

1. Premessa

Ai sensi della normativa vigente, il Contratto di Programma insieme all'Atto di Concessione disciplinano i rapporti tra il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e lo Stato. In particolare:

- gli oneri di gestione del Gestore dell'Infrastruttura assunti a carico dello Stato;
- gli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura.

Il **primo** Contratto di Programma, stipulato il 23 gennaio 1991, regolava i rapporti tra lo Stato e l'Ente Pubblico Economico Ferrovie dello Stato in merito a:

- esercizio e sviluppo dell'infrastruttura;
- esercizio delle attività di trasporto merci e viaggiatori (compresi i servizi di trasporto locale a committenza statale).

Il **secondo** Contratto di Programma, stipulato il 29 dicembre 1992, ha recepito la trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in Società per Azioni (12 agosto 1992) e disciplinato, per il 1993, i rapporti tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e lo Stato azionista, operando una prima e netta distinzione tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione del servizio di trasporto. Il secondo Contratto regolava pertanto:

- in una prima parte, i rapporti tra la nuova società e lo Stato azionista, con riferimento specifico all'esercizio e allo sviluppo dell'infrastruttura nazionale;
- in una seconda parte, i rapporti tra gli stessi soggetti relativi all'esercizio delle attività di trasporto.

Il **terzo** Contratto di Programma, stipulato il 25 marzo 1996, con validità per il periodo 1994-2000 è stato definito in una situazione di stabilità di rapporti tra lo Stato e Ferrovie dello Stato S.p.A., integrando quanto stabilito dall'Atto di Concessione stipulato il 26.11.1993 (D.M. n. 255/T). Negli anni di vigenza di tale Contratto sono stati stipulati tre Addenda finalizzati ad allocare le risorse destinate da Leggi Finanziarie ed altre disposizioni legislative.

Il 2 maggio 2001, in coerenza con quanto disposto dal vigente Atto di Concessione (D.M. 138-T del 31.10.2000), è stato sottoscritto il Contratto di Programma 2001-2005, attualmente in vigore e **quarto** della serie.

Il I Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, è stato stipulato il 24 ottobre 2002 ed è stato finalizzato, tra l'altro, alla ripartizione delle risorse apportate dalla Legge Finanziaria 2002.

Il II Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, sottoscritto il 18.01.2005, ha provveduto alla ripartizione delle risorse recate dalla Legge Finanziaria 2003 ed ha modificato le modalità di finanziamento degli investimenti inerenti il Sistema AV/AC secondo le disposizioni della stessa Legge Finanziaria.

Il III Addendum al Contratto di Programma è stato sottoscritto il 7 aprile 2005. Esso provvede, tra l'altro, all'allocazione delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria.

Lo strumento del Contratto di Programma ha quindi accompagnato l'evoluzione della struttura organizzativa, industriale, economica e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. che, nello stesso tempo, ha subito due trasformazioni istituzionali:

- la prima ha visto il passaggio da Ente Pubblico Economico a Società per Azioni;
- la seconda, l'avvio del processo di societizzazione delle attività dell'industria ferroviaria e la conseguente separazione della gestione dell'infrastruttura dall'esercizio delle attività di trasporto. Nello specifico, nel corso dell'anno 2000 Ferrovie dello Stato S.p.A. ha trasferito alla controllata società per azioni Trenitalia la gestione delle attività di trasporto fino ad allora svolte in via diretta, e conferito alla propria Divisione Infrastruttura sempre maggiore autonomia gestionale in materia di Rete infrastrutturale. Nel secondo semestre 2000, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha avviato a realizzazione il progetto di scissione parziale delle attività di FS Holding da quelle di gestione e sviluppo dell'infrastruttura. Tale progetto ha trovato conclusione formale il 1 luglio 2001 con la costituzione della società per azioni Rete Ferroviaria Italiana.

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31.12.2004 di:

- Contratto di Programma 1994-2000 e relativi tre Addenda;
- Contratto di Programma 2001-2005 e relativi tre Addenda.

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.

2. Le prescrizioni della normativa in materia di contenuti del Contratto di Programma

I contenuti dello strumento “Contratto di Programma” sono individuati con precisione nella definizione dei rapporti tra il Gestore dell’Infrastruttura e lo Stato di cui all’art. 14 del Dlgs. n. 188/2003 che si riporta per la parte che qui interessa:

- *comma 1 - i rapporti tra il Gestore dell’Infrastruttura e lo Stato sono disciplinati da un Atto di Concessione e da un Contratto di Programma. Il Contratto di Programma è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti mirante alla realizzazione dell’equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte;*
- *comma 2 - nel Contratto di Programma di cui al comma 1 è disciplinata nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, alla manutenzione ed al rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell’infrastruttura stessa ed del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l’evoluzione tecnologica;*
- *comma 3 - nel Contratto di Programma di cui al comma 1 può essere altresì prevista, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di un indennizzo al Gestore dell’Infrastruttura ferroviaria per le perdite finanziarie conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria per la prestazione dei servizi nell’interesse della collettività definiti dal Regolamento CEE n. 1191/69, del Consiglio del 26 giugno 1969 e successive modifiche ed integrazioni, ovvero conseguenti alla assegnazione di capacità di infrastruttura ferroviaria specificamente finalizzata a favorire lo sviluppo dei trasporti ferroviari delle merci;*
- *comma 4 - nel Contratto di Programma di cui al comma 1, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l’effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell’infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell’infrastruttura e l’entità dei diritti di accesso.*

L’articolo 4 del vigente Atto di Concessione, al comma 1, specifica inoltre i contenuti del Contratto di Programma.

Comma 1[...] tale Contratto individua gli obiettivi e disciplina le modalità di finanziamento dello Stato, per la parte relativa all’infrastruttura, per:

- *investimenti destinati alla manutenzione straordinaria, al potenziamento ed allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari, prevedendosi la facoltà di effettuare spostamenti temporali, previa comunicazione al Ministero dei Trasporti e della Navigazione, nei limiti delle disponibilità finanziarie previste dal contratto stesso ed in coerenza con il piano d’impresa;*
- *attività di manutenzione ordinaria;*
- *contributi per gli eventuali maggiori costi relativi alla circolazione e condotta dei treni, indotti dalle condizioni tecnologiche della rete ferroviaria;*
- *eventuali indennizzi per le perdite finanziarie derivanti da assegnazione di capacità per la prestazione di servizi nell’interesse della collettività, ivi comprese le perdite derivanti dall’attivazione all’esercizio di linee ed impianti i cui pedaggi non coprono i costi di esercizio, nonostante il gestore abbia perseguito l’obiettivo della loro massima utilizzazione;*
- *adeguamenti a norme di legge in materia sanitaria ed ambientale.*

3. Il Contratto di Programma 1994–2000

3.1. I contenuti originari e l'evoluzione del Contratto

Il Contratto di Programma 1994-2000 (di seguito Contratto) ha per oggetto la disciplina degli oneri di esercizio e infrastruttura assunti a carico dello Stato, nonché degli investimenti di sviluppo ed ammodernamento della Rete, degli impianti, del materiale rotabile e la ristrutturazione del Gruppo FS. Il Contratto è stato stipulato tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e la Società Ferrovie dello Stato S.p.A. il 25 marzo 1996.

Gli investimenti previsti, a decorrere dal 1° gennaio 1993 (data di vigenza del Contratto), ammontavano originariamente a 28.457 milioni di euro (55.100 miliardi di lire), per la parte a carico dello Stato.

I principali interventi da attuare sono riportati nelle Tabelle A e A1, allegate al Contratto (cfr. Allegato 1 della presente Relazione).

La Tabella 3.1 di seguito mostra una sintesi di tali investimenti.

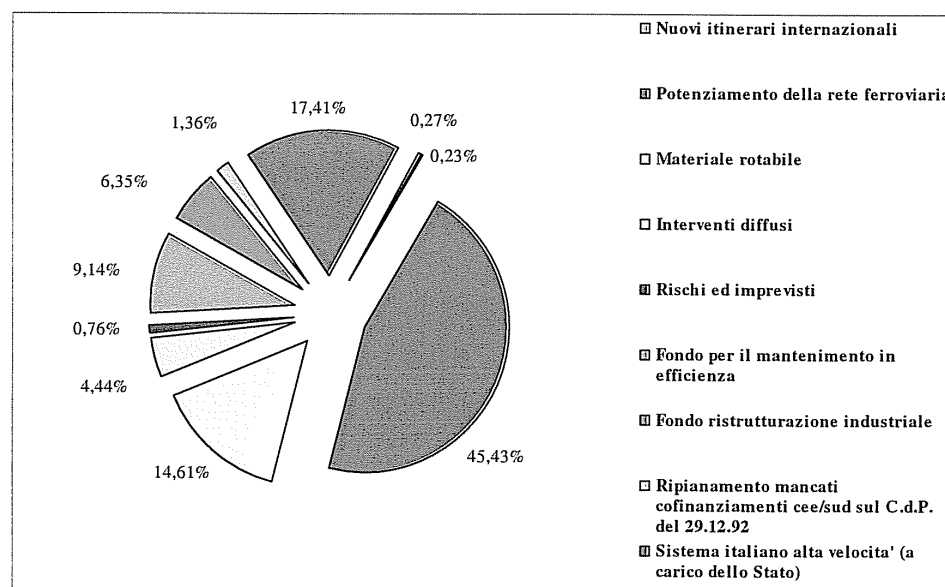
Tabella 3.1 - Sintesi degli interventi previsti dal Contratto di Programma 1994-2000 (Tabelle A e A1)

AREA DI INTERVENTO	INVESTIMENTI FINANZIATI (MILIONI DI €)		
	TABELLA A	TABELLA A1	TOTALE A+A1
Nuovi itinerari internazionali	14	51	66
Potenziamento della rete ferroviaria:	9.146	3.778	12.925
<i>Diretrici</i>	4.874	2.576	7.451
<i>Nodi</i>	3.551	788	4.339
<i>Reti di bacino</i>	720	413	1.134
Materiale rotabile	2.530	1.626	4.157
Interventi diffusi	815	447	1.262
Rischi ed imprevisti	161	55	216
Fondo per il mantenimento in efficienza	1.233	1.368	2.601
Fondo ristrutturazione industriale	1.807	-	1.807
Ripianamento mancati cofinanziamenti cee/sud sul C.d.P. del 29.12.92	-	387	387
Sistema italiano alta velocità (a carico dello Stato)	4.302	650	4.953
Contributi in corso di costruzione t.av. per il 1995	-	77	77
Totale a carico dello Stato	20.013	8.444	28.457

La Figura 3.1 presenta la suddivisione percentuale delle risorse finanziarie previste dal Contratto (cfr. Tabella 3.1, totale A + A1) per i principali interventi da realizzare mediante l'attuazione dello stesso. In particolare, il 45,43% delle risorse è destinato al potenziamento della Rete Ferroviaria esistente, il 17,41% al sistema Alta Velocità e il 14,61% al materiale rotabile. Quindi, il 67,45% delle risorse è dedicato al miglioramento qualitativo e quantitativo del sistema ferroviario nazionale mentre il 32,55% ad altri interventi tra i quali:

- Fondo per il mantenimento in efficienza (9,14%);
- Fondo ristrutturazione industriale (6,35%);
- interventi diffusi (4,44%);
- ripianamento dei mancanti cofinanziamenti CEE/SUD sul Contratto di Programma del 29.12.1992.

Figura 3.1 – Distribuzione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma 1994-2000



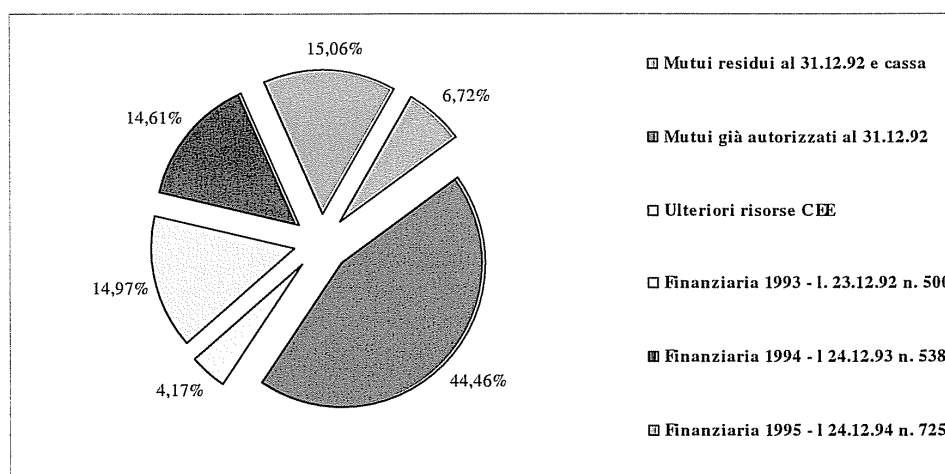
Lo stesso Contratto, inoltre, indicava altri interventi di sviluppo, potenziamento e mantenimento in efficienza della Rete Ferroviaria, da realizzare con ulteriori investimenti e fabbisogni aggiuntivi stimati pari a circa 20.150 milioni di euro (39.000 miliardi di lire).

Nella Tabella 3.2, lo stanziamento originario di 28.457 milioni di euro (55.100 miliardi di lire) viene analiticamente suddiviso con riferimento alle diverse fonti di finanziamento indicate dal Contratto stesso.

Tabella 3.2 - Riepilogo fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000

FONTI ORIGINARIE DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000	MILIONI DI €
Mutui residui al 31.12.92 e cassa	1.911
Mutui già autorizzati al 31.12.92	12.653
Ulteriori risorse CEE	1.188
Finanziaria 1993 - Legge 23.12.92 n. 500	4.261
Finanziaria 1994 - Legge 24.12.93 n. 538	4.157
Finanziaria 1995 - Legge 24.12.94 n. 725	4.287
Totale fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000	28.457

La Figura 3.2 presenta la distribuzione dello stanziamento originario tra le diverse fonti di finanziamento indicate dal Contratto.

Figura 3.2 - Distribuzione delle fonti originarie del Contratto di Programma 1994-2000

In sintesi, il Contratto ha contrattualizzato gli stanziamenti concessi alla FS S.p.A. fino al 1995. Gli ulteriori finanziamenti erogati dallo Stato come aumenti di capitale alla FS S.p.A., sono stati contrattualizzati con specifici Addenda.

In particolare:

- il D.L. n. 41 del 23.02.1995, convertito in Legge 22.03.1995 n. 85, modifica gli stanziamenti iniziali iscritti sui capitoli del Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 1995 e le relative proiezioni per gli anni 1996 e 1997 riducendoli, complessivamente, di 676 milioni di euro (1.309 miliardi di lire);
- la Legge n. 550 del 28.12.1995 (Finanziaria 1996) reca ulteriori finanziamenti pari a 4.617 milioni di euro (8.940 miliardi di lire);

- la Legge n. 663 del 23.12.1996 (Finanziaria 1997) opera, in Tabella E, una riduzione dei finanziamenti pari, complessivamente, a 163 milioni di euro (315 miliardi di lire);
- la Legge n. 662 del 23.12.1996, al fine di favorire il processo di razionalizzazione produttiva di FS S.p.A., ridetermina, all'art. 2, comma 14, gli apporti al capitale sociale previsti dalla Finanziaria 1995 (così come modificata dal citato D.L. n. 41/95) e dalla Finanziaria 1996. Detta rimodulazione porta risorse aggiuntive pari a 1.224 milioni di euro (2.370 miliardi di lire). Come già detto nelle relazioni di monitoraggio degli scorsi anni, negli Addenda al Contratto di Programma non sono stati contrattualizzati 1.239 milioni di euro (2.400 miliardi di lire) che la citata Legge 662/96 apportava al capitale sociale di FS S.p.A. per l'anno 1997. Secondo la documentazione prodotta in merito dalla Società ed analizzata nel corso di una serie di incontri svolti nelle sedi del Ministero dell'Economia e delle Finanze, detto importo risulta essere stato effettivamente già utilizzato da FS S.p.A. anche in relazione ai minori contributi in conto esercizio previsti lo stesso anno. Pertanto, in sede tecnica e nel corso della riunione preparatoria del CIPE del 24 settembre 2002 è emerso l'orientamento di non dar corso ad una diversa finalizzazione del suddetto importo. Quindi, gli effetti della Legge 662/96, ai fini degli investimenti infrastrutturali, possono essere ricondotti ad una riduzione di circa 15 milioni di euro (30 miliardi di lire) rispetto all'accorpamento degli stanziamenti disposti dalle Finanziarie 1995 e 1996.

Gli apporti sopra menzionati sono stati contrattualizzati con il I Addendum al Contratto. La Tabella 3.3 riporta il riepilogo delle fonti di copertura del I Addendum per un totale di 3.763 milioni di euro (7.286 miliardi di lire).

Tabella 3.3 – Fonti I Addendum

FONTI I ADDENDUM	MILIONI DI €
Decreto Legge n. 41 del 23.02.95 (conv. Legge 22/03/95 n. 85)	-676
Finanziaria 1996 – Legge n. 550 del 28.12.95	4.617
Legge 662/96 art. 2 comma 14	-15
Finanziaria 1997 – Legge n. 663 del 23.12.96 (Tabella E)	-163
Importo I Addendum	3.763

Successivamente la Legge Finanziaria 1998:

- reca maggiori risorse al capitale sociale di FS S.p.A. per 6.611 milioni di euro (12.800 miliardi di lire);
- riduce, in Tabella E, lo stanziamento inizialmente previsto dalla citata Legge Finanziaria 1997, per un totale di 516 milioni di euro (1.000 miliardi di lire).