizione dei criteri di allocazione, a partire dall'esercizio 2014 è stato utilizzato un ulteriore driver, costituito dal km binario per la Macroattività "Supporto manutenzione".
Rilevabili dal Sistemi Informativi: Roman, Riace, Sistema di Budget societario, Comunicazione delle Direzioni.

*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

Utilizzo: Allocazione delle partite economiche da Macroattività a Servizio/Business.

I Criteri di Distribuzione dei Costi di Staff Centrale e dei Costi "Trasversali"

□ **Distribuzione Costi Piramidi di Staff Centrale**

Piramide della Direzione Personale: Sulla base del costo del lavoro rilevato in tutti i servizi di RFI.

Restanti Piramidi di Staff: Sulla base dei costi totali rilevati in tutti i servizi di RFI.

□ **Distribuzione Costi Piramide "Trasversale"**

Le Piramidi "Trasversali" sono organizzate per Business. Raccolgono i costi gestiti centralmente ma afferenti a tutti i Business di RFI quali: oneri per polizze assicurative, Paghe e Contributi, Amministrazione e Contabilità, Spazi Serviti, Servizi di Outsourcing, ecc.

L'allocazione di tali costi sui CdC che costituiscono la Piramide Trasversale è effettuata con driver pertinenti ai business (ad esempio l'allocazione delle Assicurazioni viene effettuata in base alla tipologia delle polizze assicurative proprie del business).

L'assorbimento successivo di tali partite economiche sui servizi avviene in base al costo del lavoro rilevato sugli stessi.

Gli elementi del Processo Regolatorio

Vengono di seguito indicati gli elementi fondamentali e gli *step* procedurali finalizzati all'alimentazione dei Servizi/ Business nell'ambito del BW COREG.

□ *Dimensione Organizzativa:*

- definizione delle piramidi organizzative;
- definizione e rilevazione del costo pieno di funzionamento delle Piramidi Industriali Operative.

□ *Dimensione produttiva:*

- identificazione, definizione e perimetrazione delle Macroattività/Processo Industriale;
- definizione delle logiche di allocazione Costi di Funzionamento (Piramidi) a Macroattività mediante il time sheet, o percentuali sostitutive del time sheet; rilevazione dei costi industriali diretti di macroattività.

□ *Dimensione Mercato*

- identificazione, definizione e perimetrazione dei Servizi/Business;
- definizione delle regole e delle logiche di allocazione costi da Macroattività a Servizio;

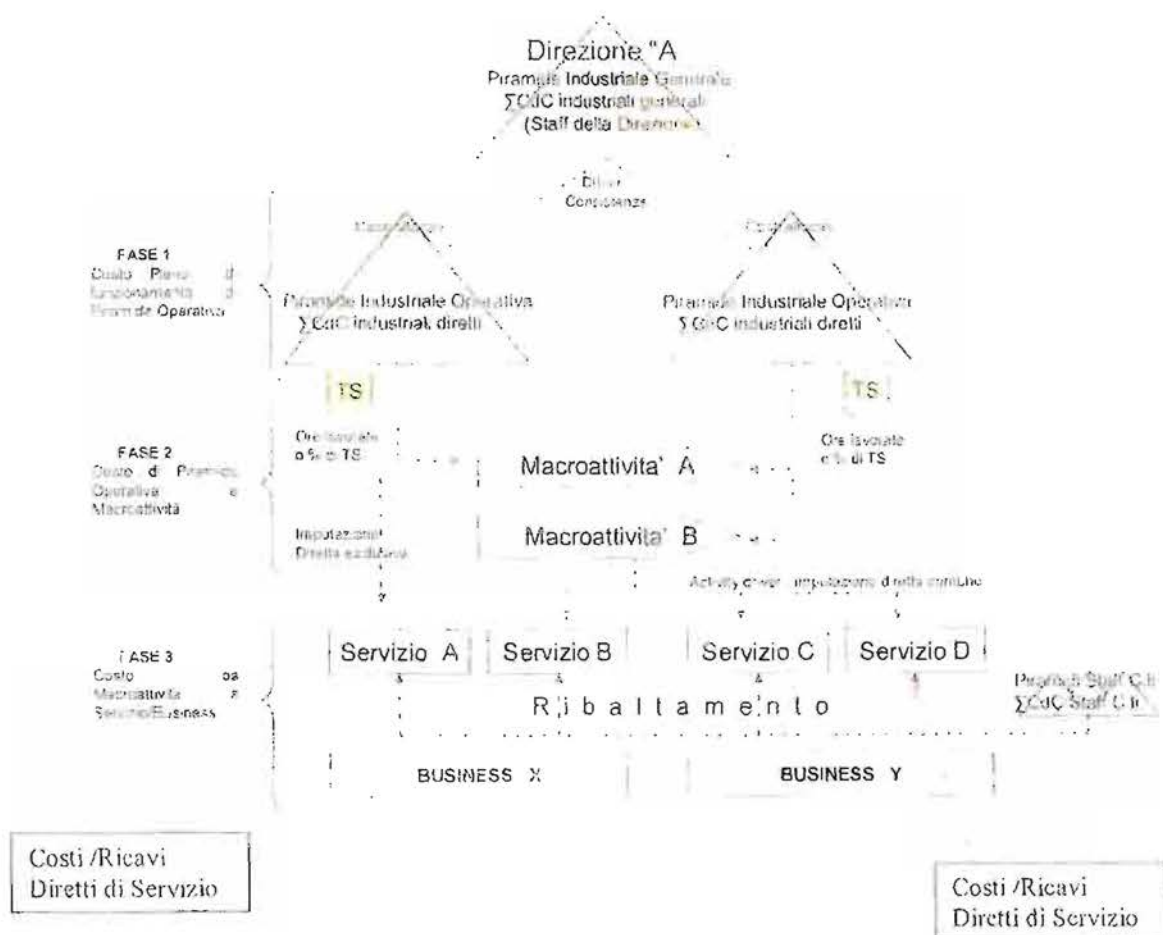


*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

- rilevazione costi e ricavi diretti di servizio;
- rilevazione degli activity driver dove necessario

Le voci di costo e di ricavo utilizzate nell'ambito del BW COREG sono le Voci del Piano dei Conti di Budget 2014 a livello BICU – Base Informativa Contabile Unica – (aggregazione di VdC e VdR elementari) .

SCHEMA LOGICO DELLE FASI DI VALORIZZAZIONE DELLE DIMENSIONI REGOLATORIE



Rete Ferroviaria
Italiana SpA

7. Le partite Immobiliari

Dal mese di gennaio 2008 è operativo il Modulo SAP RE sul Sistema Informativo di Gruppo denominato FSH.

Il sistema supporta la gestione del Patrimonio Immobiliare in tutti i suoi aspetti compresa la gestione delle locazioni attive e passive.

Con il Modulo SAP RE le partite economiche di alcune tipologie di locazioni vengono registrate direttamente sui Centri di Profitto di RFI.

In analogia agli esercizi precedenti (a partire dal 2009) anche per l'esercizio 2014 in Contabilità Regolatoria le partite economiche Immobiliari, gestite nel modulo SAP RE all'interno del Sistema Informativo di Gruppo denominato FSH e residenti sui Centri di Profitto, sono state rilevate attraverso l'inserimento in BW Coreg di una tabella di corrispondenza tra gli elementi presenti sul Modulo SAP RE (Tipo Documento/Centri di Profitto) e gli elementi presenti in BW Coreg (Servizi/Business). Questa soluzione ha consentito la corretta allocazione delle partite contabili immobiliari sulle dimensioni regolatorie e sui Business di pertinenza. In particolare, i ricavi da canoni di locazione rilevati nel bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, pari a 97 mln € circa, sono stati allocati al Business Infrastruttura e al Business Gestione Patrimonio sulla base della funzionalità a tali Business dei beni oggetto di locazione.

8. Le partite economiche sotto il Margine Operativo Lordo

Le partite economiche sotto il Margine Operativo Lordo (MOL) sino al Risultato d'esercizio vengono ripartite sui Business di RFI extra sistema BW Coreg.

A seguito dell'applicazione dei Principi Contabili Internazionali, le partite economiche al di sotto del MOL si riferiscono agli ammortamenti (AVAC e Rete Tradizionale), agli accantonamenti, alle svalutazioni, alla Gestione Finanziaria e alle imposte sul Reddito.

Anche per l'esercizio 2014 la ripartizione delle partite economiche sotto il Margine Operativo Lordo del Sistema BW Coreg è stata effettuata tra i diversi Business in base all'incidenza del costo del personale a ruolo del singolo business rispetto al costo del personale a ruolo totale dopo aver preventivamente allocato:

- gli ammortamenti (86,07 mln €) relativi all'Alta Velocità/Alta Capacità e alla Rete Tradizionale sul Business Circolazione, in coerenza con i correlati Ricavi da Pedaggio, che tengono conto anche della copertura di tali ammortamenti;
- le svalutazioni, inerenti perdite da radiazione cespiti (9,12 mln €), sul Business Infrastruttura, in quanto ad essa riferite;



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

- * il rilascio del fondo svalutazione crediti (5,57 mln €) sul Business Circolazione, sulla base della prevalente natura commerciale dei crediti;
- * gli oneri finanziari relativi ai finanziamenti per il completamento del progetto relativo al sistema AV/AC (28,68 mln €) sul Business Circolazione. Infatti con i provvedimenti normativi contenuti nella Legge Finanziaria 2006 e nella Legge Finanziaria 2007 è stata lasciata definitivamente a carico della Società la copertura sia del fabbisogno finanziario residuo del progetto, per una quota pari a circa 4 miliardi di euro, sia dei relativi oneri, da assicurare con i margini derivanti dallo sfruttamento economico delle linee realizzate. Ai fini di una più puntuale rappresentazione delle partite economiche afferenti il singolo Business, tale criterio di allocazione risulta variato rispetto ai precedenti esercizi in cui tali oneri finanziari venivano allocati in funzione dell'incidenza del costo del personale a ruolo del singolo business rispetto al costo del personale a ruolo totale.

Nel 2014 è incluso, all'interno delle Imposte sul Reddito imputate alla voce "Altre partite sotto MOL", un rilascio del credito d'imposta, pari a 169,05 mln €, per attività anticipate (crediti) non più esigibili e recuperabili nel breve-medio periodo, a causa dell'azzeramento "strutturale" del valore di produzione ai fini IRAP, legato alla deducibilità integrale del costo del lavoro dalla base imponibile IRAP previsto dalla legge di stabilità 2015.

Tale rilascio, in coerenza con la causa che l'ha generato, e analogamente al criterio adottato nei precedenti esercizi in presenza di rilasci annuali di tali imposte anticipate iscritte in bilancio, è stato ripartito sulla base del costo del personale, così come le altre partite sotto il MOL non preventivamente allocate puntualmente.

9. I Business destinatari delle Risorse Pubbliche

Esercizio 2014

Come per la precedente rendicontazione 2013, i ricavi da Stato sono stati allocati in coerenza con quanto previsto dal Contratto di Programma - parte Servizi, sul quale il CIPE aveva già espresso parere favorevole con deliberazione n. 22 del 18 Marzo 2013, e successivamente approvato con D.M. n. 203 del 14 Maggio 2014.

Il Contratto prevede per l'anno 2014 un totale di risorse in c/esercizio pari a 975,56 mln € di cui 890,56 mln € da riferire al Business Infrastruttura e 85 mln € da ripartire tra i Business Safety, Security e Navigazione.

In relazione a questi ultimi, nella Contabilità Regulatoria i contributi sono stati modulati in modo proporzionale al Risultato Netto di ciascun Business.



*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

□ Infrastruttura

La gestione del Business Infrastruttura è costituita dalle partite economiche relative alle seguenti attività :

manutenzione ordinaria ed eccezionale dell'infrastruttura svolta dalle strutture organizzative territoriali sulle linee tradizionali e AVIAC;
manutenzione ordinaria ed eccezionale svolta dalle strutture organizzative territoriali sui fabbricati e locali di stazione;
gestione terminalizzazione;
gestione degli Asset funzionali all'Infrastruttura ferroviaria
supporto delle direzioni Centrali dedicate alla gestione dell'infrastruttura;
costi operativi afferenti alla manutenzione ordinaria e gestiti centralmente (costi trasversali),
supporto delle strutture di Staff Centrale.

Nell'esercizio 2014 è attribuito a tale Business un rilascio dal fondo manutenzione straordinaria (pari a 111 mln di euro), legato al venir meno dei presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento (tale fondo era destinato a finanziare l'esecuzione di quella parte di interventi di manutenzione dell'infrastruttura, per i quali non era prevista la copertura nel bilancio previsionale dello Stato). ;

□ Navigazione

La gestione del Business Navigazione è costituita dalle partite economiche relative alle seguenti attività:

esercizio dei servizi di traghettamento dei carri e carrozze;
costi operativi afferenti alla navigazione e gestiti centralmente (costi trasversali);
supporto delle strutture di Staff Centrale.

□ Safety

Il Business Safety si compone delle partite economiche relative alle seguenti attività:

progettazione, omologazione e certificazione materiali e prodotti;
ricerca e sperimentazione;
indagini diagnostiche ed ambientali;
elaborazione - nel rispetto del quadro normativo emanato da ANSF - disposizioni e prescrizioni per la circolazione dei treni e per l'esercizio ferroviario;
attività di competenza dell'ANSF svolte con personale distaccato di RFI o per il tramite di RFI (service);
presidio sanitario;
costi operativi afferenti al safety e gestiti centralmente (costi trasversali);
supporto delle strutture di Staff Centrale.

*Rete Ferroviaria
Italiana SpA*

□ **Security**

Il Business Security è costituito dalle partite economiche generate dalle seguenti attività:

gestione Polfer;
sicurezza aziendale;
costi operativi afferenti al security e gestiti centralmente (costi trasversali);
supporto delle strutture di Staff Centrale.



€ 17,40



171990013490