

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. CXCIX

n. 2

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI
PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE
FERROVIARIA ITALIANA SPA

(Aggiornata al 31 dicembre 2018)

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

Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(DE MICHELI)

Comunicata alla Presidenza il 27 luglio 2020

PAGINA BIANCA

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**INDICE**

1. Premesse	3
1.1 Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo	3
1.2 Il decreto legislativo n.112/2015 ed i suoi principali adempimenti.....	4
1.3 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale	5
1.3.1 <i>Il patrimonio immobiliare</i>	<i>5</i>
1.3.2 <i>Il Prospetto Informativo della Rete</i>	<i>6</i>
2. Il Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S).....	10
2.1 Il Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021.....	10
2.1.1 <i>Le principali novità del Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021.....</i>	<i>12</i>
2.1.2 <i>Il Primo Atto Integrativo al Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021</i>	<i>13</i>
2.2 Il processo di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria	14
2.2.1 <i>La Manutenzione Ordinaria.....</i>	<i>15</i>
2.2.2 <i>La Manutenzione Straordinaria.....</i>	<i>15</i>
2.3 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Ordinaria e per le attività di Safety, Security e Navigazione.....	17
2.3.1 <i>Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria</i>	<i>18</i>
2.3.2 <i>Le risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria.....</i>	<i>19</i>
2.3.3 <i>Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione</i>	<i>23</i>
2.3.4 <i>I contributi recati dall’articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014</i>	<i>32</i>
2.4 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Straordinaria.....	33
2.4.1 <i>Il monitoraggio della spesa per la Manutenzione Straordinaria</i>	<i>35</i>
2.5 Il controllo delle opere d’arte.....	44
2.5.1 <i>Ponti.....</i>	<i>44</i>
2.5.2 <i>Gallerie.....</i>	<i>52</i>
2.6 Il monitoraggio della qualità della Rete	56
2.7 Le linee sospese dall’esercizio e le linee dismesse	62
2.8 Attività condotte in merito all’applicazione della normativa appalti e connessi adempimenti antimafia	64
3. Il Contratto di Programma 2017-2021– parte Investimenti (CdP-I)	68
3.1 Gli indirizzi strategici della programmazione economico finanziaria nazionale e comunitaria	69
3.2 L’iter di approvazione.....	71

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.3	La Struttura del nuovo Contratto 2017-2021— parte Investimenti (CdP-I)	72
3.4	Il quadro finanziario	75
3.5	Le Tabelle sugli investimenti del Contratto di Programma 2017-21.	77
3.5.1	<i>Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici</i>	77
3.5.2	<i>Tabella B – Investimenti realizzati per lotti costruttivi</i>	96
3.6	Il rendiconto dei finanziamenti al 31/12/2018	98
3.6.1	<i>I finanziamenti e le erogazioni per la Rete (esclusa linea AV/AC TO-MI-NA)</i>	98
3.6.2	<i>I finanziamenti e le erogazioni per la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli</i>	101
3.7	Lo stato di attuazione	103
3.7.1	<i>La spesa per gli investimenti del Contratto di Programma-parte Investimenti</i>	103
3.7.2	<i>Le principali opere attivate all'esercizio</i>	107
3.7.3	<i>Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento</i>	112
3.8	Gli indicatori di performance	121
3.8.1	<i>I risultati 2018</i>	122
4.	Conclusioni	125

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

1. Premesse

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31/12/2018 del:

- Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi;
- Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti.

Nel corpo della relazione si riferisce anche in merito alle contabilizzazioni relative ai finanziamenti recati dal Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi, in quanto, per la manutenzione straordinaria, i programmi di investimento finanziati con le relative risorse sono ancora in corso e prossimi alla conclusione.

La presente relazione è inviata a ciascuna delle Camere in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla legge n.238/93, nonché al CIPE ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000. L'ultima relazione presentata, riguardante l'esercizio 2017 è stata inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVIII legislatura (Doc. CXCIX n. 1).

1.1 Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo

Con il decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n.138/T del 31/10/2000 (Atto di Concessione) la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale è stata concessa a Ferrovie dello Stato S.p.a., oggi denominata Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. (FSI). Il ruolo svolto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria è definito dal legislatore comunitario, che ha definito i principi per raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Le direttive comunitarie sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario sono state recepite, a suo tempo, dal decreto legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, che impose la separazione contabile e societaria fra il Gestore dell'infrastruttura e l'esercente dei servizi di trasporto ferroviario (Imprese ferroviarie). Tale separazione è stata realizzata con la costituzione, all'interno della attuale Società per azioni Ferrovie dello Stato Italiane (FSI), di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI) che gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN) e di Trenitalia S.p.a., che effettua i servizi di trasporto.

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

Il sopra citato decreto legislativo n.188/2003 è stato abrogato e sostituito dal decreto legislativo n.112 del 15 luglio 2015, "recante attuazione della direttiva 2012/34/UE cosiddetta «Recast» che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico". Il decreto legislativo n.112/2015 rafforza l'autonomia e l'indipendenza sul piano giuridico, organizzativo, decisionale e contabile del Gestore, al fine di garantire trattamenti uniformi dei vari operatori e una maggiore trasparenza nell'assegnazione delle tracce.

Con l'emanazione della Direttiva 2016/2370/UE, cosiddetto Quarto Pacchetto Ferroviario – Pilastro Mercato, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 23 Novembre 2018, n. 139, il D.Lgs. 112/2015 è stato ulteriormente modificato per quanto riguarda l'apertura del mercato dei

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.

Tale norma, fissa i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato e stabilisce che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contenuti dei Contratti di Programma ed in particolare i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato sono oggi individuati, in particolare, all'articolo 15.

È previsto, inoltre, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti informi sul contenuto del contratto prima che sia sottoscritto, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti affinché possano esprimersi, in particolare in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti.

Già a partire dal 2013, in applicazione delle disposizioni recate dalla Delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), i rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono stati regolati da due distinti atti:

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

La legge 14 luglio 1993, n. 238 (*“Disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A”*), così come modificata dal decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, 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, i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati dal parere del CIPE. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sui contratti nel termine di trenta giorni dall'assegnazione.

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

1.2 Il decreto legislativo n.112/2015 ed i suoi principali adempimenti

Come sopra riferito, il decreto legislativo n.112 del 15 luglio 2015 e ss.mm.ii., all'articolo 15 definisce quali siano i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI S.p.a. e lo Stato. È stabilito, infatti che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni e le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.

Nei contratti di programma, tenendo conto della necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti incentivi al Gestore per ridurre

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario definito nell'articolo 16 del medesimo decreto.

1.3 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale

Al successivo comma 5 dello stesso articolo 15, il decreto legislativo n.112/2015 stabilisce che, nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario e tenendo conto della strategia di sviluppo e dei finanziamenti dello Stato, il Gestore è tenuto ad elaborare ed aggiornare un Piano commerciale, che comprenda i programmi di finanziamento e di investimento. Il Piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario del Gestore.

Quindi, la direttiva europea 2012/34/UE, così come recepita nel decreto legislativo n.112/2015, prevede che gli Stati Membri pubblichino la propria strategia per lo sviluppo della rete ferroviaria, in cui vengono delineati, su un orizzonte almeno quinquennale, le strategie e gli obiettivi da perseguire a livello nazionale. Su tali basi il Gestore elabora il piano commerciale della rete, indicando le azioni previste da porre in essere in coerenza con il quadro strategico definito dallo Stato Membro e tenendo conto del livello di risorse da quest'ultimo attribuite.

Con la disposizione di cui all'articolo 15, comma 1-ter, del decreto legge 16 ottobre 2017 n. 148, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili" convertito, con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n.172 è stato individuato espressamente quale documento strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, a cui fa riferimento l'articolo 1, comma 7 del decreto legislativo n.112/2015, l'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2017 denominato "*Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture*".

In coerenza con tali disposizioni RFI ha provveduto a redigere la struttura ed il contenuto della prima edizione del Piano Commerciale nel mese di dicembre 2017, trasmettendolo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini della successiva pubblicazione del documento sul sito internet del Gestore, ai sensi di quanto previsto dal decreto legislativo n.112/2015 articolo 15 comma 6, per avviare la fase di consultazione con le Imprese Ferroviarie.

Il documento è stato quindi pubblicato nel mese di febbraio 2018, per le osservazioni da parte di tutti gli stakeholders e, successivamente, recepite le osservazioni pervenute, pubblicato definitivamente a Luglio 2018.

In seguito il Piano Commerciale è stato aggiornato a febbraio 2020, previa trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e completamento della procedura di consultazione con gli stakeholders, avviata a luglio 2019 con la pubblicazione del documento per osservazioni sul sito internet del Gestore.

1.3.1 Il patrimonio immobiliare

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

Nel patrimonio immobiliare rientrano 16.781 km di linee ferroviarie, circa 2.200 stazioni con servizio viaggiatori, oltre agli impianti ed alle officine.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In tutte le stazioni RFI gestisce le attività ferroviarie, gli impianti di circolazione e i fabbricati viaggiatori, con l'eccezione di quelli delle 14 maggiori stazioni della rete affidati alla gestione di Grandi Stazioni Rail, controllata al 100% da RFI. RFI si avvale di Ferservizi S.p.a. per alcuni servizi immobiliari (quali, ad esempio, il pagamento di IMU e TASI, vendite, locazioni, etc.) e di FS Sistemi Urbani S.r.l. per individuare e gestire valorizzazioni immobiliari del patrimonio non strumentale.

Le stazioni hanno visto negli ultimi anni il rafforzamento degli investimenti finalizzati alla sicurezza, al miglioramento degli spazi interni delle stazioni, dell'informazione al pubblico, della dotazione di tecnologie digitali ed all'adeguamento agli obblighi di legge.

Per quanto previsto dal comma 8 del medesimo articolo 15 del decreto legislativo n.112/2015, RFI è tenuta a mettere a punto e aggiornare annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile, dandone adeguata informativa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale registro deve essere corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e viene utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. L'adozione del registro in parola si pone nell'ottica di favorire la gestione efficiente di tali beni. In proposito RFI ha realizzato e reso disponibile al MIT un apposito applicativo informatico sviluppato a partire da quanto già presente a livello aziendale a supporto della gestione dei processi operativi del Gestore.

1.3.2 Il Prospetto Informativo della Rete

Il prospetto informativo della rete (PIR) è il documento predisposto e pubblicato dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria che contiene criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità dell'infrastruttura e all'erogazione dei servizi nonché un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa.

Il Gestore a norma dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112 del 2015 deve provvedere all'elaborazione e all'aggiornamento di un prospetto informativo della rete e procedere ad apportare le più opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni impartite dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART).

Il PIR viene aggiornato di norma annualmente nel mese di dicembre e disciplina le attività di programmazione, negoziazione e gestione dell'orario ferroviario che sarà attivato 12 mesi dopo. La pubblicazione nel mese di dicembre è anticipata di 4 mesi rispetto alla data (aprile successivo) di avvio delle attività per l'assegnazione delle tracce orario, in modo da consentire alle Imprese Ferroviarie di conoscere con congruo anticipo le regole e lo scenario infrastrutturale permettendo così di poter efficacemente programmare le proprie attività e formulare conseguentemente le richieste di tracce e servizi al Gestore dell'infrastruttura.

Nel primo semestre dell'anno di riferimento della presente relazione (2018), RFI ha provveduto, in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera ART 152/2017, ad un aggiornamento straordinario del PIR 2018 (gennaio 2018) e del PIR 2019 (marzo 2018) integrando il sistema tariffario inerente al pacchetto minimo di accesso con le previsioni relative alla maggiorazione di pedaggio per i treni in doppia trazione, con velocità superiore ai 250 km/h e che presentano una maggiore offerta di posti (superiore ai 700 posti). In tema treno in doppia composizione è stata introdotta inoltre, con i citati aggiornamenti straordinari, una peculiare disciplina relativa alla gestione del soccorso.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nel corso del secondo semestre del 2018 RFI ha provveduto anche a pubblicare il PIR 2020 a seguito del processo di consultazione, provvedendo, inoltre, a recepire le indicazioni e prescrizioni di cui alle delibere ART n. 118/18.

Il PIR 2020 contiene le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa, le quali hanno validità a partire dall'8 marzo 2019 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 15 dicembre 2019 – 12 dicembre 2020; contiene le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore 15 dicembre 2019 – 12 dicembre 2020 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di RFI e Imprese Ferroviarie/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

Con esplicito riferimento al PIR 2020 le principali modifiche rispetto al PIR 2019 (edizione marzo 2018) sono state:

- la possibilità per l'Impresa Ferroviaria, che all'atto della presentazione delle richieste di tracce per l'orario successivo a quello in vigore non sia già in possesso dell'estensione del Certificato di sicurezza relativo alle linee oggetto di richiesta, di produrre detta estensione del Certificato in concomitanza con la presentazione della documentazione necessaria per la stipula del contratto (fine ottobre), in luogo del termine precedentemente previsto concomitante con l'invio delle osservazioni da parte delle II.FF. alla bozza di progetto orario (primi di agosto);
- l'assunzione in capo ad RFI della titolarità del servizio di soccorso con mezzi attrezzati a far data dal 1 luglio 2018 anche alla luce di quanto già previsto dalla misura 4.6.1. della delibera ART n. 70/2014;
- la rivisitazione della disciplina delle interruzioni di capacità per lavori; detta disciplina espone dettagliatamente il nuovo processo di consultazione e pubblicazione delle indisponibilità infrastrutturali, descritto nella revisione operata dalla decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione all'allegato VII della Direttiva 2012/34/UE;
- l'impegno a pubblicare gli indicatori di puntualità di ogni segmento di mercato, presi a riferimento per la misura delle performance di RFI nell'attività di gestione della circolazione entro la fine del mese di febbraio;
- l'individuazione di una percentuale di utilizzazione della capacità commerciale oltre la quale una tratta è classificata satura (dichiarazione di saturazione c.d. preventiva);
- l'inserire delle nuove logiche di modulazione tariffaria del servizio di sosta, in conformità a un nuovo modello di tariffazione di sosta a tempo sviluppato secondo quanto previsto a riguardo dall'ART con le Delibere n.80/2016 e 119/2018;
- la modifica dell'algoritmo di formulazione della tariffa per la fornitura dell'energia elettrica, in ottemperanza alle prescrizioni della Delibera 33/2018, introducendo il coefficiente "KWh". Il coefficiente "KWh" sarà definito mediante l'utilizzo del sistema c.d. "Misuratore Virtuale".

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

La disciplina relativa al servizio di sgombero dell'infrastruttura con mezzi attrezzati, al grado di utilizzazione della rete e l'obbligo di pubblicazione degli indicatori di puntualità hanno formato anche oggetto di aggiornamento straordinario del PIR 2019 (edizione marzo 2018).

-

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Contratto di Programma – parte Servizi

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2. Il Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S)**

Il Contratto di Programma – parte Servizi (nel seguito, anche **CdP-S**) regola i rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, 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.

La **“Safety”** comprende le attività di pertinenza del gestore in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) nell'articolo 2 e nell'allegato A al Decreto ANSF n. 4 del 2012.

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 e comprende le attività per fronteggiare eventi ed emergenze che possano danneggiare le risorse materiali, organizzative e umane di cui il Gestore dispone.

La **“Navigazione”** comprende le attività connesse al collegamento ferroviario fra la penisola italiana e rispettivamente la Sicilia e la Sardegna.

Le informazioni sul precedente Contratto di Programma–parte Servizi 2012-2014 e sulla relativa attuazione sono reperibili nelle precedenti Relazioni sullo stato di attuazione dei Contratti di Programma.

2.1 Il Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021

Il CdP-S 2016-2021 presenta una struttura formulata in sostanziale continuità con il precedente Contratto relativo al periodo 2012-2014. Si illustra, di seguito, l'iter di predisposizione dello schema di Contratto e della sua definitiva approvazione.

La prima stesura del nuovo contratto aveva recepito le disposizioni dell'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014, relativamente alle risorse attribuite a RFI (pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017) e da destinare alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia.

La misura è stata introdotta per compensare le imprese ferroviarie dei maggiori costi che sostengono rispetto alle altre modalità concorrenti, al fine di affrontare l'esigenza di mantenimento di un servizio di trasporto merci su ferro sull'intero territorio nazionale.

La stessa norma, ha stabilito che il Contratto di Programma - parte Servizi e le relative tabelle siano aggiornati con il contributo di cui trattasi.

Già in prima battuta era stata avviata una interlocuzione tecnica con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), in considerazione delle obiezioni espresse dalla medesima Autorità sul regime

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

stabilito dalla legge, che si limitava a tutelare le esigenze di trasporto ferroviario merci solo per Regioni del Centro-Sud lasciando irrisolta la questione del trasporto merci nel Centro-Nord.

Con lettera del febbraio 2105 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha notificato alla Commissione Europea (CE) la misura di sostegno alle merci introdotta dalla Legge di Stabilità 2015, sostenendo che non si trattasse di un aiuto di Stato ed al fine della certezza giuridica e per un confronto trasparente con la Commissione stessa, per procedere nel rispetto delle normative comunitarie. La notifica è stata, dunque, strumentale alla verifica della compatibilità e sostenibilità della norma proposta con il diritto dell'Unione.

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

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

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

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

Lo schema di CdP-S recepisce tali modifiche, prevedendo nella specifica Tabella "4c" le sole risorse relative al 2015, da liquidare da parte del Gestore.

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

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

Con la legge n.208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016), inoltre, sono stati disposti ulteriori contributi a copertura dei fabbisogni per le attività di Manutenzione Straordinaria.

Lo schema di Contratto, adeguato per recepire tutte le indicazioni normative e regolamentari, sopra brevemente descritte, è stato esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016. In tale sede, il Comitato si è espresso favorevolmente in merito allo schema di Contratto ed ha formulato un parere - pervenuto alla fine del mese di novembre 2016 - contenente alcune raccomandazioni, delle quali, alcune di immediata implementazione nella struttura di articolato.

Lo schema di articolato, così rivisto, è stato trasmesso nei primi giorni del 2017 alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere previsto dalla Legge n.238/1993, nonché all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo n. 112/2015.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anche l'iter di registrazione del parere del CIPE sopra menzionato ha richiesto ulteriori tempi ed approfondimenti. Infatti, la Corte dei Conti, con nota nei primissimi giorni del mese di gennaio 2017, ha chiesto che i pareri adottati dal CIPE nella seduta del 10 agosto e del 1° dicembre 2016 venissero formalizzati come "deliberazioni", con numerazione progressiva, e trasmessi unitamente agli esiti delle verifiche effettuate ai sensi dell'articolo 6 comma 7 del Regolamento interno del CIPE (Deliberazione n. 62/2012). Il Comitato, quindi, è stato successivamente chiamato a deliberare che tale formalizzazione avvenisse senza modificare il contenuto di tali pareri e adottando la numerazione dell'anno in corso. Nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha deliberato in tal senso, formalizzando il parere del 10 agosto 2016 attraverso la Delibera n. 13/2017, trasmessa nuovamente agli Organi di controllo.

Lo schema di Contratto è stato definitivamente aggiornato, senza riportare modifiche sostanziali, per tenere conto di alcune osservazioni delle Commissioni Parlamentari, dell'ART e degli esiti della seduta del CIPE del 3 marzo 2017 ed è stato sottoscritto tra le Parti il 14 giugno 2017.

Il 15 giugno 2017 l'Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) presso la Corte dei Conti ha provveduto a registrare la Delibera del CIPE n.13 del 3/3/2017, relativa al parere sullo schema di Contratto in parola, con una serie di raccomandazioni, delle quali si terrà conto successivamente, in uno o più aggiornamenti all'atto contrattuale.

Il Decreto di approvazione del Contratto di Programma—parte Servizi 2016-2021 è stato firmato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 12 luglio 2017, assunto al n.359 di protocollo e trasmesso agli Organi di controllo per la registrazione.

Il 28 luglio 2017, la Corte dei Conti ha restituito non registrato il provvedimento, richiedendo documentazione integrativa, nonché chiarimenti in ordine alle modalità attraverso le quali il Ministero si era attenuto alle raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n. 13/2017. Le informazioni e i documenti richiesti, sono stati immediatamente forniti all'Organo di controllo.

Il Decreto ministeriale n.359/2017 di approvazione del CdP-S 2016-2021 è stato ammesso a registrazione dalla Corte dei Conti al n. 1-4060 in data 2 ottobre 2017.

2.1.1 Le principali novità del Contratto di Programma—parte Servizi 2016-2021

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

In particolare:

- durata del contratto, che, come già riferito, è stato predisposto per un periodo di vigenza di sei anni (dal 2016 al 2021), in coerenza con le indicazioni della normativa UE (che richiede durate almeno quinquennali) e con il periodo di regolazione stabilito dall'ART. Le tabelle delle risorse finanziarie riportano, a titolo ricognitivo, anche quelle relative all'annualità 2015. In considerazione delle tempistiche storicamente rilevate tra la scadenza di un contratto ed il suo effettivo rinnovo, si è portato il periodo di proroga dell'applicazione della disciplina contrattuale, in pendenza del rinnovo, da uno a due anni;
- ampliamento dell'oggetto. Vengono recepite le disposizioni dell'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014, così come modificate dal decreto legge n.185/2015, relativamente alle risorse attribuite a RFI – limitatamente alla sola annualità 2015 - da destinare alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia;

- nuovi indicatori di performance orientati agli utenti, su tematiche relative alla sicurezza, *customer satisfaction* ed ambiente, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti;
- sistemi di monitoraggio MIP/MOP. Rafforzamento dell'impegno (in analogia a quanto previsto in Contratto di Programma – parte Investimenti) ad alimentare i sistemi;
- registro dei beni. Assunzione dell'impegno a rendere disponibili i dati, una volta completata la relativa fase di realizzazione (in coerenza con normativa UE);
- obbligo per il Gestore di fornire ed aggiornare i quadri tecnici economici per gli investimenti di Manutenzione Straordinaria compresi nel CdP-S che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture, delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;
- obbligo per il Gestore di trasmettere annualmente i prezzari al Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte da RFI nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia;
- al fine della trasparenza sulle attività di appalto, obbligo per il Gestore di conferire, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici dell'affidamento dell'incarico di componente della commissione di collaudo o di componente della commissione di gara, ove prevista, degli interventi di Manutenzione Straordinaria previsti dal Contratto;
- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero due volte all'anno una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale di RFI degli interventi di Manutenzione Straordinaria in corso di realizzazione;
- obbligo per il Gestore di effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero;
- obbligo per il Gestore predisporre un piano di manutenzione programmata quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

2.1.2 Il Primo Atto Integrativo al Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021

Durante la vigenza del CdP-S, sono intervenuti elementi di novità che hanno determinato la necessità di avviare la stesura, ai sensi dell'art. 6 del CdP-S medesimo, di uno schema di primo Atto Integrativo. Si riportano di seguito le informazioni disponibili in merito, all'atto della redazione della presente Relazione.

Il primo Atto Integrativo al CdP-S, in sostanza, provvede a recepire:

- a) le variazioni intervenute rispetto al quadro finanziario originariamente contrattualizzato per effetto di provvedimenti normativi di finanza pubblica che hanno interessato principalmente le risorse in conto esercizio;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- b) gli impegni assunti da RFI per lo svolgimento temporaneo del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta tra Reggio Calabria e Messina e viceversa, nelle more dell'espletamento di una nuova procedura di affidamento ad evidenza pubblica.

Per quanto riguarda il punto a), sono di seguito specificati i provvedimenti normativi che hanno determinato la variazione del quadro complessivo delle risorse che trovano recepimento nell'Atto integrativo in parola:

- legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020) ha operato un definanziamento, delle risorse in conto esercizio sul capitolo 1541, per un importo pari a 100 milioni di euro a partire dal 2019;
- decreto legge n. 119 c.d. "Decreto Fiscale" del 23 ottobre 2018 recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria" (convertito con legge 17 dicembre 2018, n. 136) ha apportato, per l'annualità 2018, risorse aggiuntive sul capitolo 1541, pari a 40 milioni di euro;
- legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021) ha apportato variazioni a legislazione vigente con nuovi stanziamenti sul capitolo 1541 così dettagliati:
 - 100 milioni di euro, per il solo anno 2019, quale reintegro delle risorse destinate alle attività in conto esercizio definanziate dalla legge 27 dicembre 2017, n. 205;
 - 40 milioni di euro per l'anno 2019, 40 milioni per il 2020, 40 milioni per il 2021 da destinare alla copertura dei fabbisogni in conto esercizio già originariamente previsti nel contratto ma sprovvisti di apposita copertura finanziaria;
- Programma Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13) ha apportato risorse, per un importo pari a circa 26 milioni di euro, a favore di interventi di manutenzione straordinaria.
- legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022) ha stanziato 100 milioni di euro annui per le annualità 2020 e 2021, quale reintegro delle risorse destinate alle attività in conto esercizio definanziate dalla legge 27 dicembre 2017, n.205.

Nell'Atto è prevista, inoltre, la disciplina delle risorse destinate a RFI, pari a 7,1 milioni di euro recate dalla legge 28 settembre 2018, n. 111 a valere sul capitolo di bilancio 7255 "spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina", finalizzate alla copertura degli oneri derivanti dall'espletamento temporaneo, dal 1 ottobre 2018 al 31 dicembre 2019, del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina –Reggio Calabria.

2.2 Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

L'estensione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale al 31/12/2018 è pari a 16.781 km di linee, sulle quali RFI è responsabile della gestione complessiva ai sensi dell'Atto di Concessione (D.M. n.138-T del 2000).

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Gestore classifica gli interventi manutentivi come di seguito:

- “**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, al 31/12/2018 è la seguente:

- **Opere civili ed armamento:** circa 24.500 km di binari, 25.000 ponti, 2.000 gallerie, 30.000 deviatoi;
- **Sistemi di segnalamento e telecomunicazioni:** circa 4.400 passaggi a livello, 23.000 segnali, 709 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, 1.400 cabine ed altro.

2.2.1 La Manutenzione Ordinaria

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

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

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

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

2.2.2 La Manutenzione Straordinaria

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

Le azioni di Manutenzione Straordinaria perseguono, tra l'altro, i seguenti obiettivi:

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

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

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.3 Il 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.

Si riportano, quindi, nella sottostante tabella, i fabbisogni evidenziati dal CdP-S per il periodo 2016-2018:

Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	CdP-S 2016-2021		
		2016	2017	2018
Manutenzione Ordinaria	2.671,8	890,6	890,6	890,6
Safety, Security e Navigazione	255,0	85,0	85,0	85,0
Ulteriori fabbisogni in c/esercizio (Progetto Gate, Servizio PRM e Carri Soccorso)	40,0	-	-	40,0
Totale Fabbisogni c/esercizio	2.966,8	975,6	975,6	1.015,6

(milioni di euro)

Dall'anno 2018 alla Manutenzione Ordinaria ed ai processi Safety, Security (che è comprensivo del cosiddetto "progetto Gate"), e Navigazione, sono state rese disponibili ulteriori risorse destinate alle attività per Servizio PRM e progetto Gate, nonché per il servizio di Carri Soccorso, in ragione di quanto disposto dall'Allegato alla Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014.

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

- 975,6 milioni di euro per l'anno 2016, stanziati dalla legge n.209 del 28 dicembre 2015 (Bilancio di previsione dello Stato);
- 975,6 milioni di euro per l'anno 2017, stanziati dalla legge n.205 del 27 dicembre 2016 (Bilancio di previsione dello Stato).
- 975,6 milioni di euro per l'anno 2018, stanziati dalla Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (Bilancio di previsione dello Stato)
- 40,0 milioni di euro per l'anno 2018, stanziati dalla Legge n. 136 (Legge di conversione del Decreto Legge 23 ottobre 2018 n. 119 - Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria) sul cap. di bilancio 1541.

Tali ultime risorse sono in fase di contrattualizzazione mediante l'Atto Integrativo di cui al precedente paragrafo 2.1.2.

Va evidenziato che la legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020) ha operato un definanziamento, delle risorse in conto esercizio sul capitolo 1541, per un importo pari a 100 milioni di euro a partire dal 2019.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.3.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria**

Già con il precedente CdP-S 2012-2014 e così con il CdP-S 2016-2021, è stato attuato un percorso di contenimento della contribuzione pubblica, che, attraverso un efficientamento dei processi del Gestore, ha visto una progressiva riduzione di risorse in conto esercizio, attestatesi nell'ultimo triennio ad un livello di circa 890 milioni di euro.

	CdP-S 2016-2021			Totale
	2016	2017	2018	
Fabbisogni previsti in CdP-S	890,6	890,6	890,6	2.671,8
Risorse previste in CdP-S	890,6	890,6	890,6	2.671,8

(milioni di euro)

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 paragrafo 2.3.2, 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.

Come è noto, le modalità di esposizione della Contabilità Regolatoria sono state oggetto di revisione, da parte del Gestore, nel corso del 2016, al fine di renderla conforme ai nuovi criteri di redazione contenuti nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.96 del 13 novembre 2015, che definisce i principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri per la redazione della Contabilità Regolatoria.

In particolare, la Delibera n. 96 del 13 novembre 2015, ha definito i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e le modalità di regolazione per il periodo tariffario 2016-2021, sulla cui base RFI ha presentato nel corso del 2016 la nuova proposta di pricing riferita al medesimo periodo.

Sotto il profilo regolatorio rileva evidenziare come i servizi erogati da RFI siano riconducibili ai seguenti "pilastri regolatori":

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- Pacchetto Minimo d'Accesso (PMdA), che ricomprende i servizi di cui all'articolo 13, comma 1 del decreto legislativo n. 112/2015 che RFI fornisce in qualità di Gestore dell'Infrastruttura (ambito regolatorio "I° Pillar");
- altri servizi alle imprese ferroviarie, in cui sono ricompresi i servizi previsti di cui all'articolo 13 (commi 2, 3 e 9) che RFI fornisce in qualità di Operatore d'Impianto (ambito regolatorio "II° Pillar");
- altri servizi a mercato (ambito regolatorio "III° Pillar").

In particolare, i servizi relativi ai primi due "Pillar" (PMdA ed altri servizi alle imprese ferroviarie) sono oggetto di regolazione da parte dell'ART in relazione alle condizioni di accesso ed al pricing, mentre i restanti servizi (es: servizi immobiliari, prestazioni sanitarie, ecc.) sono offerti a condizioni di mercato.

La modifica più rilevante ha riguardato il criterio di allocazione degli ammortamenti, che sono stati riportati sui diversi Business sulla base dell'effettiva attribuzione dei relativi asset, in discontinuità con gli esercizi precedenti al 2016, in cui venivano imputati interamente al Business Circolazione. Dagli sviluppi del quadro normativo regolatorio è conseguita una nuova struttura del canone di accesso alla rete e la connessa copertura di una quota dei costi di manutenzione attraverso gli introiti da pedaggio (per la quota parte di costo direttamente legata alla prestazione del servizio ferroviario, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 17, comma 4 del decreto legislativo n.112/2015 e del Regolamento UE 2015/909 del 12/06/2015).

In coerenza con tale quadro al fine di limitare il più possibile i costi di fornitura dell'infrastruttura, la quota di risorse pubbliche in conto esercizio non più necessaria al finanziamento dei costi di manutenzione (in quanto come detto posti a carico del pedaggio) viene posta a beneficio del finanziamento di parte dei costi delle attività di Circolazione per la gestione del traffico ferroviario.

2.3.2 Le risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria

In osservanza dell'articolo 5, punto 6, del Contratto di programma 2016-2021 - Parte servizi, RFI ha trasmesso nei termini la Rendicontazione relativa alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria (di seguito **SCR**) adottato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, per i fini di cui all'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n.112/2015.

Come già riferito in precedenza, nel corso del 2016 il Gestore ha adeguato le modalità di esposizione della Contabilità Regolatoria, in osservanza dei criteri di redazione contenuti nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n. 96 del 13 novembre 2015, che definisce i principi ed i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri per la redazione della Contabilità Regolatoria. Tali principi sono stati poi ratificati con le successive Delibere dell'ART nn. 75/2016 ed 80/2016.

Su detta Rendicontazione, in data 12 luglio 2019 la società di revisione incaricata KPMG S.p.A. ha rilasciato la Relazione sulla "Rendicontazione relative alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria adottato dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, in ottemperanza all'art. 16, comma 2 del D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015".

In tale Relazione, dopo aver dichiarato di aver svolto la revisione contabile in conformità dei principi di revisione internazionali (ISAs), la propria indipendenza rispetto alla Società sottoposta a revisione e altresì di aver acquisito "*elementi probativi sufficienti ed appropriati*" su cui fondare il suo giudizio, la KPMG S.p.A. ha espresso, senza rilievi, il giudizio che la Rendicontazione SCR "*della rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 è stata redatta in tutti gli aspetti significativi in conformità ai criteri illustrati nelle note esplicative alla stessa*".

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Per quanto di interesse, valga il “Richiamo di informativa” in cui viene precisato che la Rendicontazione SCR, le cui risultanze sono oggetto dell’attività di revisione, è stata predisposta all’esclusivo fine “*di evidenziare l’attribuzione dei costi e dei ricavi relativi ai processi industriali o alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici, in ottemperanza all’art. 16, comma 2, del D. Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015.*”

Il prospetto di Rendicontazione di RFI risponde allo schema riportato nell’Allegato 6/d al CdP-S 2016-2021, rappresentando il conto economico dei singoli processi industriali e delle categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, individuati in: Circolazione; Infrastruttura; Navigazione; Safety; Security; Gestione Patrimonio, e tiene conto della modifica dei criteri introdotti dalla citata Delibera ART n.96/2015.

Giova evidenziare, altresì, che, in aggiunta alle risorse provenienti dal CdP-S, il bilancio è alimentato dai ricavi delle vendite e delle prestazioni effettuate a mercato, che contribuiscono sensibilmente al risultato del Business.

Entrando nell’analisi del dato riferito all’anno 2018, si rileva che il totale dei ricavi operativi di 2.790,5 milioni/€ è composto da:

- Pedaggio, per totali 1.175,4 milioni di €;
- Altri ricavi da servizi, per totali 220,8 milioni di €;
- Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio, per totali 1.015,6 milioni di €;
- Ricavi da erogazioni non rimborsabili da altre fonti pubbliche o private, per totali 79,2 milioni di €;
- Altri proventi, per totali 299,5 milioni di €.

In tale esposizione, come noto, i ricavi da Contratti di Programma o di Servizio derivano dagli stanziamenti del capitolo 1541 del bilancio dello Stato, di competenza del MEF e sono corrisposti a RFI secondo le modalità pattuite all’articolo 7, comma 2, del Contratto di programma 2016-2021 - Parte servizi.

Dal lato dei costi operativi, la Rendicontazione SCR 2018 opera una disaggregazione per ogni attività/servizio articolata nelle seguenti voci:

- Costo del personale;
- Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- Costi per servizi;
- Costi per godimento beni di terzi;
- Altri costi operativi;
- Costi per lavori interni capitalizzati (che rappresentano gli incrementi patrimoniali, per cui vengono indicati con segno positivo a rettifica dei costi operativi avanti indicati).

Dalla differenza di tali componenti, espone nel detto ordine, si giunge alla determinazione del Risultato Operativo Lordo (EBITDA) pari a 449 milioni di €, che registra un leggero decremento rispetto all’esercizio 2017, in cui era stato rilevato nell’ammontare di 479,28 milioni di €.

Proseguendo, sono rilevate componenti economiche negative di ammortamenti e svalutazioni, al netto delle quali si giunge ad un Risultato Operativo di periodo (EBIT) pari a 311,9 milioni di €. In dettaglio, la Rendicontazione SCR 2018 espone:

- ammortamenti per 106 milioni di €, in leggera diminuzione rispetto al precedente esercizio;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- svalutazioni per 5,1 milioni di €, in diminuzione di circa il 90% rispetto al precedente esercizio;
- accantonamenti per 26 milioni di €, in diminuzione rispetto al precedente esercizio (40 milioni di €).

Tali ultime componenti influenzano in senso inverso (rispetto ai costi capitalizzati) il costo medio ponderato del capitale investito, essendo computati a diminuzione del Capitale Investito Netto.

Infine, sottraendo dall'EBIT il saldo finanziario negativo pari a 37,7 milioni di €, inerente per la massima parte al finanziamento per il completamento del progetto relativo al sistema AV/AC, si ottiene un Risultato netto di esercizio di contabilità regolatoria 2018 positivo pari a 274,2 milioni di €, in leggero aumento rispetto al 2017.

Nella seguente tabella, si riporta il prospetto della Rendicontazione SCR 2018.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anno 2018	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	TOTALE
Pedaggio	792,2	383,0	0,2	-	-	-	1.175,4
Altri ricavi da servizi	196,8	13,7	10,3	(0,2)	0,3	(0,0)	220,8
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio	283,4	619,8	42,8	32,2	37,4	-	1.015,6
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da altre fonti pubbliche o private	28,6	45,6	2,6	2,0	0,2	-	79,2
Altri proventi	10,6	164,5	-	41,1	-	83,3	299,5
Totale ricavi operativi	1.311,6	1.226,7	55,9	75,0	37,9	83,3	2.790,5
Costo del personale	(465,1)	(937,8)	(32,9)	(36,9)	(22,3)	(2,5)	(1.497,4)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(188,3)	(814,8)	(5,2)	(1,0)	(0,7)	(0,4)	(1.010,4)
Costi per servizi	(214,9)	(418,0)	(10,7)	(15,7)	(6,2)	(30,1)	(695,5)
Costi per godimento beni di terzi	(11,9)	(27,0)	(1,2)	(0,8)	(7,4)	(5,4)	(53,7)
Altri costi operativi	(48,9)	(57,0)	(4,1)	(3,9)	(1,4)	(22,1)	(137,5)
Costi per lavori interni capitalizzati	-	1.052,3	0,6	-	-	0,2	1.053,0
Totale costi operativi	(929,1)	(1.202,4)	(53,5)	(58,3)	(38,0)	(60,3)	(2.341,5)
Risultato operativo lordo (EBITDA)	382,4	24,4	2,5	16,7	(0,1)	23,1	449,0
Ammortamenti	-	(104,0)	(0,2)	(0,0)	0,0	(1,8)	(106,0)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1,1)	(1,6)	(2,3)	(0,1)	(0,0)	(0,0)	(5,1)
Accantonamenti	(16,4)	(8,7)	-	(0,8)	(0,1)	0,0	(26,0)
Risultato al lordo del costo del capitale impiegato (= EBIT)	364,9	(89,9)	0,0	15,8	(0,2)	21,2	311,9
Saldo finanziario	-	-	-	-	-	-	-
Imposte sul reddito	(31,7)	(5,6)	(0,2)	(0,2)	(0,1)	0,2	(37,7)
Risultato netto	333,2	(95,5)	(0,2)	15,6	(0,3)	21,4	274,2

(valori in milioni di euro - tra parentesi i valori negativi)

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

Documento firmato digitalmente

Camera dei Deputati ARRIVO 27 Luglio 2020 Prot: 2020/0000978/ITN

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.3.3 Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione**

Le risorse contrattualizzate nel CdP-S 2016-2021 a beneficio delle attività di Safety, Security e Navigazione ammontano, nel periodo 2016-2017, a 85 milioni di euro per ciascuna annualità. Per l'anno 2018 va incluso il finanziamento di 40 milioni di euro stanziati dalla Legge n. 136 (Legge di conversione del Decreto Legge 23 ottobre 2018 n. 119 - Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria) sul cap. di bilancio 1541.

La tabella seguente riporta la ripartizione, su base previsionale di RFI, di dette risorse sulle attività in esame per le prime tre annualità contrattuali.

Annualità	2016	2017	2018
Risorse contrattualizzate	85,0	85,0	125,0
<i>di cui:</i>			
Safety	17,6	18,2	32,2
Security (*)	36,7	36,5	37,4
Navigazione	30,7	30,3	42,8
PRM			3,9
Carri Soccorso			8,8

(milioni di euro)

(*) Comprensivo delle risorse Stato per la copertura dei costi del progetto Gate

Tali attività, comprendendo anche quelle relative al supporto delle strutture di Staff Centrale.

Le attività riportate nella soprastante tabella, si sostanziano come di seguito:

- la cosiddetta “Safety” ricomprende le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell’infrastruttura relativi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, oltre alle attività relative al monitoraggio ambientale ed alle prestazioni sanitarie, per quanto di competenza del Gestore nell’ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall’ANSF con il Decreto n. 4 del 9 agosto 2012. 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 alla Safety e gestiti centralmente (costi trasversali);

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- la “Security” ricomprende le attività per fronteggiare eventi, prevalentemente di natura dolosa e/o colposa, che possano danneggiare le risorse materiali (asset), immateriali (informazioni, know-how, immagine), organizzative (processi produttivi) e umane di competenza del Gestore; si tratta di azioni finalizzate al controllo ed alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore. Il Business Security è costituito dalle partite economiche generate dalle seguenti attività:
 - gestione attività POLFER;
 - sicurezza aziendale;
 - costi operativi afferenti alla security e gestiti centralmente (costi trasversali);
 - attività legate al progetto “Gate” miranti ad incrementare il livello di sicurezza nell’ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese attraverso l’introduzione di un sistema di controllo con personale aggiuntivo dei varchi di accesso all’area ferroviaria dedicata alla circolazione dei treni;
- la “Navigazione” ricomprende le attività relative al traghettamento dei treni, ivi compresi i servizi di manovra, ai sensi dell’Atto di Concessione (collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna). 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).
- il servizio PRM ricomprende l’assistenza alle persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM), che RFI eroga in qualità di Station Manager (Regolamento Europeo 1371 del 23 ottobre 2007) e si articola nelle seguenti attività:
 - prenotazione del servizio;
 - accompagnamento al treno con sistemazione al posto assegnato;
 - accoglienza all’arrivo del treno e accompagnamento fino all’uscita di stazione o ad altro treno;
 - salita e discesa dal treno con carrello elevatore per i clienti che ne necessitano;
 - su richiesta, messa a disposizione di sedia a ruote;
 - su richiesta, trasporto di un bagaglio a mano;
 - messa a disposizione di materiale informativo sul servizio;
 - individuazione di eventuale provvedimento di circolazione per il ricevimento del treno in binario idoneo.
- il servizio Carri Soccorso ricomprende le attività che, a far data dal 1 luglio 2018, per effetto delle misure di regolazione contenute nell’allegato alla Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, RFI svolge per lo Sgombero dell’Infrastruttura dal materiale rotabile delle Imprese Ferroviarie (tramite carri soccorso attrezzati) al fine di ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell’infrastruttura in tutti i casi di impossibilità di marcia dei treni al di fuori dei binari di stazionamento.

Anche per questi settori di attività le risultanze economiche sono desunte dal complesso dei dati afferenti alla Contabilità Regolatoria. Si sottolinea ulteriormente che la ripartizione dei ricavi da Stato/CdP-S sui suddetti Business è stata effettuata in coerenza con il nuovo schema regolatorio

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

definito con la Delibera ART 96/2015, prendendo, quindi, a riferimento le sole attività del Pacchetto minimo di accesso (PMdA).

Nella tabella che segue sono riportati i risultati conseguiti dal Gestore nei tre Business, nelle prime tre annualità contrattuali.

CdP-S 2016-2021	2016			2017			2018		
	Safety	Security	Navigazione	Safety	Security	Navigazione	Safety	Security	Navigazione
Ricavi da vendite e prestazioni	40,6	0,0	19,2	39,6	0,1	18,8	42,9	0,5	13,2
Ricavi da CdP-S	17,6	36,7	30,7	18,2	36,5	30,3	32,2	37,4	42,8
Totale Ricavi	58,2	36,7	49,9	57,8	36,6	49,1	75,0	37,9	55,9
Costo del personale	(37,6)	(19,8)	(32,5)	(38,1)	(20,9)	(31,6)	(36,9)	(22,3)	(32,9)
Materiali	(2,5)	(0,8)	(4,2)	(1,1)	(0,7)	(4,2)	(1,0)	(0,7)	(5,2)
Servizi e altri costi	(9,9)	(18,6)	(13,4)	(10,8)	(20,3)	(13,3)	(20,4)	(15,0)	(15,4)
Totale costi	(50,0)	(39,2)	(50,0)	(50,0)	(41,9)	(49,0)	(58,3)	(38,0)	(53,5)
MOL	8,2	(2,5)	(0,2)	7,8	(5,2)	(0,0)	16,7	(0,1)	2,5
Partite sotto MOL	(2,6)	(0,2)	(0,8)	(1,7)	(0,3)	(0,5)	(1,1)	(0,2)	(2,7)
Risultato netto	5,6	(2,7)	(0,9)	6,1	(5,6)	(0,4)	15,6	(0,3)	(0,2)

(valori in milioni di euro - le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi)

Per il 2018, in particolare, si rileva un sostanziale equilibrio a livello di Risultato Netto per i business Navigazione e Security ed un risultato positivo per la Safety. Si precisa che quest'ultimo risultato è ascrivibile in gran parte ai ricavi per le prestazioni sanitarie erogate nei confronti di terzi, (sotto il profilo regolatorio inquadrato nell'ambito del III Pillar - attività a mercato) che non sono destinate alle risorse previste nel CdP-Servizi. Tali risorse sono, invece, da riferire, in coerenza lo schema regolatorio definito con la Delibera ART 96/2015, alle attività di Safety legate al Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA), il cui risultato è in sostanziale pareggio.

L'analisi dei risultati della Security mostra un risultato sostanzialmente in pareggio sia a livello di EBITDA (si veda par. 2.3.2) sia di Risultato Netto, in miglioramento rispetto al 2017. I risultati economici del business regolatorio in esame sono influenzati, in particolare, da una parte, dalla crescita dei costi relativi all'implementazione del progetto Gate e, dall'altra dai minori oneri sostenuti nel corso del 2018 in relazione alle attività della Polfer, per effetto dell'incremento delle attività di Security svolte a bordo treno e del conseguente maggior ribaltamento di costi verso le imprese ferroviarie.

La Safety mostra un risultato positivo pari a 15,6 milioni di euro a livello di Risultato Netto, in miglioramento rispetto al 2017 (+9,5 milioni di euro). Tale margine, come già riferito in precedenza, è legato alle attività effettuate all'interno del III Pillar regolatorio (attività a mercato) caratterizzato dalle attività sanitarie del Gestore prestate a terzi. Le attività della safety riferite al PMdA presentano un risultato in sostanziale equilibrio.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Per quanto riguarda la performance economica del business regolatorio “Navigazione”, il 2018 registra un risultato in sostanziale equilibrio, come si illustrerà meglio più avanti.

Si espongono quindi, nel seguito, informazioni di maggior dettaglio sui tre settori di attività in esame.

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

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

Il monitoraggio, in accordo al relativo metodo comune di sicurezza, è effettuato attraverso l'analisi di specifici indicatori di sicurezza definiti nelle procedure del Sistema di Gestione per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SGS). Nell'ambito delle analisi e delle verifiche, ove tali indicatori dovessero presentare uno scostamento rispetto ai valori attesi vengono individuate le eventuali criticità dei processi manutentivi e di gestione della circolazione e definite le azioni immediate.

A conclusione del monitoraggio e delle analisi effettuate nel Riesame della Direzione DPR del 2018, sono state individuate le criticità relative alle seguenti tematiche:

- cantieri di lavoro;
- manutenzione armamento;
- progettazione;
- processi di supporto;
- formazione e mantenimento competenze;
- manovra;
- sicurezza PL;
- gallerie/opere d'arte;
- indebiti attraversamenti di pedoni, ciclisti e veicoli stradali.

Per ciascuna criticità sono state individuate azioni di miglioramento gestite con SOP (Scheda Operativa di Progetto) nel Piano della Sicurezza 2019.

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 EUAR - Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie) in applicazione del decreto legislativo n.162/2007, di recepimento della Direttiva 2004/49/CE.

Nel 2018, il numero di eventi significativi distinti secondo la classificazione EUAR è pari a 104. Il dato complessivo del 2017 riportato nella Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione 31/12/2017 era stato indicato pari a 97. La parte maggiore di tale numero ha riguardato gli investimenti di persone da parte di materiale rotabile in movimento (sono esclusi da tale dato gli investimenti causati da gesti deliberati e volontari da parte di soggetti esterni), il cui valore aumenta di 5 unità rispetto al valore del 2017 (80, contro i precedenti 75): la numerosità di questi eventi rispetto alle altre tipologie di incidente significativo, ha spinto RFI ad elevare il livello di attenzione e di impegno, per mitigare il fenomeno.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Dall'analisi emerge che le altre tipologie di eventi in aumento riguardano:

- i deragliamenti di treni, il cui valore di 6 unità aumenta di 2 unità rispetto al valore 2017;
- gli altri tipi di incidente che sono 6 come nel 2017.
- le collisioni di treno con veicolo ferroviario, il cui valore, pur essendo ancora molto basso, aumenta di 3 unità rispetto al valore di 1 nel 2017;

Un altro valore di evidenza riguarda il numero di incidenti ai passaggi a livello, che risultano notevolmente ridotti rispetto al 2017 (3 contro gli 11 precedenti).

L'analisi condotta da RFI evidenzia che per il 2018 circa il 92% 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. Infatti soltanto 8 dei 104 incidenti significativi verificatisi sono a responsabilità RFI. Nel caso di incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi, 6 su 80 sono a responsabilità RFI.

Informazioni di maggior dettaglio o ulteriori approfondimenti possono essere reperiti nella Relazione Annuale della Sicurezza, dati anno 2018, redatta da RFI.

Le attività svolte nell'ambito del processo di **Security** riguardano prevalentemente l'assicurazione della piena disponibilità della rete ferroviaria nazionale, mantenendo adeguati livelli e standard di sicurezza rispetto a fenomeni che possono comportare l'interruzione della circolazione ferroviaria come ad esempio accessi non autorizzati, aggressioni ai clienti e al personale, attacchi informatici, attentati alla sicurezza dei trasporti, attività abusive, furti (in particolare di materiale/merci pregiati quali rame, alluminio), investimenti di persone e/o animali, occupazioni abusive delle sedi ferroviarie (linee, stazioni e impianti), sabotaggi, trasporti straordinari di ingenti quantità di persone, vandalismi. In tale ambito, durante il 2018, è proseguita l'attività del Gestore per dare risposta alla crescente esigenza di sicurezza, espressa anche attraverso richieste istituzionali da parte delle Prefetture, attraverso il progetto «Gate» che mira ad incrementare il livello di sicurezza nell'ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese attraverso l'installazione di delimitazioni a protezione delle aree ferroviarie e di tornelli di ingresso/uscita automatizzati.

In particolare, alla luce dei positivi riscontri rilevati a seguito dell'introduzione del nuovo modello di Hub ferroviario nelle stazioni di Firenze Santa Maria Novella, Milano Centrale e Roma Termini, nel 2018 è stato avviato il processo di implementazione del medesimo nella stazione di Napoli Centrale e sono state completate le fasi di progettazione preliminare relative alla stazione di Torino Porta Nuova. È inoltre proseguita, previa condivisione con le competenti strutture, l'attività di studio e progettazione preliminare per l'installazione di sistemi di tornelli in ulteriori 60 stazioni sul piano nazionale. Ulteriori misure di security sono state applicate, nel 2018, a tutela delle grandi stazioni. Si citano, a titolo esemplificativo: il potenziamento dell'impianto di videosorveglianza delle stazioni di Roma Termini, Firenze Santa Maria Novella e Napoli Centrale e l'installazione di dissuasori di accesso presso le stazioni di Roma Termini e Roma Tiburtina, Napoli Centrale e Torino Porta Susa. Nel corso dell'anno sono stati, inoltre, realizzati 16 nuovi impianti di security (videosorveglianza, controllo accessi/antintrusione, protezioni passive) in altrettanti asset ferroviari quali stazioni, sottostazioni elettriche, magazzini e gallerie.

I furti perpetrati all'interno delle stazioni a danno dei viaggiatori hanno visto un calo del 10% rispetto al 2017, confermando il generale trend positivo che ha caratterizzato gli ultimi cinque anni. Similmente, anche i fenomeni di aggressione perpetrati in danno del personale ferroviario hanno fatto registrare nel 2018, per il quarto anno consecutivo, un significativo decremento (-15,7%

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

rispetto al 2017), cui hanno contribuito significativamente anche iniziative di formazione mirata al personale e campagne di sensibilizzazione svolte nei confronti del pubblico.

Per quanto concerne il fenomeno dei furti di rame, anche i dati rilevati nel 2018 confermano lo sforzo profuso dal Gestore, sia in termini di impiego di personale che di dotazioni tecnologiche ed in coordinamento con le Forze di Polizia, che ha permesso di conseguire una ulteriore riduzione del fenomeno, rispetto ai dati già significativi degli anni precedenti. Il numero di furti di rame subiti in linea rispetto al 2017 si è ulteriormente ridotto con risultati significativi sia in termini di numerosità dei furti sia in termini di quantitativo trafugato e quindi di danno patito: la riduzione, se raffrontata al 2012, prima annualità del Contratto di Programma - parte Servizi 2012-2014 è pari a circa l'82%.

Simili trend di riduzione sono rilevabili rispetto alla quantità di materiale trafugato complessivamente in linea ed in deposito, nonché riguardo ai danni economici, alla regolarità della circolazione ed ai ritardi.

Nella sottostante tabella sono riassunti i dati appena illustrati.

Furti di rame in linea	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Numero di furti	2.015	1.930	1.652	1.078	557	484	355
Quantità trafugata in linea e deposito (Kg)	861.635	812.760	641.180	477.787	214.921	196.029	97.084
Danni subiti (milioni di €)	10,59	9,44	7,07	5,04	3,43	1,9	1,3
di cui: (danni indiretti)	4,90	4,07	3,07	2,16	1,27	0,6	0,6
(danni diretti)	5,70	5,37	4,00	2,88	2,16	1,3	0,7
Treni coinvolti	11.117	16.642	12.742	6.761	3.725	2.720	2.317
Giorni di ritardo	147	199	145	96	54	45	39

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.

In merito alle attività di **Navigazione**, i servizi di traghettamento ferroviario sono stati svolti da RFI per mezzo di una flotta composta da tre navi traghettamento (Navi Scilla, Villa e Messina), essendo la Nave Logudoro ferma in sosta non operativa. Nel corso del 2018 sono state effettuate sullo Stretto di Messina n. 7.523 corse navi a quattro binari tra Villa S. Giovanni e Messina (n. 8.052 del 2017). Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2018, il servizio si è svolto con la nave traghettamento Scilla che ha effettuato 1 viaggio (1 corsa andata e 1 ritorno) nel mese di febbraio utilizzando il terminale di Messina. I trasporti effettuati sono stati legati a bisogni di RFI e dell'IF (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento e trasporto di vetture e minuetti).

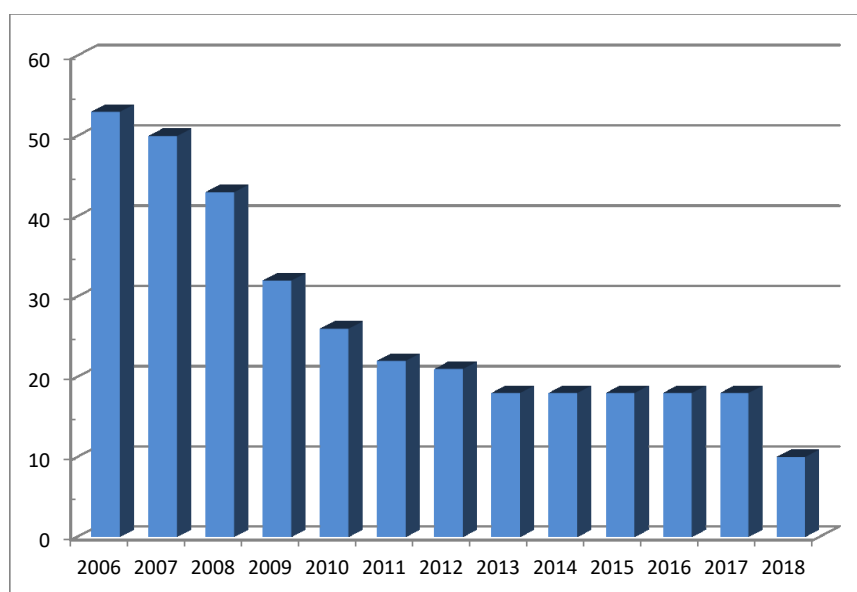
Per quanto riguarda la performance economica del business regolatorio "Navigazione", il 2018 registra un risultato in sostanziale equilibrio caratterizzato in particolare dalle principali seguenti dinamiche:

- riduzione dei ricavi da mercato rispetto a quelli dell'esercizio precedente (-8 milioni di euro), attestandosi a circa 10 milioni di euro per effetto del cambio criterio di rilevazione delle corse effettuate, non più legato al programma delle corse navi potenzialmente offerte ma al singolo treno.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- svalutazione del diritto d'uso dei ponti delle navi ferroviarie di RFI, in quanto non più utilizzabili per degrado generalizzato della struttura dei cavalcavia di accesso alle navi; tale fenomeno ha prodotto un impatto negativo sui risultati complessivi pari a 2,3 coincidente al valore residuo netto contabile dell'asset.
- attribuzione temporanea al Contratto di Programma-parte servizi del servizio di navigazione passeggeri veloci sulla tratta Messina - Reggio Calabria svolto da RFI, per il tramite delle sue controllate Blufferries prima e BluJet poi, a far data dal 1/10/2018 in attuazione alla richiesta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 26/09/2018, per un costo pari, con una contribuzione per il 2018 pari a 1,7 milioni di euro.

Il trend dei ricavi da traghettamento 2006 – 2018 descritto è illustrato nella successiva figura.



(valori in milioni di euro)

Come sopra dettagliato, per quanto riguarda le attività di Navigazione, RFI ha esercito nel 2018 i seguenti servizi in concessione:

- direttamente per quanto riguarda i servizi di collegamento ferroviario via mare attraverso l'impiego di navi traghetto ferroviarie sulle rotte Villa San Giovanni-Messina e Messina-Golfo Aranci;
- per il tramite della controllata Blufferries per quanto riguarda i servizi di collegamento ferroviario attraverso l'impiego di mezzi navali veloci sulla rotta Villa S.G.-Messina.

L'assetto organizzativo con cui RFI gestisce tali servizi si è modificato nel 2019 attraverso il completamento del percorso di scissione fra le società Blufferries e la neo-costituita Blu Jet, entrambe interamente controllate da RFI. In particolare a far data dal 1 maggio 2019 il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci tra Villa S.G. e Messina è effettuato per il tramite della neo costituita società Blu Jet. Tale percorso di riorganizzazione deriva dal mutato quadro normativo introdotto dall'articolo 47, comma 11bis del DL n.50 del 24 aprile 2017 (convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017 n.96). Come già riferito, la norma è intervenuta sull'Atto di concessione di RFI, prevedendo la possibilità che i servizi ferroviari di continuità territoriale con

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

la Sicilia possano essere effettuati, attraverso una rottura di carico, anche con l'impiego di mezzi veloci, nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente nel CdP-parte servizi.

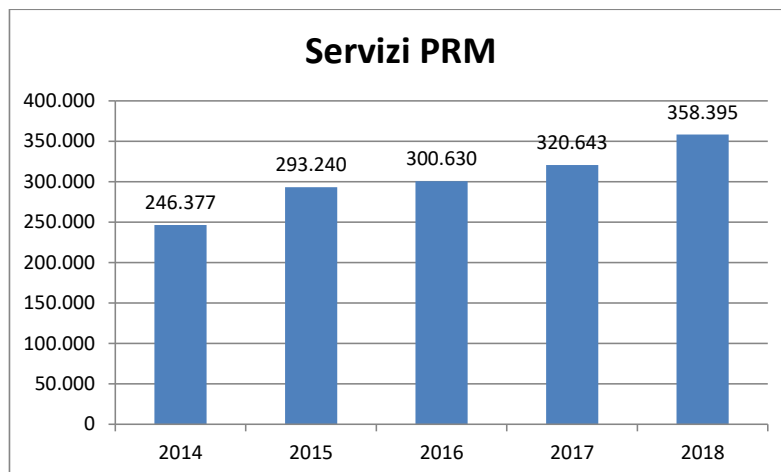
RFI ha riconfigurato l'organizzazione dei servizi di navigazione, mediante la scissione parziale del ramo di azienda del segmento mezzi veloci di Blufferries a favore della neocostituita Blu Jet, allo scopo di consentire la separazione delle attività di navigazione svolte in regime di concessione (traghettamento ferroviario via mare attraverso l'impiego di navi ferroviarie e mezzi navali veloci), poste in capo a RFI, da quelle a libero mercato (trasporto di gommato pesante e leggero) esercitate da Blufferries.

Sulla base del nuovo assetto pertanto:

- RFI svolge direttamente i servizi di traghettamento ferroviario relativi al collegamento ferroviario di treni passeggeri (il cui traghettamento è incluso nel Contratto di servizio - media e lunga percorrenza, contribuito dallo Stato) e merci tra Villa S. Giovanni e Messina ed al collegamento ferroviario verso la Sardegna;
- la neocostituita Blu Jet effettua il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni-Messina ed il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Reggio Calabria – Messina, quest'ultimo nelle more dell'espletamento da parte del MIT delle attività negoziali necessarie per il riaffidamento del servizio;
- la società Blufferries svolge i servizi di traghettamento per il trasporto di gommato pesante (rotta Villa.S.G.-Tremestieri) e leggero (rotta Villa.S.G.-Messina) in regime di libero mercato.

Per quanto riguarda l'attività di Carri Soccorso, i costi derivanti, pari a 8,8 milioni di euro per l'anno 2018, trovano copertura nell'ambito delle risorse stanziata dalla Legge n. 136 (Legge di conversione del Decreto Legge 23 ottobre 2018 n. 119 - Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria). Nel corso del 2018, dal 1 luglio al 31 dicembre, sono stati registrati 55 interventi del carro soccorso.

Con il CdP-S 2016-2021 è stato previsto di includere, tra le attività oggetto di finanziamento da parte dello Stato, il servizio di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) svolto da RFI in qualità di Station Manager ai sensi del Regolamento CE 1371/2007. Tale servizio può essere richiesto dal viaggiatore attraverso l'impresa ferroviaria scelta ovvero direttamente a RFI attraverso i canali dedicati: sito internet; call center; Sale Blu; posta elettronica. Per lo svolgimento del servizio RFI si avvale di 110 risorse proprie e 600 risorse in outsourcing. Il volume di servizi forniti è sempre in crescita, grazie alla pubblicità e conoscenza, nonché ad una sempre progressiva efficienza dei servizi. Di seguito si riporta il trend rilevato nel periodo 2014-2018 (circa + 45%):

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il sostegno del servizio PRM assicurato mediante gli appositi stanziamenti previsti dal 2018 (3,9 milioni di euro per il 2018) a beneficio del CdP-Servizi consente di poter assicurare, a fronte dell'incremento dei volumi di richiesta osservato in questi anni, un servizio a forte valenza sociale e garantire i livelli di eccellenza raggiunti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.3.4 I contributi recati dall'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014**

Come riferito al precedente paragrafo 2.2, che descrive i contenuti e l'iter approvativo del nuovo Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi, l'articolo 1 comma 294 della legge n.190/2014 ha attribuito al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale 100 milioni di euro per ognuno degli anni 2015, 2016 e 2017 da destinarsi *“alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia”*.

Il decreto legge n.185 del 25/11/2015, convertito con legge n.9 del 22 gennaio 2016, ha stabilito, a parziale modifica della sopra citata legge, che le risorse relative agli anni 2016 e 2017 fossero attribuite dal MIT alle imprese ferroviarie (IIFF), con modalità da definirsi mediante apposito decreto dello stesso Ministero; in tale senso è stato successivamente emanato il decreto direttoriale n.61 del 29 dicembre 2016, in seguito modificato dal decreto direttoriale ricognitivo n.16 del 7 aprile 2017.

Nel presente paragrafo, quindi, si fornisce un resoconto dell'impiego delle risorse riferite all'esercizio 2015, riportate nella Tabella “4c” del nuovo CdP-S 2016-2021.

Le modalità di erogazione del contributo relativo all'anno 2015 sono state disciplinate dal decreto direttoriale del MIT n. 4 del 5 febbraio 2016, che ha previsto l'intera compensazione degli oneri sostenuti dalle IIFF a titolo di pedaggio, energia elettrica di trazione, traghettamento (e servizi ad esso connessi) per l'effettuazione di trasporti delle merci (compresi quelli transfrontalieri) aventi origine o destinazione nelle regioni indicate dall'articolo 1 comma 294 della legge n.190/2014.

Sulla base degli elementi forniti da RFI e dei dati comunicati dalle IIFF, il MIT a valle dell'istruttoria effettuata, ha emanato il decreto direttoriale n. 13 del 23 marzo 2017, con cui ha stabilito l'importo oggetto di erogazione in complessivi 51.225.072,09 euro, indicando la ripartizione per singola IF.

Nel corso del 2017 tali somme sono state trasferite dal capitolo 1274 del MIT al Gestore e, successivamente, sono state compensate da RFI a favore delle IIFF beneficiarie.

La restante quota degli stanziamenti, pari ad un valore di circa 49 milioni di euro, è stata ridestinata con l'articolo 47-bis, comma 6 della legge n.96 del 21 giugno 2017 a beneficio degli investimenti di RFI per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico (Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete,) nell'ambito del CdP-I 2017-2021 approvato con decreto interministeriale MIT/MEF n.87 del 7 marzo 2019, registrato da parte della Corte dei Conti in data 9 maggio 2019.

Contributi legge n.190/2014 (art. 1 comma 294) - anno 2015	
Stanziamenti legge n.190/2014	100
Somme corrisposte alle IIFF	51
Somme residue da destinare a favore del CdP-I	49

(valori in milioni di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.4 Il 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 sono riportati nella seguente tabella:

Manutenzione Straordinaria	CdP-S 2012-2014				CdP-S 2016-2021			Totale
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Fabbisogni riportati da CdP-S	720	720	720	720	750	750	750	5.130
Finanziamenti								
<i>Finanziamenti recati dalle Leggi di spesa</i>	720	720	720	500	750	750	750	4.910
<i>Definanziamento capitolo 7514 (Delibera CIPE n.36/2016)</i>	-29 ⁽¹⁾							-29
<i>Recupero fabbisogni ⁽²⁾</i>	21			220				241
Totale finanziamenti	713	720	720	720	750	750	750	5.123
Fabbisogni residui	-7							-7

(milioni di euro)

I finanziamenti per le attività di Manutenzione Straordinaria, riportati nella soprastante tabella, sono stati apportati attraverso i seguenti strumenti legislativi:

Prima annualità del CdP-S 2012-2014

- 300 milioni di €, stanziati dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012, a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con l'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;
- 300 milioni di €, recati dall'articolo 1, comma 175 della legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'articolo 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, articolo 7-ter;
- - 28,56 milioni di € per effetto del definanziamento operato dalla Delibera CIPE n.36/2016 sulle disponibilità assegnate a valere sul capitolo 7514 "Fondo infrastrutture ferroviarie,

(?) Il CdP-S 2016-2021, registrato definitivamente dalla Corte dei Conti il 2 ottobre 2017, contrattualizza quota parte delle risorse recate dalla legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (legge di stabilità 2016), in misura pari a 241,4 milioni di euro, destinate alla copertura dei fabbisogni relativi al ridotto finanziamento dell'annualità 2015 (220 milioni di euro) ed alla copertura di quota parte del definanziamento operato sul capitolo di Bilancio 7514 dalla Delibera 36/2016 per un importo pari 21,4 milioni di euro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

stradali e relative opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui l'articolo 6 della legge 29/11/1984 n.798”;

- 21,42 milioni di € come quota parte delle risorse recate dalla legge n.208 del 28 dicembre 2015, a parziale reintegro del definanziamento di cui all'alinea precedente.

Seconda annualità del CdP-S 2012-2014

- 319 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'articolo 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'articolo 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, articolo 7-ter.

Terza annualità del CdP-S 2012-2014

- 500 milioni di €, assegnati dal comma 73 della legge n.147 del 27 dicembre 2013 (Legge di Stabilità 2014);
- 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'articolo 1, comma 10 della predetta Legge è stato previsto che: *“una quota pari a 220 milioni di euro 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”*.

Quarta annualità del CdP-S 2012-2014

- 500 milioni di €, assegnati dalla legge n.190 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015);
- 220 milioni di €, come quota parte delle risorse recate dalla legge n.208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016).

Prima annualità del CdP-S 2016-2021

- 750 milioni di €, assegnati della legge n.190 del 27 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015).

Seconda annualità del CdP-S 2016-2021

- 750 milioni di €, assegnati della legge n.190 del 27 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015)

Terza annualità del CdP-S 2016-2021

- 750 milioni di €, assegnati della legge n.190 del 27 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.4.1 Il monitoraggio della spesa per la Manutenzione Straordinaria

Per quanto riguarda le risultanze economiche dell'attività di Manutenzione Straordinaria si analizzano di seguito i dati forniti da RFI.

Il quadro di sintesi della spesa effettuata per Manutenzione Straordinaria al 31/12/2018 è riportato nella tabella seguente.

Contabilizzazioni										
Annualità	Fabb.	Finanz.	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totale al 2018
Contratto di Programma 2012-2014										
Prima annualità (2012)	720	713	-	395,38	186,81	69,16	27,64	17,57	7,34	703,90
Seconda annualità (2013)	720	720	-	-	491,32	150,96	40,27	17,53	6,65	706,73
Terza annualità (2014)	720	720	-	-	56,71	467,51	132,97	34,54	16,53	708,25
Quarta annualità (2015)	720	720	-	-		339,38	248,55	82,58	23,65	694,15
Contratto di Programma 2016-2021										
Prima annualità (2016)	750	750	-	-	-	-	559,38	136,27	31,64	727,28
Seconda annualità (2017)	750	750	-	-	-	-	-	522,21	159,73	681,93
Terza annualità (2018)	750	750	-	-	-	-	-	-	536,39	536,39
Quarta annualità (2019) *	-	-							14,47	14,47
Totale	5.130	5.123	-	395,38	734,85	1.027,01	1.008,80	810,68	796,40	4.773,12

(milioni di euro)

* spesa relativa ad attività di manutenzione straordinaria svolte nel 2018 ma effettuate, in via anticipata, a carico di progetti relativi all'annualità 2019.

Come già riportato nelle precedenti Relazioni, si continua a riferire sull'attuazione del precedente Contratto, il cui programma di interventi è in via di completamento, in quanto va ricordato che l'approvazione del CdP-S 2012-2014 (registrato il 9/6/2014 dalla Corte dei Conti), è stata particolarmente articolata e complessa, con ovvi riflessi sulla efficacia ed operatività delle disposizioni contrattuali e sulla disponibilità delle risorse per l'avvio degli investimenti. Una prima quota della prima annualità (2012) è stata attivata, su richiesta del Gestore, al fine di assicurare

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

continuità ai programmi di manutenzione e, quindi, alla sicurezza della circolazione, nel corso del 2013.

Il Contratto di Programma-parte Servizi 2012-2014, prorogato per l'anno 2015, è stato vigente sino all'entrata in vigore del nuovo Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, che è avvenuta il 2 ottobre 2017 a seguito della registrazione, da parte della Corte dei Conti, del relativo decreto ministeriale di approvazione.

Va segnalato che nella tabella sono riportate contabilizzazioni relative all'annualità contrattuale 2019. Il dato di consuntivo relativo all'annualità 2019 (circa 14 milioni di €) concorre a formare il montante delle contabilizzazioni consuntivate nell'anno 2018: si tratta, infatti, di spesa relativa ad attività di manutenzione straordinaria svolte nell'anno in oggetto anche se effettuate, in via anticipata, a carico di progetti relativi all'annualità 2019.

Al programma di manutenzione straordinaria previsto per l'intero periodo, risultano essere state erogate risorse per circa 4.642 milioni di €, come illustrato nella tabella di seguito riportata. Rispetto a tale disponibilità risultano spese somme per circa 4.773 milioni di €, come desumibile dalla tabella sopra riportata, registrando un deficit di cassa pari a 131 milioni di euro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

		EROGAZIONI DI CASSA										
Competenza Capitolo	Fonte	Risorse finanziarie	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totale al 2018		
MEF	Capitolo 1541	262,89			262,89	-				262,89		
MIT (*) (°)	Capitolo 7514 - Fondo in infrastrutture - Delibera CIPE 33/2012	271,44			88,30	76,01	107,14			271,44		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2016	28,5 (**)								-		
MIT	Capitolo 7518 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 22/2013 (2013)	240,00		82,00	-	129,63	28,19	0,18		240,00		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013 (2012)	300,00			289,00	11,00				300,00		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	338,00			153,00	185,00				338,00		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014 (2014)	500,00			-	500,00				500,00		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014 (risorse rese operative dal d.L.133/2014) (2014)	220,00			-	101,26	118,74			220,00		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2015) (2015)	500,00				300,74	199,26			500,00		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2016 (annualità 2015)	220,00								-		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2016)	750,00					585,09	164,91		750,00		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2017)	750,00						655,97	94,03	750,00		
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2018)	750,00							509,50	509,50		
Totale		5.130,89	-	82,00	793,19	1.303,64	1.038,41	821,07	603,53	4.641,84		

(milioni di euro)

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

(°) Sul Capitolo 7514, nel corso del 2016, con Delibera CIPE n.36/2016, è stato operato un defianziamento pari a circa 28,5 milioni di euro

(**) Il dato esposto rappresenta il taglio ai finanziamenti operato dalla Delibera 36/2016 per un importo complessivo di circa 29 milioni di euro di cui 21,4 milioni di euro contrattualizzati nel CdP-S 2016-2021.

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

Documento firmato digitalmente - Camera dei Deputati ARRIVO 27 Luglio 2020 Prot: 2020/0000978/TN

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nel 2018, il valore della spesa effettuata per i due cicli contrattuali è pari a circa 796 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il livello dell'anno precedente (pari a 811 milioni di euro).

La spesa è stata ripartita tra i vari programmi nelle proporzioni riportate nella seguente tabella:

PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
Acquisti a rimpiazzo	18.924	2,38%
Aumento produttività	195.779	24,58%
Corpo stradale	344.256	43,23%
Impianti tecnologici	135.445	17,01%
Navigazione	4.483	0,56%
Terminali e servizi	28.205	3,54%
Trazione elettrica e SSE	69.308	8,70%
TOTALE	796.399	100%

(migliaia di euro)

Tali dati possono altresì essere ripartiti rispetto alle attività poste in essere per ciascuno dei due Contratti, come riportato nella seguente tabella:

	PROGRAMMA	Contabilizzazioni	incidenza
Cdp-S 2012-14	Acquisti a rimpiazzo	4.616	8,52%
	Aumento produttività	601	1,11%
	Corpo stradale	27.008	49,86%
	Impianti tecnologici	12.584	23,23%
	Terminali e servizi	4.906	9,06%
	Trazione elettrica e SSE	4.454	8,22%
	Cdp-S 2012-14 Totale		54.169
Cdp-S 2016-21	Acquisti a rimpiazzo	14.308	1,93%
	Aumento produttività	195.178	26,30%
	Corpo stradale	317.248	42,74%
	Impianti tecnologici	122.860	16,55%
	Navigazione	4.483	0,60%
	Terminali e servizi	23.299	3,14%
	Trazione elettrica e SSE	64.854	8,74%
Cdp-S 2016-21 Totale		742.230	100%
TOTALE COMPLESSIVO		796.399	

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tale “vista” è valida anche per le contabilizzazioni complessivamente cumulate per le attività poste in essere nell’ambito di vigenza dei due Contratti (come detto, pari a circa 4.773 milioni di euro):

PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
Acquisti a rimpiazzo	102.146	2,14%
Aumento produttività	1.177.481	24,67%
Corpo stradale	2.467.814	51,70%
Impianti tecnologici	557.615	11,68%
Navigazione	7.866	0,16%
Terminali e servizi	156.477	3,28%
Trazione elettrica e SSE	303.718	6,36%
TOTALE	4.773.116	100%

(migliaia di euro)

I dati sopra riportati, ripartiti per le attività poste in essere per ciascuno dei due Contratti sono riportati nella seguente tabella:

	PROGRAMMA	Contabilizzazioni	incidenza
Cdp-S 2012-14	Acquisti a rimpiazzo	74.050	2,63%
	Aumento produttività	600.957	21,36%
	Corpo stradale	1.602.937	56,98%
	Impianti tecnologici	273.118	9,71%
	Terminali e servizi	108.519	3,86%
	Trazione elettrica e SSE	153.454	5,46%
	Cdp-S 2012-14 Totale		2.813.036
Cdp-S 2016-21	Acquisti a rimpiazzo	28.095	1,43%
	Aumento produttività	576.523	29,41%
	Corpo stradale	864.877	44,12%
	Impianti tecnologici	284.497	14,51%
	Navigazione	7.866	0,40%
	Terminali e servizi	47.958	2,45%
	Trazione elettrica e SSE	150.264	7,67%
Cdp-S 2016-21 Totale		1.960.080	100%
TOTALE COMPLESSIVO		4.773.116	

(migliaia di euro)

Si analizza di seguito lo stato di avanzamento della spesa al 31/12/2018 delle singole annualità contrattuali. Si evidenzia che la ripartizione degli importi pianificati di alcuni programmi hanno subito variazioni rispetto alle precedenti Relazioni. Ove ricorrenti, le suddette modifiche si sono rese necessarie per far fronte ad esigenze di forza maggiore, alle prescrizioni dell'ANSF o all'insufficienza dei parametri RAM (che individuano le caratteristiche fondamentali nel campo della manutenzione: affidabilità, disponibilità e manutenibilità).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Prima annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2012).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 97,81% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,96% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720.000	719.686	703.898

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2012	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2018)	TOTALE IMPEGNATO (al 31/12/2018)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2018)
Acquisti a rimpiazzo	14.555	14.555	14.154
Aumento produttività	158.570	158.570	158.229
Corpo stradale	419.470	419.170	407.232
Impianti tecnologici	70.847	70.847	69.260
Terminali e servizi	27.611	27.597	26.533
Trazione elettrica e SSE	28.947	28.947	28.491
TOTALE	720.000	719.686	703.898

(migliaia di euro)

Seconda annualità del contratto del Contratto di Programma 2012-2014 (2013).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 98,33% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,82% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720.000	718.715	706.733

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2013	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2018)	TOTALE IMPEGNATO (al 31/12/2018)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2018)
Acquisti a rimpiazzo	23.301	23.301	22.940
Aumento produttività	197.651	197.651	196.680
Corpo stradale	368.294	367.554	360.342
Impianti tecnologici	64.145	64.145	63.314
Terminali e servizi	33.903	33.358	31.285
Trazione elettrica e SSE	32.704	32.704	32.170
TOTALE	720.000	718.715	706.733

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Terza annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2014).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 98,46% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,91% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720.000	719.360	708.253

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2014	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2018)	TOTALE IMPEGNATO (al 31/12/2018)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2018)
Acquisti a rimpiazzo	6.665	6.632	6.458
Aumento produttività	207.386	207.386	207.190
Corpo stradale	387.498	387.458	380.706
Impianti tecnologici	63.051	63.051	61.001
Terminali e servizi	25.191	24.624	23.470
Trazione elettrica e SSE	30.209	30.209	29.428
TOTALE	720.000	719.360	708.253

(migliaia di euro)

Quarta annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2015).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 96,52% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,88% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720.000	719.160	694.153

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2015	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2018)	TOTALE IMPEGNATO (al 31/12/2018)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2018)
Acquisti a rimpiazzo	32.387	32.387	30.498
Aumento produttività	41.125	41.125	38.858
Corpo stradale	464.972	464.972	454.657
Impianti tecnologici	83.685	83.685	79.543
Terminali e servizi	30.147	29.807	27.231
Trazione elettrica e SSE	67.684	67.184	63.365
TOTALE	720.000	719.160	694.153

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Prima annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2016).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 97,26% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,71% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
750.000	747.792	727.284

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2016	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2018)	TOTALE IMPEGNATO (al 31/12/2018)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2018)
Acquisti a rimpiazzo	8.999	8.999	8.519
Aumento produttività	205.694	205.694	203.830
Corpo stradale	365.289	364.099	354.252
Impianti tecnologici	100.292	99.943	95.353
Navigazione	5.370	5.370	5.319
Terminali e servizi	19.802	19.133	17.003
Trazione elettrica e SSE	44.555	44.555	43.007
TOTALE	750.000	747.792	727.284

(migliaia di euro)

Seconda annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2017).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 91,53% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,34% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
750.000	745.072	681.934

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2017	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2018)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/12/2018)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2018)
Acquisti a rimpiazzo	13.635	12.635	11.695
Aumento produttività	189.839	189.839	188.068
Corpo stradale	309.996	307.058	275.245
Impianti tecnologici	121.747	121.597	109.175
Navigazione	4.760	4.710	2.546
Terminali e servizi	20.000	19.810	16.255
Trazione elettrica e SSE	90.022	89.422	78.950
TOTALE	750.000	745.072	681.934

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Terza annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2018).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 75,01% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 95,35% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
750.000	715.137	536.391

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2017	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2018)	TOTALE IMPEGNATO (al 31/12/2018)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2018)
Acquisti a rimpiazzo	11.990	11.490	7.882
Aumento produttività	189.979	189.979	182.669
Corpo stradale	336.183	315.564	223.463
Impianti tecnologici	128.699	122.364	79.574
Navigazione	2.690	0	0
Terminali e servizi	25.890	25.470	14.701
Trazione elettrica e SSE	54.569	50.270	28.103
TOTALE	750.000	715.137	536.391

(migliaia di euro)

Quarta annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2019).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 12,60% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 15,31% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
750.000	114.860	14.472

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2017	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2018)	TOTALE IMPEGNATO (al 31/12/2018)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2018)
Acquisti a rimpiazzo	30.350	0	0
Aumento produttività	186.685	36.680	1.956
Corpo stradale	340.590	67.850	11.917
Impianti tecnologici	122.590	8.800	395
Navigazione	3.000	0	0
Terminali e servizi	33.795	0	0
Trazione elettrica e SSE	32.990	1.530	204
TOTALE	750.000	114.860	14.472

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.5 Il controllo delle opere d'arte**

In ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 5.15, lettera g) del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi, nel quale è previsto che il Gestore provveda ad: *“effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero”*, sono pervenute da RFI, le seguenti relazioni:

- Relazione di monitoraggio delle opere d'arte concernente i ponti;
- Relazione generale annuale sullo stato della sicurezza delle gallerie per l'anno 2018.

Inoltre, sulla base dell' esame della documentazione pervenuta in occasione del precedente monitoraggio, è stato ritenuto utile un ulteriore approfondimento, a seguito del quale, il Gestore ha fornito i chiarimenti di dettaglio richiesti, provvedendo, altresì, ad un aggiornamento dei dati complessivi al 31/12/2018.

Nei paragrafi seguenti saranno riportate informazioni e dati afferenti sia al Contratto di Programma – parte Investimenti, sia al Contratto di Programma – parte Servizi, al fine di fornire una visione complessiva ed organica delle attività poste in essere dal Gestore.

2.5.1 Ponti

Nella “Relazione di monitoraggio delle opere d'arte concernente i ponti” è riportata la consistenza di tali manufatti al 31/12/2018, di seguito dettagliata, ripartita tra le 15 Direzioni Territoriali di RFI.

DTP	PONTI	VIADOTTI	CAVALCAVIA	SOTTOVIA-SOTTOPASSI	SOVRAPPASSI	TOT.
AN	539	172	228	778	-	1.717
BA	347	99	314	313	-	1.073
BO	435	144	295	591	-	1.465
CA	149	8	138	115	2	412
FI	1.151	161	449	1.420	6	3.187
GE	311	92	184	719	3	1.309
MI	764	106	538	1.182	4	2.594
NA	603	225	539	724	5	2.096
PA	689	99	493	645	7	1.933
RC	1.006	90	158	778	9	2.041
RM	419	201	505	534	17	1.676
TO	909	95	640	842	12	2.498
TS	169	52	146	354	2	723
VE	318	26	188	387	-	919
VR	269	14	211	536	1	1.031
TOT.	8.078	1.584	5.026	9.918	68	24.674

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

La Rete Ferroviaria Italiana consta anche di altre tipologie di attraversamenti minori, solitamente utilizzati per il deflusso delle acque e caratterizzati da luce netta inferiore o pari a 300 cm a sezione rettangolare o circolare e raccolti nella classe “Ponticello/Tombino/Sifone/Cunicolo” la cui consistenza è riportata nella seguente tabella:

Ponticello/Tombino/Sifone/Cunicolo	
TOTALE	42.569

Le visite di controllo alle opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria si distinguono in:

- visite periodiche ordinarie;
- visite periodiche speciali ai ponti, ai viadotti e sottovia, ad arco o ad impalcato;
- visite straordinarie.

Per ciascuna opera visitata viene espresso un giudizio globale con una delle seguenti dichiarazioni:

a) L'opera è pienamente efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni;
b) L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni con le seguenti limitazioni e cautele..... finché non saranno portati a termine i provvedimenti proposti;
c) L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni con le seguenti limitazioni e cautele.....

I ponti, i viadotti ed i sottovia in esercizio, sia ad arco che ad impalcato, sono soggetti ad ulteriori visite periodiche, rispetto alle ordinarie, definite “speciali”:

- visite periodiche principali con frequenza triennale, nell'ambito delle quali viene effettuata la registrazione dei difetti. La visita principale ricomprende la visita ordinaria prevista nel medesimo anno.
- visite periodiche generali all'intera struttura aventi frequenza sessennale; la visita generale ricomprende la visita ordinaria e la visita principale previste nel medesimo anno e deve essere eseguita a “distanza di contatto” rispetto alla struttura oggetto di ispezione.

I ponti, i viadotti e sottovia, ad arco o ad impalcato di nuova costruzione o soggetti ad importanti lavori di ristrutturazione oppure all'atto del trasferimento di proprietà da parte di un altro Soggetto, entrano con la prima visita periodica generale nel ciclo di visite di controllo di cui sopra. Le risultanze di tale prima visita dovranno essere utilizzate come condizioni di riferimento per quanto attiene le condizioni in cui dovrebbe trovarsi la struttura nel corso delle visite successive. A seguito della prima visita periodica generale devono essere effettuate altre visite periodiche speciali:

- opere in muratura (muratura, calcestruzzo armato, calcestruzzo armato precompresso): dovranno essere visitate tra il 3° e il 6° mese dall'attivazione;
- opere metalliche: alle travate metalliche con elementi saldati debbono essere effettuate visite estese a tutte le saldature con la seguente successione: dopo 3 mesi (2^a visita), dopo 6 mesi (3^a visita), dopo 1 anno (4^a visita). Dopo la 4^a visita, il controllo delle saldature sarà effettuato ogni anno e dopo il sesto anno con cadenza sessennale unitamente alle verifiche delle visite sessennali. Alle travate metalliche con elementi bullonati debbono essere effettuate visite estese anche a tutte le bullonature con la stessa successione già indicata per le saldature.

Le visite straordinarie si distinguono in:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- visite straordinarie a seguito di eventi eccezionali; tali visite devono essere eseguite al verificarsi di eventi eccezionali (alluvioni, terremoti, piene eccezionali, ecc.). A seguito di tali circostanze va quindi effettuata un'accurata visita ai manufatti, estesa alla zona interessata dall'evento calamitoso, al fine di accertare che l'evento predetto non abbia avuto riflessi negativi sulla stabilità delle opere e la sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- visite straordinarie specialistiche; le visite straordinarie specialistiche possono essere disposte, per l'effettuazione di specifici accertamenti, su opere che presentino caratteristiche strutturali o con ammaloramenti che richiedano un giudizio professionale di livello specialistico adeguato. La visita specialistica può essere eseguita anche su una sola parte dell'opera.

Nella seguente tabella si riporta il numero di visite generali eseguite dal Gestore al 31/12/2018 sui ponti della Rete ferroviaria Italiana. Sugli altri ponti vengono regolarmente eseguite da parte di RFI le visite periodiche ordinarie.

VISITE GENERALI EFFETTUATE AL 31/12/2018	
DTP	TOTALE
AN	187
BA	69
BO	92
CA	6
FI	257
GE	60
MI	152
NA	246
PA	232
RC	372
RM	100
TO	90
TS	70
VE	80
VR	7
TOTALE	2.020

Per quanto concerne la valutazione della vulnerabilità sismica, a partire dal mese di aprile 2013 sono state avviate nei compartimenti territoriali di Rete Ferroviaria Italiana (Direzioni Territoriali Produzione), le necessarie indagini sulle strutture e sui terreni di fondazione di 76 edifici e 859 ponti.

Al fine di mantenere l'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, il Gestore prevede degli interventi di Manutenzione Ordinaria (MO) e Straordinaria (MS), i quali sono eseguiti da ditte qualificate mediante specifici strumenti contrattuali definiti Accordi Quadro (AQ). Inoltre, per la progettazione degli interventi, RFI si avvale di studi di ingegneria iscritti ad uno specifico albo di qualificazione e aggiudicatari di un apposito Accordo Quadro.

In prosecuzione dell'attività in essere, nel 2018, da parte del Gestore:

- sono stati appaltati ed avviati n. 29 Accordi Quadro triennali su scala nazionale finalizzati al prosieguo delle indagini su terreni e strutture, propedeutiche allo svolgimento delle verifiche

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

sismiche su ulteriori circa 3.000 opere afferenti al Sistema di Grande Viabilità ferroviaria, di cui completate 300;

- sono state svolte le procedure negoziali per l'affidamento di n. 4 Accordi Quadro, per la redazione di progetti di miglioramento sismico e ulteriori verifiche sismiche, complementari a quelle eseguite direttamente dal gruppo di lavoro della struttura di Direzione Tecnica – Standard Infrastruttura – SO Ponti e Strutture – Mitigazione Rischio Sismico.

Al 31/12/2018 sono state:

- effettuate le indagini sulle strutture e sui terreni di fondazione di 1.812 ponti;
- eseguite le verifiche di vulnerabilità sismica su 1.067 ponti;
- redatti progetti di miglioramento sismico su 228 ponti.

Nella seguente tabella è riportato lo stato di avanzamento per ogni Direzione Territoriale Produzione interessata. Rispetto a quella inserita nella precedente relazione, oltre all'aggiornamento dei dati, è stata aggiunta una ulteriore colonna che riporta gli interventi di miglioramento attivati al 31/12/2018: infatti, il Gestore ha comunicato che sono stati avviati n. 46 interventi di miglioramento sismico sui ponti per i quali erano disponibili i relativi progetti definitivi.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

DTP	NUMERO OPERE INDAGATE AL 31/12/2018	NUMERO OPERE VERIFICATE AL 31/12/2018	NUMERO INTERVENTI PROGETTATI AL 31/12/2018	NUMERO INTERVENTI AVVIATI AL 31/12/2018
ANCONA	226	176	53	14
BARI	106	53	8	0
BOLOGNA	85	57	29	8
CAGLIARI	25	0	0	0
FIRENZE	70	25	6	2
GENOVA	32	0	0	0
MILANO	61	5	3	2
NAPOLI	227	154	39	12
PALERMO	197	145	14	0
REGGIO C.	495	356	41	1
ROMA	76	40	14	1
TORINO	58	2	1	0
TRIESTE	53	39	15	5
VENEZIA	63	15	5	1
VERONA	38	0	0	0
TOTALE	1.812	1.067	228	46

Va evidenziato che le verifiche sismiche nelle DTP di Verona, Cagliari e Genova sono pari a zero in quanto le opere ricadono in zona sismica di 3° e 4° categoria. L'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri (OPCM) n.3274/2003 dà priorità all'esecuzione delle verifiche di opere rilevanti e strategiche site in zone a più alta sismicità (zona 1 e 2).

Rispetto a quanto riportato nella precedente Relazione al Parlamento, i successivi dati sono coerenti con i già citati approfondimenti e con l'aggiornamento al 31/12/2018 dei dati relativi ai giudizi formulati a seguito delle visite eseguite.

L'elencazione dei giudizi utilizzati è riportata, nella tabella seguente:

Rif.Istr. 44C	Testo dichiarazione Istr. 44C	Giudizi di dettaglio
Punto II.5 a)	L'opera è pienamente efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni.	0010 Tipologia ammaloramenti da codice 0010 0020 Tipologia ammaloramenti da codice 0020 0030 Tipologia ammaloramenti da codice 0030 0040 Tipologia ammaloramenti da codice 0040 0050 Tipologia ammaloramenti da codice 0050
Punto II.5 b)	L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni, con le seguenti limitazioni e cautele finché non saranno portati a termine i provvedimenti proposti.	0060 Tipologia ammaloramenti da codice 0060 0070 Tipologia ammaloramenti da codice 0070 0080 Tipologia ammaloramenti da codice 0080 0090 Tipologia ammaloramenti da codice 0090 0100 Tipologia ammaloramenti da codice 0100 0110 Tipologia ammaloramenti da codice 0110
Punto II.5 c)	L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni, con le seguenti limitazioni e cautele	0090 Tipologia ammaloramenti da codice 0090 0100 Tipologia ammaloramenti da codice 0100 0110 Tipologia ammaloramenti da codice 0110

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Lo stato manutentivo delle opere (ispezione alle opere d'arte), la dichiarazione e il codice Giudizio sono registrati dal Gestore mediante "avvisi" che vengono associati alle Sedi Tecniche (oggetto di manutenzione). Mediante il sistema informatico aziendale è possibile reperire lo stato di conservazione delle opere ed individuare gli eventuali ammaloramenti delle stesse.

In relazione agli interventi da pianificare e attuare prioritariamente a cura di RFI nei prossimi anni, nell'aggiornamento fornito al 31/12/2018 è riportato l'elenco delle opere a cui è stato attribuito un codice Giudizio di Dettaglio superiore a 50 e che, pertanto, sono mantenute in esercizio con particolari limitazioni e cautele (aumento della frequenza delle visite, limitazioni di carico e/o velocità).

In definitiva, dall'esame dei dati forniti da RFI, si rileva che sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ci sono 24.674 ponti, di cui 585 con Codice Giudizio di valore superiore a 0050. Di questi, 536 opere hanno codice Giudizio di Dettaglio pari a 0060, per cui necessitano di visite a cadenza ridotta (almeno semestrale), senza limitazioni di velocità e/o carico, mentre 49 opere, con Codice Giudizio di valore superiore a 0060, hanno limitazioni di velocità e/o carico.

La distribuzione dei 585 ponti nelle Direzioni Territoriali Produzione, secondo il valore del codice di giudizio, è riportata in tabella.

DTP	0060	0070	0080	0090	0100	0110
AN	50	1				
BA	9		1			
BO	14			1		
CA	3		2			
FI	51		1	1		
GE	25					
MI	115	4				1
NA	53	1				
PA	50	6	7	1	1	1
RC	51	1	1	2		1
RM	33		1			
TO	39	1		3		
TS	14	2		1		
VE	13	2				
VR	16	3	2			
Totale complessivo	536	21	15	9	1	3

Di seguito le 49 opere con codice Giudizio di Dettaglio maggiore di 60.

DTP	Linea	Se.Te. Opera d'arte	Definizione Se.Te.	C.G.
BA	TARANTO - SIBARI	TR6520-SD-OA00-PT0-P05	Travata metallica km 39+457	80
CA	CAGLIARI - G.ARANCI MAR.	TR0548-SD-OA00-PT0-P02	Ponte km 10+000	80

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

CA	CAGLIARI - G.ARANCI MAR.	TR6739-SD-OA00-PT0- P03	Ponte km. 25+954 ®	80
FI	BOLOGNA - FIRENZE (DD)	TR4433-SD-OA00-PT0- P01	km 0+972 PONTE TORRENTE MUGNONE	80
MI	TREVIGLIO - BERGAMO	TR7209-SD-OA00-PT0- B06	Sottovia km 20+215	70
MI	MILANO - GENOVA	TR2456-SD-OA00-PT0- P03	Ponte PO - km 14+983	70
MI	MILANO P.GAR. - DOM.	TR0788-SD-OA00-PT0- P01	Ponte - km. 32,760	70
PA	PALERMO - MESSINA	TR0610-SD-OA00-PT0- P10	Ponte km 100+992	80
PA	PALERMO - MESSINA	TR7456-SD-OA00-PT0- P02	PONTE METALLICO MAZZARRA' km 179+125	70
PA	PALERMO - MESSINA	TR0615-SD-OA00-PT0- P04	Ponte km. 72+498	80
PA	PALERMO - MESSINA	TR0621-SD-OA00-PT0- B01	SOTTOPASSO km 31+372	80
RC	NAPOLI - REGGIO CAL.	TR0742-SD-OA00-PT0- P06	TM Solaro 2 Inv. km 0+495 (VSG-VSG Mare)	110
RM	PISA - ROMA	TR5236-SD-OA00-PT0- P02	Ponte - km 42+216	80
TO	CHIVASSO - ASTI	TR1151-SD-OA00-PT0- P04	Ponte Sottovia km 19+910	90
TS	NODO DI TRIESTE	TR0407-SD-OA00-PT0- B14	Sottovia km 8+358 r.AQ(ex 4+456)	70
TS	SACILE - GEMONA	TR3522-SD-OA00-PT0- P01	Ponte ferro fiume Ledra km 38+801	90
TS	UDINE - B S.POLO	TR6853-SD-OA00-PT0- P01	Ponte sul NATISONE km. 14+720,64	70
VR	VERONA - MODENA	TR0926-SD-OA00-PT0- P02	Ponte km 47+411	70
VR	VERONA - MODENA	TR0926-SD-OA00-PT0- P03	Ponte km 47+478	80
VR	VERONA - MODENA	TR0926-SD-OA00-PT0- P04	Ponte km 47+513	70
RC	NAPOLI - REGGIO CAL.	TR0742-SD-OA00-PT0- P01	Ponte - TM CATONA km 363+343 b/d	90
RC	NAPOLI - REGGIO CAL.	TR0742-SD-OA00-PT0- P02	Ponte - TM CATONA km 363+343 b/p	90
MI	SEREGNO - ROVATO	TR2278-SD-OA00-PT0- P01	Ponte in ferro km 10+672	110
NA	AVELLINO - ROCCHETTA	TR6246-SD-OA00-PT0- P02	Ponte km.98+301 a 3 luci da ml.37.90	70
PA	PALERMO - MESSINA	TR0614-SD-OA00-PT0- P02	PONTE BURRONE FINALE km. 80+123	80
PA	PA - TRAPANI (gruppo D)	TR0691-SD-OA00-PT0- P15	Ponte km.54+684	70
RC	TARANTO - SIBARI	TR0180-SD-OA00-PT0- P01	TM Ferro km 94+169 (B/U)	70

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

PA	CATANIA - SIRACUSA	TR0088-SD-OA00-PT0-V01	Viadotto km 268+227 Agnone - Brucoli	70
RC	ECCELLENTE - ROSARNO	TR0133-SD-OA00-PT0-V01	Viadotto - km 36+173 (n.4 luci ml 18,00)	80
PA	PALERMO - MESSINA	TR0382-SD-OA00-PT0-P26	TM Ponte S. Cecilia 1° (mare) km 334+828	110
PA	PALERMO - MESSINA	TR0382-SD-OA00-PT0-P29	TM Ponte S. Cecilia 4° (mare) km 334+828	80
PA	PALERMO - MESSINA	TR0382-SD-OA00-PT0-P30	TM Ponte S. Cecilia 5° (mare) km 334+828	70
PA	PALERMO - MESSINA	TR0382-SD-OA00-PT0-P32	TM Ponte S. Cecilia 7° (mare) km 334+828	100
PA	PALERMO - MESSINA	TR0382-SD-OA00-PT0-P33	TM Ponte S. Cecilia 8° (mare) km 334+828	90
PA	PALERMO - MESSINA	TR0608-SD-OA00-PT0-P01	Ponte km 117+645	70
PA	PALERMO - MESSINA	TR0637-SD-OA00-PT0-V01	Viadotto torren Ficarazzi km 10+463 pari	80
PA	FIUMETORTO - BICOCCA	TR0655-SD-OA00-PT0-P04	Ponte ad arco km 123+255	70
PA	PA- TRAPANI (gruppo D)	TR0696-SD-OA00-PT0-V06	Viadotto km 87+162,50 (a 2 luci)	80
VR	VERONA - MODENA	TR0926-SD-OA00-PT0-P05	Ponte km 47+544	70
VR	VERONA - MODENA	TR0926-SD-OA00-PT0-P06	Ponte km 47+567	80
TO	IVREA - PRE' S.DIDIER	TR1069-SD-OA00-PT0-P02	Ponte km.29,915	90
TO	CEVA - ORMEA	TR1381-SD-OA00-PT0-V01	Ponte-Viadotto di Ceva km 0+782	90
TO	ASTI - ACQUI - GENOVA	TR1500-SD-OA00-PT0-B01	MONTEGR-AGL Sottovia ad arco km 89,081	70
MI	P.S.PIETRO - CALOLZIOCORTE	TR2237-SD-OA00-PT0-V01	Viadotto km. 17,248	70
VE	VENEZIA MESTRE - TRIESTE	TR3046-SD-OA00-PT0-P01	Ponte (Piave) - km 31+293	70
VE	VICENZA - TREVISO	TR3201-SD-OA00-PT0-P01	Ponte - km 34+613	70
BO	FERRARA - RIMINI	TR4032-SD-OA00-PT0-P07	Ponte Travata Metallica - km. 68+269	90
FI	PARMA - VEZZANO/SARZANA	TR4798-SD-OA00-PT0-V01	Viadotto metallico fiume Taro km.60+010	90
AN	SELCI LAMA - S. GIUSTINO	TR9761-SD-OA00-PT0-P02	Ponte km 32+559	70

È stato richiesto al Gestore un approfondimento di maggior dettaglio sullo stato di tali manufatti e sugli interventi programmati

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.5.2 Gallerie**

È attualmente in corso un'attività di armonizzazione tra le norme nazionali e la norma europea in tema di sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

In ambito nazionale è infatti ancora vigente il decreto interministeriale 28.10.2005 sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie le cui disposizioni tecniche non sono sempre allineate con la normativa comunitaria successivamente entrata in vigore.

La Commissione europea ha infatti regolamentato la materia con la decisione 2008/163/CE della relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie», successivamente abrogata e sostituita con il Regolamento (UE) n. 1303/2014 a sua volta modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/776. Quest'ultimo ha modificato il punto 3 dell'Allegato al precedente Regolamento prevedendo al punto 3.1 lettera a) che *«Il metodo comune di sicurezza dei rischi può essere applicato quale alternativa ai parametri corrispondenti di cui ai punti 4.2.1 e 4.2.2 al fine di soddisfare il requisito essenziale di "sicurezza" applicato ai sottosistemi "infrastruttura" e "energia"»*.

Alla situazione sopra descritta è inoltre subentrata la legge n° 27/2012 che, al comma 2 dell'art. 53 ha previsto: *“non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea”*.

Tale situazione ha indotto l'Amministrazione a istituire uno specifico Tavolo tecnico per regolamentare la materia armonizzando le disposizioni nazionali con quelle comunitarie.

Il tavolo tecnico è stato tenuto presso l'Ufficio di Gabinetto che ne ha coordinato i lavori al quale hanno partecipato la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie del MIT, la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto ad Impianti Fissi e il Trasporto Pubblico Locale del MIT, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, rappresentanti del CSLLP, il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e la Protezione Civile. Ai lavori sono stati auditi anche i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura nazionale RFI, l'Associazione ASSTRA che raccoglie le reti interconnesse e isolate rispetto l'infrastruttura ferroviaria nazionale, Mercitalia e Trenitalia.

Il Tavolo ha concluso i lavori a inizio del corrente anno. Il testo dello schema è ora alla valutazione dell'Ufficio di Gabinetto.

Il Gestore, nella Relazione generale annuale per l'anno 2018 sullo stato della sicurezza delle gallerie, descrive le iniziative di intervento già avviate nelle more della finalizzazione dell'armonizzazione del quadro normativo che consistono:

- per le gallerie di lunghezza superiore a 5000 m, sulla base di quanto convenuto tra RFI ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (C.N.VV.F.) nell'affidare in dotazione ai competenti Comandi Provinciali dei VVF, i mezzi di soccorso (APS) bimodali (dove, ai sensi del decreto interministeriale del 2005, si definisce come mezzo di soccorso bimodale un mezzo speciale con caratteristiche tali da poter circolare sia su strada che su ferrovia passando da una modalità all'altra con il solo ausilio di un breve tratto di linea ferroviaria reso carrabile);
- per tutte le gallerie:
 - nel proseguire le attività di adeguamento per le ultime 2 gallerie di lunghezza superiore a 5000 m della rete convenzionale, oggetto di contratti già affidati (San Giacomo e Ronco);
 - nel proseguire le attività finalizzate alla realizzazione delle strade di accesso agli imbocchi delle 41 gallerie e delle 10 sequenze di gallerie appartenenti alla famiglia di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

tunnel a più elevato livello di rischio (gruppi 1 e 2) non dotate di strade di accesso. Per tali interventi si fornisce il seguente aggiornamento:

41 gallerie

- per 10 gallerie sono in corso le attività negoziali per la progettazione definitiva/esecutiva degli interventi;
- per 3 gallerie è in corso la progettazione definitiva/esecutiva degli interventi;
- per 23 gallerie gli interventi sono in fase di realizzazione (in attesa di inizio esecuzione degli interventi a valle degli iter autorizzativi);
- per 5 gallerie gli interventi sono stati ultimati;

10 sequenze di gallerie

- per 4 sequenze di gallerie è in corso la progettazione definitiva/esecutiva degli interventi;
- per 6 sequenze di gallerie gli interventi sono in fase di realizzazione (PD/PE ultimate – in attesa di inizio esecuzione degli interventi a valle degli iter autorizzativi).
- nell'avviare le attività finalizzate alla realizzazione di corrimano, segnaletica e riserve idriche per 63 gallerie e 16 sequenze di gallerie appartenenti alla famiglia di tunnel a più elevato livello di rischio (gruppi 1 e 2) e alla realizzazione di illuminazione di emergenza e messa a terra della linea di contatto per 38 gallerie e 7 sequenze di gallerie appartenenti alla famiglia di tunnel a più elevato livello di rischio (gruppi 1 e 2). Per tali interventi si fornisce il seguente aggiornamento:
 - per 3 gallerie è stata completata l'installazione della segnaletica di emergenza, per 24 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione è in corso;
 - per 9 gallerie è stata completata l'installazione dei corrimano, per 24 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione è in corso;
 - per 14 gallerie/sequenze di gallerie è in corso l'installazione delle riserve idriche agli imbocchi, per 8 gallerie/sequenze di gallerie è in corso la progettazione;
 - per 3 gallerie è in corso l'installazione dell'illuminazione di emergenza, per 9 gallerie è in corso la progettazione;
 - per 2 gallerie è stata avviata la progettazione per la realizzazione della messa a terra di sicurezza, per 9 gallerie è ancora in corso la progettazione.

Gli interventi relativi alla “Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge” sono inclusi nella tabella A01 del Contratto di Programma-parte Investimenti 2017-2021.

Da un'analisi preliminare dei rapporti annuali di sintesi predisposti dalle singole UT (che sono allegati alla Relazione generale del Gestore), risulta che, sul totale di 352 gallerie di lunghezza pari o superiore a 1.000 m, il 78% di esse è stato dichiarato, dal relativo Responsabile di Galleria, come avente infrastruttura ed impianti in buono stato di conservazione ed efficienti. Per il 16% delle gallerie, aventi criticità varie, i relativi Responsabili di Galleria hanno già programmato lavori di adeguamento. Per il restante 6% delle gallerie, aventi criticità varie, sono in corso di definizione le pianificazioni degli interventi.

Nella Relazione generale annuale sullo stato della sicurezza delle gallerie per l'anno 2018 il Gestore conclude che “a parte specifiche situazioni note e circostanziate, la quasi totalità delle gallerie risulta anche per l'anno 2018 “pienamente efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni”, ai sensi della dichiarazione a punto II.5 della Procedura DTC PSE

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

44 1 0 per le quali, tuttavia, potrebbe esserci la necessità di interventi manutentivi nel medio-lungo periodo.”

Dall’esame dei dati forniti da RFI, si rileva che sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ci sono 136 gallerie con Codice Giudizio di valore superiore a 0050. Di queste, 128 opere hanno codice Giudizio di Dettaglio pari a 0060, per cui necessitano di visite a cadenza ridotta (almeno semestrale), senza limitazioni di velocità e/o carico, mentre 8 opere, con Codice Giudizio di valore superiore a 0060, hanno limitazioni di velocità e/o carico.

DTP	60	70	80	90	110
AN	16				
BO	2			1	
FI	12				
GE	8				1
MI	5				
NA	5				
PA	31	3	2		1
RC	19				
RM	8				
TO	9				
TS	5				
VE	8				
Totale complessivo	128	3	2	1	2

Nella tabelle seguente sono elencate le gallerie che, con procedura analoga a quella descritta per i ponti, hanno avuto “avvisi” con codice di giudizio superiore a 60 e che necessitano quindi di “limitazioni e cautele”, di seguito riportate:

DTP	linea	Definizione della sede tecnica	L [m]	C.G.
BO	BOLOGNA - FIRENZE (DD)	Galleria dell'APPENNINO km.37+235-55+742	18.507,00	90
GE	TORINO - GENOVA	Galleria BORLASCA	4.049,00	110
PA	PALERMO - MESSINA	Galleria "CAPO CALAVA" 154+992/156+693	1.700,80	70
PA	ALCAMO DIR. - CASTELVETRANO - TRAPANI	Galleria N°8 km 104+099/267	168	80
PA	ALCAMO DIR. - CASTELVETRANO - TRAPANI	Galleria n°6 km.103+144/603	459	80
PA	ALCAMO DIR. - CASTELVETRANO - TRAPANI	Galleria N°7 km.103+798/923	125	70
PA	PALERMO - TRAPANI (gruppo D)	Galleria Spatafora km.51+776/52+162,45	386,45	70
PA	PALERMO - MESSINA	Galleria "MONTAGNAREALE"	436,43	110

È stato richiesto al Gestore un approfondimento di maggior dettaglio sullo stato di tali manufatti e sugli interventi programmati.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nel primo semestre del 2018 per le 318 gallerie in esercizio di lunghezza superiore a 1000 e per le 41 sequenze di gallerie in esercizio, sono state aggiornate le analisi di rischio precedentemente effettuate al fine di tenere conto:

- degli aggiornamenti della banca dati incidentali (Banca Dati Pericoli, già Banca Dati Sicurezza);
- delle variazioni dei ratei e dei tassi di ingresso negli alberi degli eventi (deragliamento, collisione e incendio) in funzione dei dati incidentali di cui al punto precedente;
- di alcune variazioni ai parametri di natura infrastrutturale (larghezza del camminamento e area della sezione trasversale) legate o a interventi effettuati nelle gallerie nel corso del tempo o a correzioni di alcuni valori di tali parametri a seguito di rilievi puntuali da parte delle sedi territoriali di RFI;
- dei dati di traffico circolato nel corso del 2018.

Rammentando che, a partire dai risultati delle analisi del rischio, le gallerie e le sequenze di gallerie sono state classificate in 4 gruppi sulla base della posizione delle relative curve del rischio cumulato rispetto ai limiti superiori ed inferiori di tollerabilità di cui al par. 4.3 dell'allegato III del DM 28/10/2005:

- Gruppo 1: composto dalle gallerie/sequenze di gallerie per le quali il grafico del rischio cumulato ricade nell'intorno del limite superiore di tollerabilità;
- Gruppo 2: composto dalle gallerie/sequenze di gallerie per le quali il grafico del rischio cumulato ricade nella zona di attenzione (ALARP), compresa tra i suddetti limiti inferiore e superiore di tollerabilità;
- Gruppo 3: composto dalle gallerie/sequenze di gallerie per le quali il grafico del rischio cumulato ricade nell'intorno del limite inferiore di tollerabilità;
- Gruppo 4: composto dalle gallerie/sequenze di gallerie per le quali il grafico del rischio cumulato ricade nella zona di piena accettabilità del rischio, al di sotto del limite inferiore di tollerabilità.

Gli esiti delle analisi hanno messo in evidenza una sostanziale conferma del livello medio di rischio calcolato in precedenza.

Infatti, sebbene si siano registrate alcune variazioni dei livelli di rischio delle singole gallerie, queste sono risultate essere per lo più non significative.

Di seguito una tabella riepilogativa delle principali caratteristiche dei tunnel appartenenti ai gruppi 1 e 2.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.6 Il 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, come stabilito dall'articolo 8 comma 2, lett.c).

Il livello della qualità della Rete viene misurato attraverso i seguenti indicatori:

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

Tali indicatori erano già previsti nell'ambito del precedente Contratto per il periodo 2012-2014.

Con il Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, entrato in forza nell'ottobre 2017, sono stati introdotti ulteriori indicatori della qualità delle prestazioni del Gestore rivolte alla clientela, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti:

- d) Indicatori di performance orientati agli utenti: nuovo paniere di KPI su tematiche relative alla sicurezza, alla customer satisfaction ed all'ambiente.

Per i primi due indicatori a) e 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'articolo 8.2 lett. c), riporta i soli valori aggregati, rapportati ai "valori-soglia" definiti contrattualmente negli allegati 1a e 1b al CdP-S.

Per quanto riguarda l'indicatore del livello di guasti e l'indicatore tempi di primo intervento, i dati 2018 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti.

Per l'indicatore di puntualità, i risultati del 2018 confermano un andamento ottimale per i segmenti di traffico "Regionale" e "Cargo", che oltre a rientrare nell'ambito delle soglie di riferimento contrattuale, mostrano anche una sostanziale continuità rispetto ai dati del 2017. Si denota un peggioramento rispetto al 2017 dei segmenti "Mercato" e "Lunga percorrenza SU" rispettivamente passati da 97,1% a 96,1% e da 97,1 % a 95,4% e un relativo mancato rispetto delle soglie contrattuali.

Per gli indicatori di cui al precedente punto d), in numero di otto, i valori target sono riportati nell'Allegato 1c al CdP-S 2016-2021.

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Indicatori del Livello di Guasti**

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2018 mostra come l'andamento registrato nel per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a al CdP-S 2016-2021.

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2018	Scostamento
Linee con $T_g \leq 40$	0,60	0,24	-0,36
Linee con $40 < T_g < 100$	0,70	0,48	-0,22
Linea con $T_g \geq 100$	1,25	0,80	-0,45
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,70	-0,40
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,23	-0,77

Indicatori Tempi di Primo Intervento

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2018 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a al CdP-S 2016-2021.

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2018 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $T_g \leq 40$	≤ 3 h	42	-138
Linee con $40 < T_g < 100$	≤ 2 h	40	-80
Linea con $T_g \geq 100$	≤ 1 h	36	-24
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	19	-11
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	20	-10

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 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.146T del 4 luglio 2000 e dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento con cui RFI rende disponibili le conoscenze tecniche, normative, economiche e procedurali per accedere alla rete ed ai servizi.

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

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

Quest'ultima è presa a riferimento nel Contratto di Programma – 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 “Frecce” di Trenitalia e i treni “Italo” di NTV, mentre appartengono alla categoria “Lunga Percorrenza Servizio universale” i treni Intercity, Eurocity ed Euronight.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2018	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	96,1	-1,9	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	95,4	-2,1	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	97,7	0,7	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	94,1	-0,4	± 1,5

Rispetto ai due segmenti “Mercato” e “Lunga Percorrenza Servizio Universale”, per quanto riferito dal Gestore, si rappresenta che gli andamenti in esame vanno analizzati tenendo conto del rilevante incremento di traffico registrato negli ultimi anni. In particolare, rispetto al 2017, si evidenzia un'ulteriore crescita del segmento Mercato, con un incremento del 13% (+39 treni/giorno).

In ragione di tale peggioramento degli indicatori di puntualità di cui sopra riferito, il Gestore ha istituito, verso la fine del 2018, una Task Force permanente sulla Puntualità con il compito di analizzare le criticità rilevate nei processi di propria competenza con impatto sulla puntualità, al fine di individuare le azioni mitigative di breve e medio periodo in relazione all'affidabilità della Rete, alla definizione dell'Orario, alla capacità di linee ed impianti e alla gestione della circolazione e dei relativi conflitti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Indicatori di performance orientati agli utenti**

Come in precedenza riferito, con la sottoscrizione del Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021, sono stati introdotti ulteriori indicatori della qualità delle prestazioni del Gestore rivolte alla clientela.

Gli “indicatori di performance orientati agli utenti” previsti dall’Allegato 1c del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi sono adottati anche all’interno della Carta dei Servizi 2018 di RFI per il monitoraggio dei servizi di maggiore rilevanza per il pubblico rispetto agli obiettivi fissati annualmente.

Nella seguente tabella sono riportati i valori a consuntivo 2016 – 2018 e i relativi target riferiti alle categorie Sicurezza, Customer Satisfaction ed Ambiente.

La seguente tabella riporta i valori degli indicatori rilevati rispetto ai valori obiettivo, così come stabiliti nella tabelle di cui all’Allegato 1c al CdP-S 2016-2021.

I dati 2018 di customer satisfaction mostrano sostanzialmente un miglioramento rispetto all’anno precedente. In particolare, la performance raggiunta dall’indicatore riferito alla percezione della security in stazione da parte dei viaggiatori, rispetto al dato 2017, sale del 2,1%. Per quanto riguarda la percezione del comfort di stazione, i valori si mostrano per la maggior parte stabili verso il 2017: nelle platinum con percentuali di soddisfazione del 99%, nel gold del 96% e nelle silver del 95%.

Particolarmente significativo il risultato raggiunto dal servizio di assistenza alle PRM prossimo al 100%. Si sottolinea che l’indagine sui servizi Sale Blu, è per la rilevazione della qualità dei servizi di assistenza in stazione alle PRM con 2.000 interviste telefoniche ad altrettanti viaggiatori che ne hanno usufruito.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

	Indicatori di prestazione	Indicatore	Valore target CdP-S	Valore target Carta dei Servizi 2018	Consuntivo 2016	Consuntivo 2017	Consuntivo 2018
Sicurezza	Safety	numero di FWSI/ treni x km	Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"	Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"	raggiunto	raggiunto	raggiunto
	Security	% persone soddisfatte	80%	80%	89%	91%	93%
Customer Satisfaction	Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione	% persone soddisfatte	90%		99%	97%	99%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Platinum	% persone soddisfatte	90%	90%	97%	97%	96%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Gold	% persone soddisfatte	85%		93%	93%	95%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Silver	% persone soddisfatte	90%		98%	99%	98%
	Percezione dell'informazione in condizioni di normale circolazione	% persone soddisfatte	90%		99%	99%	100%
Ambiente	Livello di soddisfazione complessiva del servizio di assistenza erogato nel circuito SALE BLU	% persone soddisfatte	90%	90%	99%	99%	99%
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": consolidamento del Sistema di Gestione Ambientale con estensione della certificazione ISO 14001:2004 a tutte le Unità Produttive di RFI	Impegno	attuazione	attuazione	raggiunto	raggiunto	raggiunto
	Estensione dell'utilizzo della valutazione delle performance in ambito CSR dei fornitori come requisito premiale di tutte le gare bandite da RFI	Impegno	non inserito tra i KPI target del CdP-S	attuazione			raggiunto

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

60

Documento firmato digitalmente - Camera dei Deputati ARRIVO 27 Luglio 2020 Prot: 2020/0000978/TN

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

L'indicatore "Safety" è costituito dal rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" (secondo la terminologia ERA: "FWSI - Fatalities and Weighted Serious Injuries") e il numero totale dei chilometri percorsi dai treni in circolazione nell'anno sulla rete RFI.

Infine, per una migliore comprensione della Tabella, per quanto riguarda le stazioni, di seguito si riporta, la classificazione effettuata da RFI in base alle caratteristiche prestazionali e funzionali, misurate sulla base di parametri di valutazione:

- **stazioni Platinum:** impianti con altissima frequentazione (superiore a 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza. E' generalmente sempre garantita la presenza di servizi per l'AV, di servizi specifici per la città e per i frequentatori non viaggiatori. La gestione è, di norma, affidata da RFI a Grandi Stazioni e Centostazioni;
- **stazioni Gold:** impianti medio/grandi, con frequentazione alta (superiore a 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza. E' generalmente sempre garantita la presenza di servizi per frequentatori non viaggiatori e più saltuariamente per la città. La gestione è di norma affidata da RFI a Grandi Stazioni e Centostazioni;
- **stazioni Silver:** comprende due tipi di impianti:
 - stazioni/fermate medio/piccole, con frequentazione consistente (superiore a 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza: la gestione di norma è affidata a Centostazioni o mantenuta in carico diretto a RFI ;
 - stazioni e fermate medio/piccole, con consistente o elevata frequentazione nei casi di metropolitana urbana (anche superiore a 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani. La gestione è condotta direttamente da RFI o, a volte, è demandata a enti istituzionali o associazioni no-profit tramite contratti di comodato d'uso gratuito.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.7 Le linee sospese dall'esercizio e le linee dismesse

Le linee ferroviarie, in mancanza di domanda di trasporto, possono essere, poste in stato di sospensione dall'esercizio.

Nella tabella successiva, si riporta, l'elenco delle linee sospese all'esercizio ferroviario, contenuto nel PIR 2019 edizione maggio 2019.

	Elenco linee con sospensione del servizio commerciale	Causa sospensione
1	Savona Parco Doria-Savona Marittima	B
2	Savona Parco Doria - Vado Ligure Z.I.	B
3	Santo Stefano-Sarzana (via Ponzano Magra)	B
4	Ancona - Ancona Marittima	A
5	Asti-Castagnole	A
6	Aosta - Pré S. Didier	A
7	Varallo Sesia - Romagnano Sesia	A
8	Codola-Sarno	A
9	Caltagirone-Gela	B
10	Olbia - Olbia I.B.	B
11	Asciano-Monte Antico	A
12	Benevento-Bosco Redole	B
13	Alcamo Dir. - Trapani (via Milo)	B
14	Alba - Castagnole	B
	Castagnole-Cantalupo	A
15	Ceva-Ormea	A
16	Asti-Chivasso	B
17	Mondovì-Cuneo	A
18	Asti-Casale Monferrato	B
	Casale Monferrato-Mortara	A
19	Pinerolo-T. Pellice	A
20	Porto Empedocle - Agrigento Bassa	B
21	Priverno-Terracina	B
22	Avellino-Monticchio-Rocchetta	B
23	San Nicola Melfi- Spinazzola-Gravina	B
24	Santhià-Arona	A
25	Carpinone-Castel di Sagro-Sulmona	B
26	Vercelli - Casale Popolo	A
27	Fabriano - Pergola	B
28	Castellammare-Gragnano	A
29	Motta S. Anastasia-Paternò	B
30	Orte-Civitavecchia (Orte-Raccordo De.car)	B
31	Sicignano-Lagonegro	B

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nella soprastante tabella le linee sono classificate in base alla tipologia di causa sospensiva:

- **A:** linee che non sono state oggetto di richiesta di programmazione di servizi commerciali;
- **B:** linee con limitazioni infrastrutturali non compatibili con le esigenze commerciali e/o per le quali non esiste adeguata copertura economica per gli interventi necessari al ripristino.

La consistenza delle linee sospese riportate nell'elenco ammonta a circa 1.200 km di linea. Si fa notare che rispetto a quanto riportato nella Relazione relativa allo scorso anno, l'elenco è sostanzialmente invariato ad eccezione della linea Palazzolo - Paratico che è stata riattivata dal 06/05/2018.

Si segnala, altresì, che sulla linea Casale M.to – Mortara è stata prevista la riapertura della circolazione a luglio 2019.

In alternativa alla sospensione dall'esercizio, o come conseguenza, il Gestore può proporre al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una proposta per la loro definitiva dismissione dall'esercizio ferroviario.

L'Atto di Concessione (DM 138-2000), all'articolo 2, comma 2 prevede, infatti, che possano essere dismesse dall'esercizio quelle linee non più utilizzate per il servizio ferroviario.

In tale ultimo caso, su proposta del Gestore RFI, il MIT, avvia una verifica con le Amministrazioni competenti (Ministeri dell'Economia e delle Finanze e della Difesa) e consulta gli Enti territoriali interessati, sulla necessità di mantenere in esercizio una infrastruttura che non ha più una sufficiente domanda di trasporto. Nel caso di unanime concerto, emette il Decreto di dismissione dall'esercizio ferroviario. Per tali linee cessa, da parte dello Stato, la corresponsione degli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria. Tali cespiti, ai sensi delle norme vigenti, restano nel patrimonio del Gestore, che, può effettuare una adeguata valorizzazione.

Nel corso dell'anno 2018 non è avvenuta alcuna dismissione dall'esercizio di linee ferroviarie.

È possibile visionare sul sito internet istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'elenco delle linee ferroviarie dismesse dall'esercizio dal 1997 in poi ed i relativi Decreti Ministeriali che ne hanno statuito la dismissione.

Il patrimonio delle cosiddette linee dismesse di proprietà RFI S.p.A. è quantificabile in circa 872 km di sedime di linee ferroviarie non più utilizzate in via definitiva per la circolazione di treni, comprendenti sia le linee costituite da relazioni ferroviarie non più esercitate perché oggi ufficialmente escluse dall'Atto di Concessione per la gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, sia quelle costituite da tratti di linea dismessi per realizzazione di varianti di tracciato. Alcune di queste linee, per circa 185 km, sono state individuate da RFI come "tratte ferroviarie ad uso turistico", al fine delle loro classificazione come tali ai sensi della Legge n. 128 del 9 agosto 2017 (assieme ad altre linee ferroviarie semplicemente "sospese all'esercizio commerciale"). Fatte salve quindi le suddette linee turistiche, riguardate in un ambito che è ancora quello ferroviario, risultano effettivamente dismesse e destinabili per un riuso futuro non ferroviario circa 687 km di ex-linee oggi di proprietà di RFI. Si tratta di beni disponibili per essere ceduti per un loro utile riutilizzo. Completano il quadro delle linee dismesse che sono ancora in asset al Gruppo FS ulteriori 518 km circa di ex-linee, effettivamente dismesse in quanto non comprendenti linee "ad uso turistico", che sono di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da riguardarsi nella medesima ottica di riuso. Le linee dismesse sono oggetto di attività di custodia e manutenzione, finalizzate a garantire la sicurezza dei luoghi ed a preservarne il valore, mantenendo l'efficienza dei vari manufatti e delle cosiddette "opere d'arte" (ponti, gallerie, ecc.)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.8 Attività condotte in merito all'applicazione della normativa appalti e connessi adempimenti antimafia**

Il Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, prevede, tra gli obblighi per il Gestore, all'articolo 5.15 lettera c), quello di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia.

Tali attività di verifica sono svolte nell'ambito delle attività di internal audit condotte da RFI.

L'*internal auditing* è un'attività indipendente e obiettiva di *assurance* e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione del Gestore, nonché per valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di *corporate governance*.

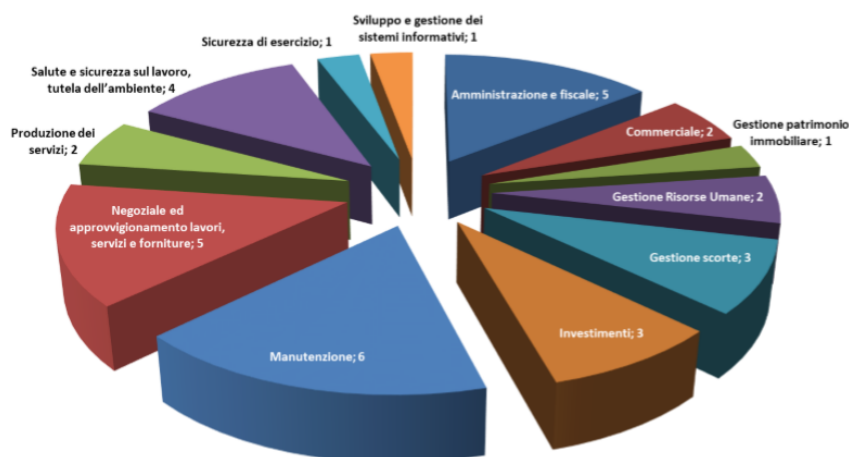
L'*internal audit* svolta da RFI ha, quindi, il compito di:

- verificare, con i limiti propri degli strumenti di indagine a disposizione, l'operatività e l'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIQR), sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità, e di fornire valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia;
- fornire supporto specialistico al management in materia di Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, al fine di favorire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione dei controlli nei processi aziendali e promuovere il costante miglioramento della *governance* e del *risk management*.

La responsabilità del corretto disegno e dell'efficace funzionamento nel tempo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, della definizione degli obiettivi aziendali e di processo, della prevenzione ed individuazione di irregolarità, nonché della corrispondenza delle modalità di gestione dei rischi con i piani di contenimento definiti, è propria del *management*, ossia dei responsabili della gestione.

Nel corso del 2018 si sono conclusi complessivamente 35 interventi di internal audit; inoltre alla data del 31/12/2018, ne erano ancora in corso altri 11.

Le attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, i principali processi operativi e di supporto del Gestore, come riportato nel grafico sottostante.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

I processi sui quali si è maggiormente concentrata l'attività di internal audit sono stati:

- manutenzione (n. 6),
- negoziale ed approvvigionamento lavori, servizi e forniture (n. 5)
- amministrazione e fiscale (n. 5)
- salute e sicurezza sul lavoro, tutela dell'ambiente (n. 4).

Rispetto alle n. 29 attività di *internal audit* complessivamente concluse nel 2018, quelle che hanno trattato temi afferenti all'applicazione della normativa sugli appalti e i connessi adempimenti antimafia sono state n. 6 (circa il 21%).

Dall'analisi dei n. 28 rilievi emersi dai n. 6 Rapporti di *internal audit* sopracitati, si evidenzia la prevalenza di quelli relativi all'operatività (66%) rispetto a quelli di disegno. A fronte di tali rilievi la Società ha comunque avviato, e in taluni casi già attuato, appropriate azioni correttive nel rispetto delle tempistiche indicate nei singoli Piani di Azione monitorati. Si rappresentano, quindi, i principali rilievi relativi al processo negoziale ed approvvigionamento lavori, servizi e forniture, con un dettaglio delle azioni correttive monitorate dalla Direzione *internal audit* (follow up documentale e sul campo); in particolare, i rilievi di seguito riportati sono stati raggruppati per status delle azioni correttive:

- **azioni chiuse:**

- il rilievo per la mancata indicazione dell'importo complessivo dei "lavori successivi" già al momento della indizione della gara iniziale, nei casi di trattativa privata singola per Atto Integrativo Modificativo, è stato superato con l'istituzione della Direzione Acquisti a staff dell'Amministratore Delegato che ha accentrato l'espletamento delle attività negoziali e contrattuali;
- il caso di mancata indicazione del Codice Identificativo di Gara in un accordo contrattuale risulta superato con l'adozione di nuovi schemi di contratto che uniformano la clausola sulla "Tracciabilità dei flussi", nella quale si devono indicare il Conto Corrente dedicato, il Codice Identificativo di Gara e il Codice Unico Progetto;
- la situazione in cui l'articolazione organizzativa interna non soddisfa il principio di separazione delle funzioni, tra chi gestisce l'affidamento e chi gestisce il contratto, è stata superata con una modifica al modello organizzativo che assicura la segregazione dei ruoli;
- i casi di non conformità contrattuale nella gestione dei subappalti, relativi alle autorizzazioni, al pagamento e alla vigilanza sui lavori effettivamente svolti dai subappaltatori, sono superati con richiami ai Direttori Lavori per garantire il pieno rispetto delle disposizioni contrattuali e delle normative interne;
- nell'ambito di un follow-up per le carenze nella modalità di affidamento delle attività negoziali, rilevate in un precedente audit presso la Direzione Territoriale Produzione Napoli, i rilievi sono risultati superati in esito alle verifiche svolte, da cui è emersa una riduzione sostanziale delle procedure negoziali e un contestuale calo di valore degli affidamenti diretti.

- **azioni in corso:**

- la carenza di idonei flussi informativi sul procedimento di qualificazione degli operatori economici (visite tecniche presso l'Operatore Economico non compiutamente disciplinate, rischio di discrezionalità nella valutazione di alcuni

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

requisiti previsti nei Sistemi di Qualificazione e tematica del Vendor rating per il mancato monitoraggio delle prestazioni fornite dai soggetti aggiudicatari dei contratti) e i casi di potenziale difformità, rispetto alle Linee Guida ANAC in tema di avvalimento ed emissione/valutazione dei certificati di esecuzione lavori, sono in corso di soluzione tramite un tavolo di lavoro con la struttura Direzione Affari Legali, nell'ottica di analizzare, anche alla luce della giurisprudenza esistente in materia, l'opportunità di modificare le disposizioni attualmente previste dal Disciplinare dei Sistemi di Qualificazione.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Contratto di Programma – parte Investimenti

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3. Il Contratto di Programma 2017-2021— parte Investimenti (CdP-I)**

Come è noto, l'assetto del sistema ferroviario italiano è caratterizzato, in linea con quanto previsto dalle disposizioni comunitarie, da una situazione di separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno dell' Holding Ferrovie dello Stato Spa, tra RFI S.p.A., società titolare della concessione della rete e che gestisce l'infrastruttura, e Trenitalia S.p.A., società che effettua il trasporto e che è affidataria del contratto di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri.

Il Decreto Legislativo n. 112/2015 all'articolo 15, comma 1 prevede che i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI) e lo Stato siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma.

Il Contratto di Programma, parte investimenti (CdP-I), tra RFI e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Alla data della stesura della presente relazione è vigente il Contratto di Programma, parte investimenti 2017-2021, approvato con Decreto interministeriale MIT/MEF n.87 del 7 marzo 2019, registrato da parte della Corte dei Conti in data 9 maggio 2019.

Nell'elaborazione delle tematiche finalizzate a fornire lo stato di attuazione degli investimenti ferroviari al 31 dicembre 2018, si prenderà a riferimento la struttura, i costi e le risorse finanziarie del citato Contratto di Programma Investimenti 2017-2021.

Si precisa, comunque, che nel corso del presente anno è stato condiviso con il gestore lo schema di Aggiornamento 2018-2019 al Contratto di Programma 2017-2021, con il quale si provvede, tra l'altro, all'allocatione delle risorse recate dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019. Su tale schema di aggiornamento, il cui iter di approvazione è tutt'ora in corso, si è già espresso favorevolmente il CIPE nella seduta del 24 luglio 2019.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.1 Gli indirizzi strategici della programmazione economico finanziaria nazionale e comunitaria**

Come accennato nel paragrafo precedente, la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di legge, deve avvenire necessariamente in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Nel caso specifico del nuovo CdP-I 2017-2021 la base pianificatoria obbligata su cui poggia l'assetto del Contratto si rinviene nelle sottoelencate indicazioni programmatiche a scala comunitaria e a scala nazionale.

- Innanzitutto rilevano gli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che prospettano, allo scopo di realizzare uno spazio unico europeo dei trasporti che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile, la creazione di una rete TEN-T articolata su due livelli: una rete "Core", da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi, ed una rete "Comprehensive", da realizzare entro il 2050, che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale (**Regolamento UE n. 1315/2013**)
- La pianificazione del CdP-I deve, inoltre, tener conto, sempre su scala comunitaria, del **Regolamento UE n. 1316/2013**, che ha istituito il "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility – CEF -) per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, prevedendo uno stanziamento complessivo pari a 24,05 miliardi di euro, nell'ambito delle azioni del quadro finanziario 2014- 2020. Il programma di sviluppo delle Reti di Trasporto Trans-europee (TEN-T) viene cofinanziato dalla Commissione UE, insieme agli Stati nazionali, attraverso appositi bandi di gara, con i quali vengono selezionati i progetti di interesse europeo che più contribuiscono agli obiettivi del programma.
- Occorre, inoltre, rispettare l'obiettivo del riequilibrio territoriale degli investimenti previsto **dall'articolo 7-bis della legge 27 febbraio 2017, n. 18**, di conversione del decreto-legge n.243/2016, che dispone, a decorrere dalla legge di bilancio per il 2018, l'obbligo delle amministrazioni centrali di destinare agli interventi nel territorio meridionale un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento (pari quindi al 34%).
- La pianificazione degli interventi deve, inoltre, tener conto di quanto disposto dall' **art.2, della L.191/2009** (legge finanziaria 2010). I commi da 232 a 234 di detta legge introducono la nozione di "lotto costruttivo" nella 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. 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. Il comma 233 prevede che il CIPE, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assuma l'impegno di finanziare integralmente l'opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato. Deve inoltre assegnare prioritariamente le risorse rese disponibili per i progetti di cui al comma precedente, seguendo le fasi indicate nel cronoprogramma, fino al completamento delle opere stesse.
- Ai fini del monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, diretto a garantire la trasparenza della spesa pubblica, occorre, poi, rispettare gli obblighi previsti dal **decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229** che disciplina l'attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 196/2009, in capo alle Amministrazioni pubbliche nonché agli ulteriori soggetti che realizzano opere pubbliche.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- Il nuovo approccio alla programmazione infrastrutturale trova, inoltre, un riferimento cardine nelle “Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” di cui **all’art.8, comma 4, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.228**, che prevede la predisposizione, da parte di ciascun Ministero, di linee guida standardizzate per la valutazione degli investimenti nei settori di propria competenza, finalizzate alla redazione del DPP (Documento Pluriennale di Pianificazione). Le linee guida definiscono, in particolare, i criteri e le procedure per la valutazione ex-ante dei fabbisogni di infrastrutture e servizi e delle opere, per la selezione degli interventi da includere nel DPP nonché per la valutazione ex-post delle opere. Il 1° dicembre 2016 il Cipe ha approvato il documento che definisce i criteri e le procedure per la valutazione ex ante dei fabbisogni infrastrutturali, la valutazione ex-ante delle singole opere e la selezione degli interventi da includere nel DPP di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Il nuovo Codice degli Appalti (**D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.**) prevede, infine, un ulteriore cambiamento radicale nella fase di avvio delle nuove infrastrutture, attraverso il superamento dello studio di fattibilità e del progetto preliminare previsti dal precedente codice e l’individuazione del 1° livello progettuale nel progetto di fattibilità. Esso è finalizzato a verificare se sussistano le condizioni tecnico-economiche, ambientali e territoriali per realizzare un’infrastruttura e individuare, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.2 L'iter di approvazione**

La procedura di approvazione del CdP-I è disciplinata dalla Legge 14 luglio 1993, n. 238 e dal Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112.

Dopo un lungo e complesso iter approvativo, il Contratto di Programma - parte investimenti 2017-2021, tra MIT e RFI, con la registrazione del Decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione dell'Atto, è divenuto pienamente operativo.

Si riportano di seguito le principali tappe che hanno portato all'approvazione del Contratto.

Lo schema di Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti, tra MIT e RFI è stato esaminato favorevolmente dal CIPE nella riunione dello scorso 7 agosto 2017 (Delibera n. 66/2017, registrata, con osservazioni, Corte dei Conti in data 23/03/2018 n. 1-260).

Dei contenuti del citato schema contrattuale, come disposto dal Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, art. 15, comma 2, è stata informata l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), che ha espresso il proprio parere n. 11/2017 nella seduta del 30 novembre.

Inoltre, il Gestore, ad ottobre 2017, ai sensi del citato Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, art. 15, comma 2, ha informato i richiedenti (tra cui le Regioni) e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti. Al riguardo, non si sono registrate osservazioni da parte delle amministrazioni regionali.

Lo schema di Contratto è stato quindi aggiornato per tener conto delle raccomandazioni e delle osservazioni espresse in fase istruttoria.

Lo schema, corredato del parere del CIPE, è stato trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere previsto dalla Legge 238/1993.

Al riguardo, le competenti Commissioni del Senato e della Camera, rispettivamente nelle sedute del 24 e 25 ottobre u.s., hanno espresso parere favorevole con Condizioni e Osservazioni, sottolineando l'importanza di dare seguito, "con grande senso di responsabilità ed in tempi particolarmente celeri", all'iter di approvazione dell'Atto; ciò, anche al fine di attuare prontamente gli interventi di messa in sicurezza delle linee previsti con il nuovo Contratto.

Tenuto conto delle citate condizioni e osservazioni delle Commissioni parlamentari, il Contratto è stato adeguato introducendo delle Note nelle Tabelle degli investimenti del Contratto, per ciascun intervento oggetto di Condizione o Osservazione.

Di tali adeguamenti è stata data specifica informativa al CIPE nella seduta del 28 novembre 2018.

Il "Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.", è stato quindi sottoscritto digitalmente da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 20.12.2018 e, in ultimo, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 28.01.2019.

Infine l'Atto è stato approvato con decreto interministeriale MIT/MEF n.87 del 7 marzo 2019, registrato da parte della Corte dei Conti in data 9 maggio 2019.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.3 La Struttura del nuovo Contratto 2017-2021– parte Investimenti (CdP-I)**

Il Contratto di programma – parte investimenti 2017-2021, come verrà di seguito analizzato nel dettaglio, consta di un Articolato di 14 articoli.

Le Tavole, le Tabelle e gli Allegati di seguito indicati costituiscono parte integrante e sostanziale del Contratto:

Tavole di sintesi

- Fig.1 “Evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato (Sezione 1)”
- Fig.2 “Fabbisogni finanziari programmatici con articolazione per sezione: programma quinquennale di vigenza contrattuale, programma a completamento del piano decennale, oltre Piano” (Sezione 2-3-4)
- Tav. 1 “Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario”
- Tav. 1bis “Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione”
- Tav. 2 “Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e B”.

Tabelle

- Tab. A “Portafoglio Investimenti in corso e Programmatici”
- Tab. B “Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali”
- Tab. C “Opere ultimate”³
- Tab. D “Crediti verso i Ministeri”

Allegati

- Relazione informativa (contiene n.10 Appendici).

L’atto, rispetto all’impianto contrattuale pre-esistente, contiene alcuni elementi di novità.

Infatti, in ottemperanza alle prescrizioni CIPE ed in coerenza con il nuovo processo di pianificazione degli investimenti pubblici definito dalle Linee Guida del MIT, viene delineato un piano degli investimenti in corso e programmatici articolato in 4 sezioni ben distinte, di cui la prima è composta dalle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria, altre due sezioni hanno carattere programmatico, in quanto rappresentano la pianificazione tecnico-economica di massima per un periodo temporale almeno decennale ed infine, un'ultima sezione, con l'indicazione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio "oltre piano" (ossia oltre il 2026).

Ciò consente una visione di ampio respiro dello sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria, favorendo un’analisi più dettagliata delle diverse priorità di intervento.

Rispetto al precedente Contratto, la Tabella A – “Portafoglio investimenti in corso e programmatici” e la Tabella B – “Investimenti realizzati per lotti costruttivi” sono state, pertanto, articolate in quattro sezioni distinte:

³ Il concetto di “Opere ultimate”, così come rappresentato nei Contratti di Programma Investimenti, è di natura convenzionale.

Vengono classificate tra le “Opere ultimate” quelle opere che presentano le seguenti caratteristiche:

- attivazione di tutte le fasi principali dell’opera;
- avanzamento contabile superiore al 90%;
- nessuna necessità di ulteriori coperture finanziarie (compresi i fabbisogni per contenziosi in corso).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- **Sezione 1 - Opere in corso finanziate**, riferita alle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria;
- **Sezione 2 - Fabbisogni finanziari 2018-2021**, riferita ai progetti/programmi con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto;
- **Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2022-2026**, riferita alle opere da finanziare nel secondo quinquennio;
- **Sezione 4 - Fabbisogni finanziari oltre Piano**, riferita ad opere da avviare oltre l'orizzonte di piano.

Gli investimenti ricompresi nella Tabella A sono inoltre stati rappresentati secondo le seguenti due viste:

1) Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario.

Per rispondere alle prescrizioni espresse dal CIPE nelle delibere 112/2015 e nel parere n.3855 del 2016 i singoli interventi sono stati classificati secondo il relativo status attuativo-finanziario tenendo conto della natura dell'intervento (progetto o programma), della copertura finanziaria (integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare) e della priorità dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio). È stata quindi introdotta la seguente classificazione:

- a. **Programmi pluriennali di interventi** (tale classe è riferita a programmi di intervento che presentano fabbisogni finanziari per la prosecuzione dei successivi cicli di programmazione nel primo e secondo quinquennio contrattuale);
- b. **Interventi in esecuzione** (tale classe è riferita a progetti integralmente coperti finanziariamente che possono essere sia in fase di progettazione sia di realizzazione che possono presentare fabbisogni finanziari per opere accessorie e di completamento nel primo quinquennio contrattuale);
- c. **Interventi prioritari** (tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari per l'eventuale completamento progettuale e/o per la successiva fase realizzativa nel primo quinquennio contrattuale);
- d. **Interventi in progettazione** (tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari nel primo quinquennio contrattuale per l'eventuale completamento della fase progettuale e nel secondo quinquennio contrattuale per la fase realizzativa);
- e. **Interventi in programma** (tale classe è riferita a progetti con fabbisogni finanziari per la fase realizzativa oltre il decennio).

2) Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione.

In coerenza con le indicazioni contenute nell'Allegato al DEF 2017 "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture", che individua Programmi di interventi e Interventi, è stata introdotta la seguente classificazione:

- 01 Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge
- 02 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento
- 03 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori
- 04 Valorizzazione delle reti regionali
- 05 Città metropolitane

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

06 Porti e interporti: ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete

07 Aeroporti: accessibilità su ferro

08 Diretrici di interesse nazionale

09 Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Ulteriore novità nella struttura del Contratto di Programma 2017-2021 è, infine, rappresentata dalla elaborazione delle sotto elencate 10 “**Appendici**” alla Relazione informativa, le quali forniscono una rilevante mole di informazioni dettagliate sugli interventi oggetto del contratto.

- 1) Relazione sul progetto d’investimento Raddoppio Voltri-Brignole;
- 2) Dettaglio Delibere CIPE per intervento;
- 3) Relazione finanziaria Investimenti compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche;
- 4) Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2017-2021;
- 5) Schede interventi CdP-I agg. 2017–2021;
- 6) CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale;
- 7) CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento;
- 8) Relazione interventi finanziati dall’art. 7-ter del DL n. 43/2013;
- 9) Metodologia di calcolo indicatori di misurazione di risultato ex art.8 CdP-I 2017-2021;
- 10) CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale.

Nel corso dell’iter approvativo sono stati redatti un annesso 1 alla relazione informativa relativo alle raccomandazioni del CIPE e alle osservazioni della Corte dei conti, nonché un annesso 2 relativo alle condizioni e osservazioni delle Commissioni Parlamentari.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.4 Il quadro finanziario**

Il Contratto di Programma, parte investimenti, tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contiene tutti i finanziamenti per gli investimenti ferroviari che fanno capo ad RFI in cui confluiscono risorse statali, sia che essi derivino da disposizioni puntuali che assegnano risorse specifiche in maniera vincolata a precise destinazioni (ad esempio da provvedimenti normativi, da delibere CIPE, da decisioni comunitarie, da decreti di autorità di gestione di programmi di co-finanziamento nazionale ed europeo, da convenzioni con gli enti locali) sia nei casi in cui la destinazione delle risorse non è vincolata (come avviene ad esempio per le assegnazioni in conto impianti delle risorse statali previste nel capitolo n.7122/PG 2 del Ministero dell'economia e delle finanze). Per quest'ultima categoria di finanziamenti è il Contratto stesso che ne definisce l'effettiva destinazione a programmi e progetti di investimento e ciò rappresenta un importante obiettivo del Contratto medesimo, senza il quale tali risorse non sono utilizzabili per il gestore dell'infrastruttura. Allo stesso modo, il Contratto consente di riallocare risorse derivanti da economie operative o eccedenze di stanziamento verso altre destinazioni, eventualmente anche a copertura di eventuali definanziamenti.

Sotto il profilo contenutistico, il Contratto di programma, parte investimenti, 2017-2021 contrattualizza i seguenti finanziamenti:

- **nuovi finanziamenti** per un valore complessivo di **13.924,70 milioni di euro**;
- **definanziamenti** per un valore complessivo di **666,06 milioni di euro** derivanti da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;

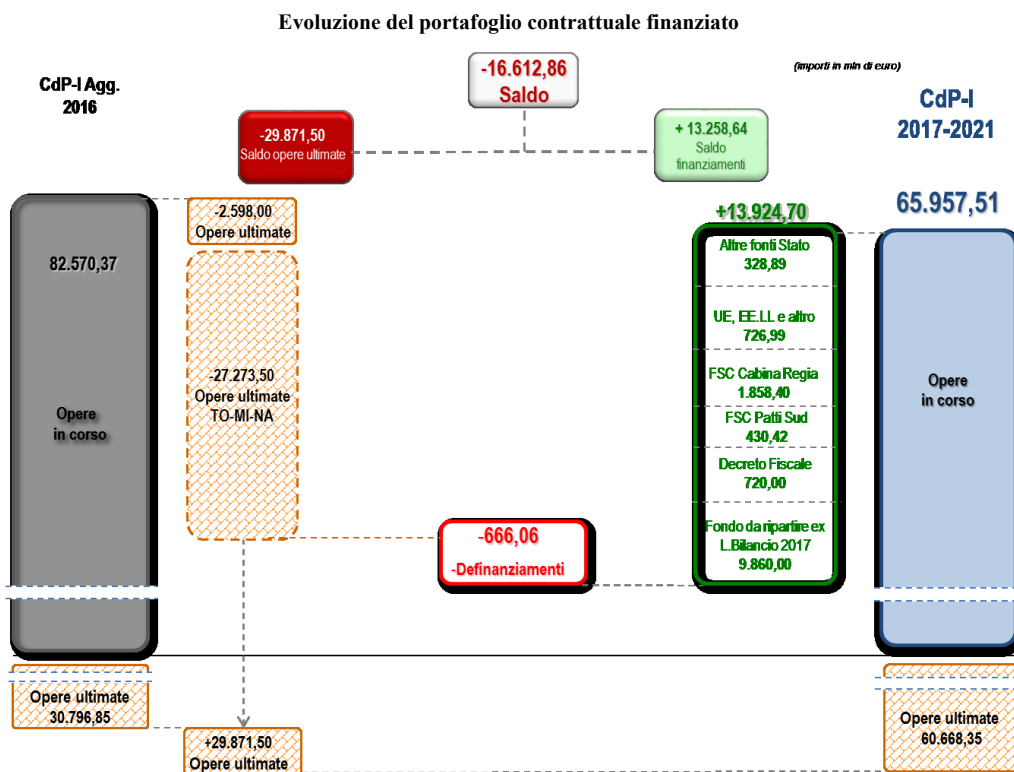
Alla luce dei dati sopraindicati si registra, pertanto, un saldo incrementale dei finanziamenti disponibili e contrattualizzati pari a **13.258,64 milioni di euro**.

In aggiunta ai predetti finanziamenti contrattualizzati, le variazioni introdotte dal nuovo documento di pianificazione in esame riguardano inoltre:

- **trasferimento** nella **Tabella “Investimenti ultimati”** di interventi conclusi pari a circa **29.871,50 milioni di euro** riferiti per 27.273,50 milioni alla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli e per 2.598 milioni ad investimenti sulla rete tradizionale;
- **rimodulazioni** di risorse già contrattualizzate, a saldo zero, a favore di interventi improcrastinabili e nella logica di perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse, **per un importo complessivo di 679,60 milioni di euro**.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

La Figura seguente rappresenta l'Evolutione del portafoglio contrattuale finanziato.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.5 Le Tabelle sugli investimenti del Contratto di Programma 2017-21.

Gli investimenti in corso e programmatici sono riportati nel Contratto di programma 2017-2021 nelle seguenti Tabelle:

- Tab. A “Portafoglio Investimenti in corso e Programmatici”,
- Tab. B “Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali”.

3.5.1 Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici

Come detto, gli investimenti ricompresi nella Tabella A sono rappresentati secondo due viste:

- Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario.
- Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione.

Per una visione complessiva degli investimenti è opportuno fare riferimento all’Articolazione degli interventi in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione.

Di seguito si riporta la Tabella A comprensiva del dettaglio delle risorse disponibili oggetto del Contratto (Sezione 1 – Opere in corso finanziate) e dei fabbisogni finanziari articolati per il quinquennio di vigenza del contratto (Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021), per il quinquennio successivo (Sezione 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026) e oltre l’orizzonte di Piano (Sezione 4 – Fabbisogni finanziari Oltre Piano).

Tab. A - Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

Programmi	Tabelle	<i>milioni di euro</i>				Totale
		SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	
A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI		49.696,62	29.370,32	40.736,76	59.008,78	178.812,49
01 - Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge		8.714,85	4.070,30	4.944,49	16.155,15	33.884,79
02 - Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento		2.876,41	3.035,00	3.075,00	-	8.986,41
03 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		54,71	80,00	100,00	-	234,71
04 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali		3.582,97	1.765,60	5.180,15	5.382,75	15.911,47
05 - Programmi città metropolitane		8.752,69	4.171,49	4.077,28	1.297,01	18.298,47
06 - Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete		514,24	160,00	500,00	85,00	1.259,24
07 - Programma aeroporti - Accessibilità su ferro		534,75	356,40	1.062,00	1.290,24	3.243,38
08 - Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale		19.939,85	15.731,53	21.797,85	34.798,64	92.267,87
09 - Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli		4.726,15	-	-	-	4.726,15

Si riportano, di seguito, delle informazioni di maggiore dettaglio, relativamente ai programmi di investimento contenuti nelle diverse classi interne alla Tabelle A del Contratto.

❖ A01: “Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge”

Gli interventi relativi alla “Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge” sono inclusi nella tabella A01 del CdP-I 2017-2021 con un valore complessivo di **33.885 milioni di euro** di cui **8.715 milioni di euro** relativi a “Opere in corso finanziate” e risultano articolati in 18 programmi, come rappresentato nella tabella successiva.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Sicurezza e adeguamento obblighi di legge

milioni di euro

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
A2004A Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	2.497,06	251,25	251,89	-	3.000,19
A2004B Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	384,80	25,00	72,59	-	482,39
A2004C Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	241,79	290,00	568,21	-	1.100,00
A2004D Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	114,52	44,00	61,88	-	220,40
A2004E Dismissione contesti obsoleti	170,00	-	-	-	170,00
A2004F Mitigazione effetti venti trasversali	51,00	-	-	-	51,00
A2004G Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	52,00	40,00	50,00	-	142,00
A1004A Sicurezza in galleria	292,28	300,00	400,00	5.007,72	6.000,00
A1004B Risanamento acustico	442,15	540,00	848,20	6.469,65	8.300,00
A1004C Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	325,13	330,00	304,87	-	960,00
A1004D Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	120,00	80,00	100,00	-	300,00
A1004E Sicurezza armamento	1.175,00	566,56	-	-	1.741,56
A1004F Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	15,00	103,50	215,00	-	333,50
A1006 Soppressione passaggi a livello	1.911,97	480,00	788,00	4.677,77	7.857,75
A1008 Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	66,00	60,00	-	-	126,00
A1011 Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	100,00	-	-	-	100,00
A1013A Idrogeologia	606,65	630,00	763,35	-	2.000,00
A1013B Sismica	149,50	330,00	520,50	-	1.000,00
Totale generale	8.714,85	4.070,30	4.944,49	16.155,15	33.884,79

Le nuove risorse contrattualizzate nel CdP-I 2017-2021, pari a circa **1.959 milioni di euro**, sono finalizzate in particolare su interventi necessari a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre ad interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello, la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia, nuove esigenze connesse al Piano sicurezza armamento nonché per l'avvio del nuovo programma di adeguamento a STI.

Di seguito si riporta una breve descrizione dei vari programmi della tabella A01-Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge.

1) A2004A: Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: sistemi per il controllo della marcia del treno

Al fine di garantire una rete ferroviaria sempre più sicura ed efficiente e di trasmettere in maniera automatica tutte le informazioni necessarie alla condotta in sicurezza dei treni nell'ultimo decennio è stato realizzato un importante piano di interventi per l'attrezzaggio della rete con impianti tecnologici finalizzati alla protezione della marcia dei treni quali il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) ed il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC).

I programmi di attrezzaggio sono ormai completati e pertanto le nuove risorse contrattualizzate nel CdP-I 2017-2021, pari a 120 milioni di euro, verranno utilizzate per l'implementazione di ulteriori tecnologie necessarie ad elevare gli standard di sicurezza della circolazione, a migliorare la tutela dell'incolumità delle persone impegnate nei cantieri mobili e temporanei e ad ottimizzare le performance degli impianti di sicurezza sostituendo la trasmissione dei dati attraverso cavi di rame (tra l'altro soggetti a furti continui) con quella su cavi in Fibra Ottica.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA2) A2004B: Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali

Si tratta di un programma di investimenti che prevede il completamento dell'attrezzaggio della rete con rilevatori termici delle boccole calde (RTB) e l'installazione di sensori che consentano di rilevare eventuali sovraccarichi/squilibri di carico, ingombri oltre la sagoma di libero transito e incrementi anomali di temperatura a bordo treno.

La prima fase del programma mira ad attrezzare tutte le linee di transito internazionale, gli scali e i porti e i tratti di linea con lunghe gallerie maggiormente impegnati specialmente dal traffico merci.

Le nuove risorse contrattualizzate nel CdP-I 2017-2021, pari a 25 milioni di euro, consentiranno l'avvio di ulteriori stralci di interventi di attrezzaggio.

3) A2004C: Sistemi per la protezione dei passaggi a livello

Al 31 dicembre 2018 sulla rete FS sono presenti 4.427 passaggi a livello, di cui 3.774 pubblici e 653 manovrati direttamente da privati.

Con riferimento ai passaggi a livello, il CdP-I 2017-2021 prevede due diverse tipologie di programmi:

- un programma di interventi che prevede l'abolizione del rischio connesso alla presenza di passaggi a livello (PL) mediante la realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia e/o sottovia), di cui si parlerà in seguito (riga A1006);
- un programma di interventi finalizzato alla messa in sicurezza dei PL esistenti, senza dover procederne necessariamente alla sostituzione con nuove opere, che riguarda, ovviamente, i PL di cui non sia stata finanziata la soppressione. Gli interventi consistono in una serie integrata di attrezzaggi dei passaggi a livello lato strada, di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio di comando di arresto del treno e di parziale automazione dei PL privati (costo stimato in 1.100 milioni di euro).

Per quanto attiene al solo programma A2004C: Sistemi per la protezione dei passaggi a livello, le nuove risorse contrattualizzate, pari a 50 milioni di euro consentiranno l'avvio di un ulteriore stralcio di interventi da avviare sia per l'attrezzaggio dei PL Pubblici sia per l'attrezzaggio di n. 20 PL privati.

4) A2004D – Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione prevedendo sistemi di diagnostica, fissa e mobile, tecnologicamente avanzati, in grado di acquisire automaticamente i parametri dell'infrastruttura.

Con il CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate ulteriori risorse pari a 79 milioni di euro per la prosecuzione dell'installazione di sistemi di diagnostica impresenziata fissa sull'infrastruttura prioritariamente sulle linee Tirrenica Sud, Tirrenica Nord, Battipaglia-Potenza e Verona-Bologna. Nello specifico il Piano prevede l'attrezzaggio di circa 1.100 Km/anno per 7 anni con sistemi di diagnostica. Nell'ambito del programma è inoltre previsto l'attrezzaggio di treni commerciali con sistemi di diagnostica impresenziata per la misura dei parametri caratteristici della geometria del binario su alcune linee nelle DTP (Direzioni Territoriali Produzione di RFI) di Palermo e Torino.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA5) A2004E – Dismissione contesti obsoleti

Si tratta di un programma, di nuova istituzione in quanto nel CdP-I 2012-2016 gli interventi erano ricompresi nella riga A2004D "Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: altre tecnologie". Detto programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione emanate dall'ANSF, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

Le nuove risorse contrattualizzate con il CdP-I 2017-2021, pari a 60 milioni di euro sono destinate al completamento dell'upgrade tecnologico dei sistemi di blocco sulle linee delle DTP (Direzioni Territoriali Produzione di RFI) di Milano, Genova e Bari, ad attuazione di quanto richiesto dall'ANSF. L'intervento comporta inoltre l'upgrade di alcuni attuali apparati di stazione e di linea in apparati più moderni, ACC (Apparato Centrale Computerizzato)/ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione), nonché i interventi infrastrutturali per la realizzazione di sottopassi.

6) A2004F – Mitigazione venti trasversali

Si tratta di un programma di nuova istituzione in quanto nel CdP-I 2012-2016 gli interventi erano ricompresi nella riga A2004D "Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: altre tecnologie". Detto programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione quali barriere di protezione nelle tratte di binario soggette a forti venti trasversali per consentire la circolazione senza limitazione di velocità.

7) A2004G Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza

Si tratta, anche in questo caso, di un programma di nuova istituzione, in quanto nel CdP-I 2012-2016 gli interventi erano ricompresi nella riga A2004D "Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: altre tecnologie". All'interno di questo programma sono compresi una serie di interventi mirati all'individuazione di soluzioni tecnologiche atte a gestire/mitigare i fattori di rischio correlati alla sicurezza della circolazione e/o dell'esercizio ferroviario, a volte anche in attuazione di nuove disposizioni normative.

Le nuove risorse contrattualizzate con il CdP-I 2017-2021, pari a 10 milioni di euro sono destinate all'avvio di interventi infrastrutturali e tecnologici che si renderanno necessari per la soluzione di problematiche inerenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

8) A1004A - Sicurezza in galleria

Il DM 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie", 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 oppure già esistenti, affinché siano garantiti prefissati livelli di sicurezza.

Il piano di adeguamento previsto dal citato DM 28/10/2005 per le gallerie è stato successivamente disciplinato dalla legge del 24/03/2012 n. 27 che, all'art. 53.2 prevede un allineamento con le analoghe normative europee (STI-SRT) ed impone interventi di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

adeguamento in fase di rinnovo/ristrutturazione relativamente ai requisiti di sicurezza quali la segnaletica, la comunicazione nelle emergenze, i requisiti di sicurezza antincendio per il materiale da costruzione di nuova installazione.

Nel corso del 2017 sono stati avviati numerosi interventi infrastrutturali e tecnologici, volti al miglioramento del livello di sicurezza delle gallerie che, sulla base dell'analisi di rischio a suo tempo effettuata dal gestore della rete, sono risultate essere a più alto livello di rischio. Si tratta in particolare di interventi diretti all'installazione di segnaletica d'emergenza, corrimano, riserve idriche agli imbocchi, illuminazione d'emergenza, dispositivi per la messa a terra.

Con il CdP-I 2017-2021 sono state destinate ulteriori risorse pari a 30 milioni di euro che consentiranno di realizzare ulteriori interventi.

9) A1004B - 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. Il gestore della rete RFI ha quindi redatto un piano di risanamento acustico 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" dal costo stimato di 8,3 miliardi di euro.

Il piano di risanamento acustico è stato sottoposto all'approvazione del Ministero dell'Ambiente ed al benestare 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 sui ricettori.

Con il CdP-I 2017-2021 sono state destinate ulteriori risorse pari a 90 milioni di euro che consentiranno di realizzare ulteriori opere di protezione passiva posizionate lungo la linea ferroviaria o direttamente sui ricettori.

10) A1004C - Accessibilità terminali viaggiatori

Gli interventi mirano alla realizzazione di un network di "Smart and Easy Station", stazioni di nuova generazione, che possano funzionare da hub per la mobilità integrata con una serie di servizi riconoscibili.

In continuità con gli investimenti avviati negli anni scorsi relativi al business del trasporto pubblico locale, sono stati individuati due macro progetti per le stazioni strettamente integrati tra loro e definiti per sistematizzare e ampliare interventi già in corso o in programma.

Si tratta dei progetti Easy Station, già in corso, per il miglioramento degli spazi fisici delle stazioni e dell'informazione al pubblico, e Smart station, per "vestire" le stazioni di tecnologie digitali:

- in chiave "Easy" ne viene migliorata l'accessibilità e la fruibilità (con la realizzazione di ascensori/rampe, segnaletica, percorsi tattili, adeguamento dell'illuminazione, ecc); la funzionalità, il decoro e la sicurezza (con interventi di upgrade degli spazi interni ed esterni alla stazione, l'abilitazione all'offerta di servizi aggiuntivi, la delimitazione dei fronti di accesso ai binari, la realizzazione di parcheggi di interscambio, aree per car/bike sharing, ecc); l'informazione al pubblico (con l'implementazione su larga scala di nuovi dispositivi di informazione al pubblico conformi ai più avanzati standard di qualità);

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- in chiave “Smart” viene sviluppata una infrastruttura digitale all’interno della stazione ed implementate due nuove iniziative: a) il servizio “Wi-life station”, un Portale Virtuale di Stazione per informazioni di viaggio e altre utilità (ad esempio mappe, previsioni del tempo, ecc.); b) la piattaforma Smart Energy Management per il monitoraggio e controllo da remoto delle utilities di stazione (energia elettrica, gas naturale, acqua) e per l’efficientamento dei consumi.

Tutto questo senza dimenticare le stazioni più piccole, meno frequentate, diffuse in tutto il Paese e spesso presenziate con tecnologie “a distanza”, per le quali si portano avanti iniziative decisamente orientate alla creazione di valore condiviso, prevedendo, ad esempio, l’aumento del numero di spazi concessi in comodato gratuito a enti locali e organizzazioni no profit per attività di valore sociale, con ricadute positive sia sulla vivibilità delle stazioni che del territorio che le ospita.

Il programma ha subito una riprogrammazione rispetto all’aggiornamento 2016 del CdP-I per l’estensione del perimetro degli interventi previsti con ulteriori interventi per il controllo “intelligente” degli accessi alle banchine nelle 620 stazioni più frequentate della rete.

Con il CdP-I 2017-2021 sono state contrattualizzate ulteriori risorse per 165 milioni di euro che consentiranno di proseguire l’attrezzaggio delle 620 stazioni più frequentate della rete.

11) A1004D – “Smaltimento materiali inquinanti ed altri obblighi di legge”

Il programma comprende principalmente le attività di smaltimento dei materiali inquinanti di risulta dei processi di manutenzione dell’infrastruttura (acciaio, rame, traverse, pietrisco, terre di scavo, residui di lavorazioni, ecc) e la bonifica dei siti inquinati. Per i materiali di risulta viene innanzitutto valutato il riuso di quelli ancora in buono stato di conservazione in modo da limitare il prelievo di nuove materie prime. I materiali non reimpiegabili vengono ceduti a terzi, privilegiando le attività che garantiscono il loro recupero. Solo quando anche questa soluzione non è praticabile si procede allo smaltimento. Le principali attività consistono in: - Smaltimento di pietrisco amiantato - Smaltimento di traverse e legnami impregnati - Bonifica di siti inquinati.

Con il CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate risorse per 30 milioni di euro per la realizzazione di ulteriori opere interessanti l’intera rete in base alle esigenze che si manifestano durante l’esecuzione dei lavori di manutenzione all’infrastruttura.

12) A1004E - Sicurezza Armamento

Nell’intera rete sono presenti circa 27.000 Km di binario (di corsa e circolazione) e circa 31.000 deviatoi (sui binari di corsa e di circolazione). Di questi circa 1.400 Km di binario e circa 12.000 deviatoi risultano ad oggi posati su traverse in legno con una vetustà superiore ai 20 anni per il 94% dei binari e per il 60% dei deviatoi.

Il programma è finalizzato al superamento di queste situazioni, con un perimetro di intervento che riguarderà prioritariamente tutte le situazioni di obsolescenza dell’armamento che presentano rischi per la sicurezza dell’esercizio ferroviario.

L’attuale quadro normativo prevede infatti l’eliminazione, nei limiti del tecnicamente ed economicamente conveniente, dell’uso del legno, la generalizzazione dell’uso di traverse e traversoni in cemento armato precompresso, l’estensione della lunga rotaia saldata e l’uso di componentistica di tipo innovativo negli apparecchi del binario.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

L'utilizzo di traverse in cemento armato precompresso permette, inoltre, di migliorare la qualità del binario, incrementare l'utilizzo dell'infrastruttura, limitare le attività di manutenzione garantendo alti standard qualitativi del binario.

Con il CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate ulteriori risorse per 858 milioni di euro che consentiranno di avviare una serie di interventi su circa 600 km di linee della rete nazionale.

13) A1004-F Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi

Il programma, di nuova istituzione, prevede interventi di adeguamento della Rete TEN-T ai target indicati dal Regolamento UE n. 1315/2013 riguardanti l'adeguamento dell'infrastruttura ai parametri europei (sagoma, modulo e peso assiale) ed all'installazione del sistema europeo di segnalamento e controllo (ERTMS).

Il programma interviene sulle linee non interessate dai programmi di upgrading e riguarda principalmente il consolidamento dell'infrastruttura finalizzato a consentire l'elevazione del carico assiale dei rotabili e la velocizzazione del traffico.

Con il CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate risorse per 15 milioni di euro che consentiranno di avviare una prima fase di interventi atti a eliminare alcune criticità puntuali che non consentono il rispetto dei requisiti previsti dalle STI.

14) A1006 - Soppressione dei passaggi a livello

Come detto brevemente al precedente punto 3), trattando il programma A2004C relativo alla messa in sicurezza dei passaggi a livello esistenti, il CdP-I 2017-2021, ai sensi di quanto previsto dalle leggi 189/1983 e 354/1998, prevede un programma specifico per l'abolizione del rischio connesso alla presenza di passaggi a livello (PL) mediante la realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia e/o sottovia).

Nel CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate nuove risorse pari 159 milioni di euro. Gli interventi mirano alla realizzazione di un network di "Smart and Easy Station", stazioni di nuova generazione, che possano funzionare da hub per la mobilità integrata con una serie di servizi riconoscibili.

In continuità con gli investimenti avviati negli anni scorsi relativi al business del trasporto pubblico locale, sono stati individuati due macro progetti per le stazioni strettamente integrati tra loro e definiti per sistematizzare e ampliare interventi già in corso o in programma.

Si tratta dei progetti Easy Station, già in corso, per il miglioramento degli spazi fisici delle stazioni e dell'informazione al pubblico, e Smart station, per "vestire" le stazioni di tecnologie digitali:

- in chiave "Easy" ne viene migliorata l'accessibilità e la fruibilità (con la realizzazione di ascensori/rampe, segnaletica, percorsi tattili, adeguamento dell'illuminazione, ecc); la funzionalità, il decoro e la sicurezza (con interventi di upgrade degli spazi interni ed esterni alla stazione, l'abilitazione all'offerta di servizi aggiuntivi, la delimitazione dei fronti di accesso ai binari, la realizzazione di parcheggi di interscambio, aree per car/bike sharing, ecc); l'informazione al pubblico (con l'implementazione su larga scala di nuovi dispositivi di informazione al pubblico conformi ai più avanzati standard di qualità);
- in chiave "Smart" viene sviluppata una infrastruttura digitale all'interno della stazione ed implementate due nuove iniziative: a) il servizio "Wi-life station", un Portale Virtuale di Stazione per informazioni di viaggio e altre utilità (ad esempio mappe, previsioni del tempo, ecc.); b) la piattaforma Smart Energy Management per il monitoraggio e controllo da remoto

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

delle utilities di stazione (energia elettrica, gas naturale, acqua) e per l'efficiamento dei consumi.

Tutto questo senza dimenticare le stazioni più piccole, meno frequentate, diffuse in tutto il Paese e spesso presenziate con tecnologie "a distanza", per le quali si portano avanti iniziative decisamente orientate alla creazione di valore condiviso, prevedendo, ad esempio, l'aumento del numero di spazi concessi in comodato gratuito a enti locali e organizzazioni no profit per attività di valore sociale, con ricadute positive sia sulla vivibilità delle stazioni che del territorio che le ospita.

15) A1008 –Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale

Il programma prevede iniziative volte al rinnovo e upgrading della flotta navale per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari. I servizi marittimi per la Sicilia sono assicurati con quattro navi ferroviarie ad uso esclusivo dei treni passeggeri e merci. Nel luglio 2013 la flotta si è "ringiovanita" con l'entrata in esercizio della Nave Traghetto Messina di ultima generazione. Il collegamento con la Sardegna, dedicato esclusivamente a trasporti ferroviari, viene svolto solo su domanda delle Imprese ferroviarie.

Le nuove risorse contrattualizzate con il CdP-I 2017-2021, pari a 60 mln di euro, sono destinate all'acquisto di una nuova nave, gemella della nave Messina, finalizzata a garantire l'esercizio sia "da e per" la Sicilia sia "da e per" Golfo Aranci.

16) A1011 – Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo

Detto programma trae la propria ratio nel 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, parte investimenti, 2007-2011, "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".

Gli interventi di ripristino e potenziamento da realizzare sulle linee interessate dal terremoto in Abruzzo, nell'ambito del suddetto finanziamento, sono stati definiti, di concerto con le varie Amministrazioni Locali e sono stati ripartiti tra la Direzione Territoriale Produzione (DTP) di Ancona per circa 47 mln di euro e la Direzione Territoriale Produzione (DTP) di Roma per circa 53 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2018 lo stato di avanzamento degli interventi di ripristino e potenziamento degli impianti relativi alle linee interessate dal terremoto in Abruzzo, per gli interventi ricadenti nella Direzione Territoriale Produzione (DTP) di Ancona (circa 47 mln di euro), è il seguente:

Interventi sulla Rete ferroviaria in Abruzzo DTP Ancona

Id	Direzione Territoriale Produzione ANCONA	Importo (mln euro)	Contabilizzato (mln euro)	Impegnato (mln euro)
a)	INTERVENTI ULTIMATI	42,8	41,7	42,8
b)	INTERVENTI IN CORSO	3,4	-	3,4
c)	OPERE COMPLEMENTARI	1,0	-	-
	Totale	47,2	41,7	46,2

Riguardo invece gli interventi di competenza della Direzione Territoriale Produzione (DTP) di Roma (circa 53 milioni di euro), al 31 dicembre 2018 lo stato di avanzamento è il seguente:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Interventi sulla Rete ferroviaria in Abruzzo DTP Roma

Id	Direzione Territoriale Produzione ROMA	Importo (mln euro)	Contabilizzato (mln euro)	Impegnato (mln euro)
a)	INTERVENTI IN CORSO (ripristino strutture danneggiate dal sisma e adeguamento sismico di fabbricati e opere d'arte)	7,5	6,6	6,6
b)	INTERVENTI IN CORSO (Velocizzazione tratta Sulmona-Roma)	45,0	40,3	42,6
	Totale	52,5	46,9	49,2

17) A1013A – “Idrogeologia”

Il programma “idrogeologia” prevede l’eliminazione di punti singolari della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico, e l’installazione di sistemi di allarme per segnalare fenomeni veloci che interessano la sede ferroviaria.

Le criticità per l’infrastruttura ferroviaria e per la sicurezza della circolazione ferroviaria riguardano principalmente fenomeni, idraulici e di tipo franoso, caratterizzati da un’elevata velocità di evoluzione (fenomeni veloci), quali cadute massi, colate rapide, piene impulsive e flussi iperconcentrati (debris-flow).

Con riferimento a dette criticità è stato pertanto individuato, dal gestore della rete, 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.

Le nuove risorse contrattualizzate con il CdP-I 2017-2021, pari a 158 milioni di euro, sono finalizzate ad un ulteriore stralcio di interventi, n. 300 punti singolari soggetti a rischio idrogeologico (per un’estesa di circa 100 km), oltre a specifici interventi su attraversamenti fluviali e installazione di sistemi di rete allarmata per circa 30 km.

18) A1013B: “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 seguenti soggetti:

- 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;
- proprietari di 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 e per l’esecuzione di tali verifiche si è stimato un tempo di 8 anni (dal 2013 al 2021) e un costo di 268 milioni di euro.

Con il nuovo CdP-I 2017-2021 è stato esteso il perimetro degli interventi traguardando l’orizzonte temporale del 2026 e sono state quantificate le realizzazioni dei necessari interventi di miglioramento sismico, per le opere d’arte e per i fabbricati la cui verifica di vulnerabilità

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

sismica ha fornito esito negativo portando il costo complessivo del programma a circa 1.000 milioni di euro.

Le nuove risorse contrattualizzate nel CdP-I 2017-2021, pari a 50 milioni di euro, sono finalizzate alla prosecuzione delle indagini e delle verifiche di vulnerabilità sismica su ulteriori 1.071 opere d'arte, di cui 820 opere d'arte e 251 fabbricati e alla prosecuzione delle attività di progettazione e conseguente realizzazione di ulteriori 100 interventi di miglioramento sismico.

❖ **A02: “Tecnologie per la circolazione e l’efficientamento”.**

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

Nel CdP-I 2017-2021 tali tecnologie sono classificate nella Tabella A02, con costi totali previsti pari a **8.986 milioni di euro**, di cui **2.876 milioni** di risorse disponibili; le nuove risorse sono complessivamente pari a circa **688 milioni di euro**.

Detto piano (Tecnologie per la circolazione e l’efficientamento) si suddivide a sua volta nei seguenti 6 programmi dei quali si fornisce di seguito una breve descrizione.

Tecnologie per la circolazione e l’efficientamento

milioni di euro

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
A2001B Tecnologie per la circolazione	1.512,07	1.940,41	2.050,00	-	5.502,48
A2005 Telecomunicazioni e GSM-R	515,38	180,00	200,00	-	895,38
A2008 Sviluppo tecnologie innovative	178,55	155,00	200,00	-	533,55
A2009 Security	167,66	70,00	100,00	-	337,66
A2010 Sistemi Informativi	223,76	189,00	225,00	-	637,76
A2011 Tecnologie per l’interoperabilità (ERTMS)	278,98	500,59	300,00	-	1.079,57
Totale	2.876,41	3.035,00	3.075,00	-	8.986,41

1) A2001B - Tecnologie per la Circolazione

Gli interventi ivi previsti riguardano interventi diffusi di upgrading delle linee degli impianti finalizzati ad adeguare sia la dotazione infrastrutturale (armamento, linea di contatto) sia quella tecnologica (sistemi di segnalamento e strumenti di governo della circolazione) al fine di recepire l’evoluzione programmata del traffico in coerenza con i modelli di esercizio concordati con gli Enti locali.

Detti interventi consentiranno un migliore sfruttamento delle potenzialità della rete, con positive ricadute sulla regolarità di esercizio.

Nel CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate ulteriori risorse pari a 454 milioni di euro; le nuove risorse sono destinate all’avvio di interventi prioritari nell’ambito del programma (interventi puntuali di upgrade degli apparati di stazione e di linea diffusi sul territorio nazionale su tratte non interessate da progetti di potenziamento tecnologico, prosecuzione del rinnovo/efficientamento del parco mezzo di manutenzione e diagnostica, ecc).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA2) A2005: Telecomunicazioni e GSM-R

La realizzazione di un sistema GSM-R, il quale rappresenta uno standard internazionale di telefonia mobile per le comunicazioni ferroviarie, concretizza gli impegni assunti in ambito UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) con la firma dell'accordo sull'implementazione del sistema GSM-R da parte delle ferrovie europee.

Il programma di investimento riguarda la realizzazione su scala nazionale di una rete radio, rispondente al nuovo standard europeo, per la trasmissione mobile tra personale e impianti di terra e personale e impianti a bordo dei treni. 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 anormalità ed emergenza. Il programma prevede inoltre la realizzazione della rete VOIP a larga scala, rete multiservizi abbinata ai sistemi di segnalamento e nuove realizzazioni di copertura GSM-R in galleria.

Nel CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate ulteriori risorse pari a 25 milioni di euro per l'upgrading dei sistemi GSMR per garantire la piena funzionalità dell'ERTMS sui corridoi interoperabili e in particolare sulla tratta Milano Greco - Chiasso.

3) A2008 – Sviluppo Tecnologie Innovative

Il programma riguarda realizzazioni di impianti e sistemi ad altissimo contenuto tecnologico quali ad esempio i sistemi per la diagnostica integrata dell'infrastruttura, i sistemi di distanziamento ad alta disponibilità e che possano sfruttare reti satellitari, lo sviluppo di Piattaforme per l'integrazione di sistemi di segnalamento. Rientrano nel programma anche gli impianti e i sistemi a supporto di tutti i processi aziendali.

Con il CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate ulteriori risorse, pari a 30 milioni di euro, per l'avvio di una 1^a fase del programma "Dimostratori Tecnologici" che consiste principalmente nell'adeguamento degli attuali impianti di Firenze Osmannoro e di attrezzaggio di locali già nella disponibilità di RFI al fine di consentire la conversione d'uso dei locali stessi a laboratori.

4) A2009 – Security

Si tratta di interventi finalizzati ad assicurare la piena disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria contenendo quanto più possibile le interferenze esterne (danneggiamenti al patrimonio societario, occupazioni della sede ferroviaria, etc.) attraverso interventi tecnologici mirati e la valorizzazione della stretta collaborazione con le Istituzioni e le Forze dell'Ordine.

Il programma copre, inoltre, le esigenze specialistiche di Struttura e gli obblighi di legge della Polizia Ferroviaria (DPR 753/80). Le principali attività in corso riguardano la messa in sicurezza di grandi e medie stazioni, fermate impresenziate, magazzini contenenti materiali pregiati, locali adibiti ad uffici, gallerie e tratti di linea ad alto rischio di sabotaggi e/o furti rame, posti tecnologici strategici per la circolazione ferroviaria ubicati sia sulla linea AV/AC che sulla Rete Convenzionale, sottostazioni elettriche, postazioni di controllo volte alla gestione delle emergenze in collaborazione con le Forze dell'ordine, Protezione Civile, VV.FF., nuovo software di gestione degli impianti di videosorveglianza.

Con il CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate ulteriori risorse, pari a 15 milioni di euro, per:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- la realizzazione del mezzo URV (Unmanned Railway Vehicle) consistente in un sistema in grado di agire sull'infrastruttura ferroviaria effettuando una serie completa di misure integrate tali da fornire tutte le informazioni sullo stato della rete ferroviaria stessa ed è orientato al monitoraggio in condizioni di interruzione della circolazione, basato sui principi di safety e security;
- la sostituzione degli apparati (server, condizionamento, quadri elettrici) ed aggiornamento delle componenti software degli impianti di videosorveglianza al fine di ridurre i punti di vulnerabilità (point of failure), diminuire i consumi energetici e limitare i costi manutentivi;
- la realizzazione di nuovi impianti di protezione attiva (videosorveglianza, anti intrusione e controllo accessi) e protezione passiva (recinzioni, cancelli, inferriate) a tutela di oltre 20 assets ferroviari.

-

5) A2010 – Sistemi informativi

Il programma riguarda l'introduzione o l'upgrading di sistemi informativi tali da supportare il rapido cambiamento in atto in RFI nei processi "core".

Per questi interventi nel CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate ulteriori risorse, pari a circa 59 milioni di euro.

6) A2011 - ERTMS

- 7) Il programma consiste nell'upgrading degli attuali sistemi nazionali di controllo della marcia del treno e segnalamento, allo standard ERTMS (European Rail Traffic Management System), da attuare gradualmente secondo un piano prestabilito anche in ottemperanza alle normative europee in materia di interoperabilità delle rete ferroviaria.

Nel CdP-I 2017-2021 sono contrattualizzate ulteriori risorse pari a 96 milioni di euro per il proseguimento dell'attrezzaggio delle tratte previste in attivazione entro il 2026, per complessivi 416 km. In particolare la tratta "Novara – Torino O. (km 103)", la "Verona – Bologna (km 133)" e la tratta "Bologna – Prato – Pisa – Livorno/La Spezia (km 180)".

❖ A03: "Valorizzazione turistica delle ferrovie minori"

Lo sviluppo del turismo riveste un ruolo di primo piano nel quadro delle politiche per la crescita economica del Paese: il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ha posto al centro della sua azione il Piano Strategico di Sviluppo del Turismo in Italia (2016-2021), con il fine di coniugare la valorizzazione del territorio e del patrimonio artistico italiano con l'attivazione di una straordinaria leva occupazionale ed economica. Proprio per questo le Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica riconoscono i poli turistici come componenti fondamentali del sistema infrastrutturale nazionale.

In coerenza con la strategia Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente definita in Connettere l'Italia e con la Legge n.128 del 9 agosto 2017 "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico" nel Contratto di Programma Investimenti 2017-2021 è stato inserito un nuovo specifico programma.

Il costo complessivo di tale programma è stimato in **235 milioni di euro**, di cui **55 milioni di euro** disponibili; le nuove risorse sono pari a **36 milioni di euro**.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Valorizzazione turistica delle Ferrovie minori

Programmi	SEZIONE				Totale
	1 Opere in corso finanziate	2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	
P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	54,71	80,00	100,00	-	234,71
Totale	54,71	80,00	100,00	-	234,71

milioni di euro

Sulla materia è intervenuta la Legge 9 agosto 2017, n.128 che ha disciplinato le modalità di individuazione e finanziamento delle linee ferroviarie in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico da reimpiegare a fini turistici.

❖ A04: “Interventi destinati alla valorizzazione delle reti regionali”

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari devianti, la realizzazione di sottopassi, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione.

E' prevista l'elettrificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli Accordi Quadro per la capacità sottoscritti da RFI e Regioni per lo sviluppo dei modelli di servizio del segmento del trasporto locale.

Nel CdP-I 2017-2021 il costo complessivo del programma è pari a **15.911 milioni di euro**, di cui **3.583 milioni** di risorse disponibili.

Valorizzazione delle reti regionali

Programmi	SEZIONE				Totale
	1 Opere in corso finanziate	2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	
Bacini Nord Ovest	884,05	559,00	1.580,25	-	3.023,31
Bacini Nord Est	344,70	480,00	795,00	-	1.619,70
Bacini Centro	943,72	614,60	1.385,50	787,81	3.731,64
Bacini Sud e Isole	1.410,49	112,00	1.419,40	4.594,93	7.536,82
Totale Bacini	3.582,97	1.765,60	5.180,15	5.382,75	15.911,47

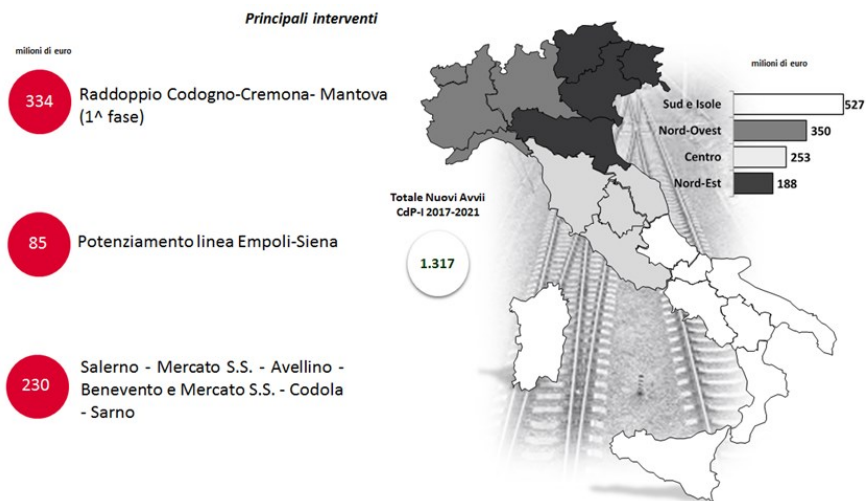
milioni di euro

Le nuove risorse, che ammontano a **1.317 milioni di euro**, consentiranno un ulteriore impulso al rilancio del trasporto pubblico locale mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni nell'ambito del programma FSC 2014-2020.

Ulteriori iniziative riguardano il potenziamento tecnologico di linee di bacino al fine di migliorarne l'indice di regolarità e risolvere situazioni puntuali di interferenza tra i flussi di traffico.

Di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA



❖ A05: “Interventi destinati alle aree metropolitane”

La necessità di seguire lo sviluppo urbano delle aree metropolitane congiuntamente all’esigenza di recuperare l’esistente squilibrio modale che caratterizza attualmente il settore, costituiscono elementi centrali nella pianificazione degli investimenti infrastrutturali nel segmento della mobilità di breve raggio. L’infrastruttura ferroviaria dei nodi urbani è caratterizzata da elevati volumi di traffico di treni viaggiatori che, in particolare nelle fasce orarie “pendolari”, portano le linee ad elevati indici di utilizzazione, in alcuni casi prossimi alla saturazione.

Le stazioni ricomprese nei nodi urbani sono caratterizzate da elevati indici di frequentazione e necessitano di caratteristiche specifiche per svolgere al meglio le funzioni di afflusso/deflusso.

Nel CdP-I 2017-2021 il costo complessivo del programma è pari a **18.298 milioni di euro**, di cui **8.753 milioni** di risorse disponibili.

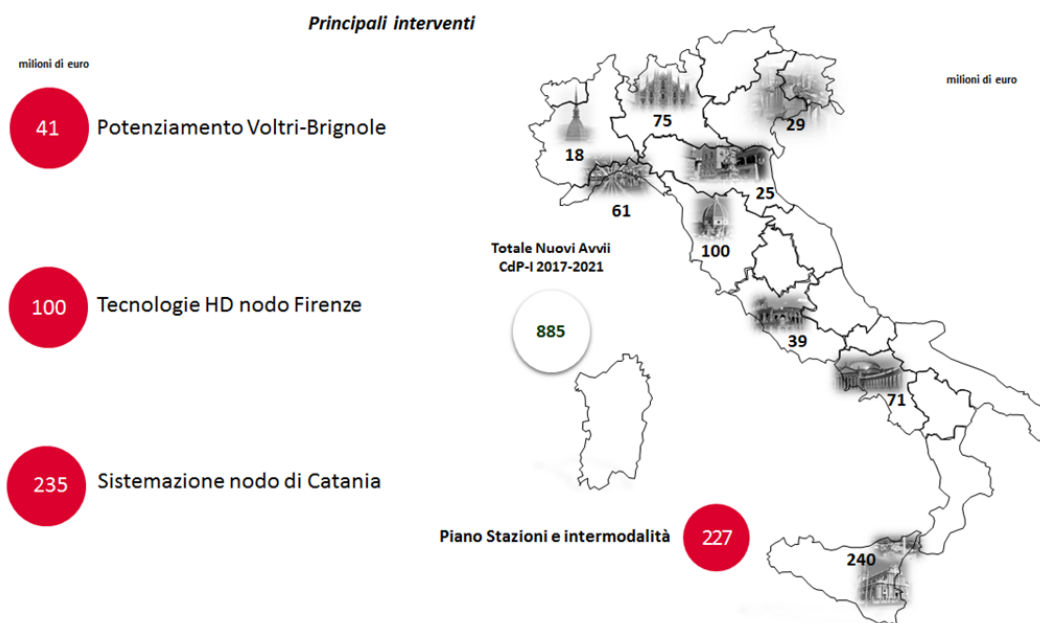
Aree metropolitane

Programmi	milioni di euro				Totale
	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari	
Torino	1.196,13	262,57	312,00	-	1.770,70
Milano	849,81	364,30	438,00	466,70	2.118,81
Genova	666,20	36,00	844,00	-	1.546,20
Venezia	127,90	96,20	117,00	-	341,10
Bologna	59,31	126,94	137,00	-	323,26
Firenze	203,40	295,60	138,00	-	637,00
Roma	1.367,68	1.175,31	695,41	-	3.238,39
Napoli	167,24	150,80	426,00	-	744,04
Bari	542,21	45,10	173,00	630,70	1.391,01
Reggio Calabria	12,69	10,00	76,00	199,61	298,30
Messina	2,32	15,70	120,00	-	138,02
Catania	380,60	625,09	120,00	-	1.125,69
Palermo	2.089,31	47,80	174,00	-	2.311,11
Cagliari	1,50	7,70	59,00	-	68,20
Interventi diffusi per il potenziamento dell’intermodalità	1.086,39	912,37	247,87	-	2.246,63
Totale Aree Metropolitane	8.752,69	4.171,49	4.077,28	1.297,01	18.298,47

Le nuove risorse, che ammontano a **885 milioni di euro**, consentiranno la realizzazione di importanti investimenti.

Di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA



❖ **A06: “Programma porti e interporti. Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete”**

Gli interventi di “ultimo e penultimo miglio” riguardano il collegamento fra la stazione di origine/termine corsa del treno, denominata transfer station, e l’impianto dove il materiale viene terminalizzato (raccordo industriale, terminale intermodale, ecc.).

Per l’efficientamento delle operazioni di “ultimo miglio” è necessario un approccio integrato che comprenda sia una componente infrastrutturale che organizzativa.

Dal punto di vista infrastrutturale occorre, infatti, adeguare la lunghezza dei binari allo standard europeo, estendere l’elettrificazione fino ai binari di presa e consegna, provvedere ad un layout del piano di stazione idoneo a ridurre il numero e l’estensione delle manovre primarie e secondarie, ed, infine, provvedere all’installazione del segnalamento basso secondo quanto previsto dal Relolamento sui segnali.

Dal punto di vista organizzativo, invece, occorre garantire, ove possibile, la presenza di un Gestore di manovra unico, migliorare la programmazione delle operazioni, sia di manovra che di handling, con riduzione delle attività in gestione operativa; ed addivenire ad un migliore sfruttamento della capacità delle stazioni e dei terminal portuali ed interportuali, alleggerendo le stesse da funzioni spurie, come la sosta carri e la piccola manutenzione. Nel caso dei porti, inoltre, ai predetti aspetti si aggiunge la necessità di ridurre i tempi di sdoganamento della merce e l’opportunità, dove gli spazi lo consentono, di far partire direttamente i treni per le destinazioni finali dalle stazioni portuali.

In tale quadro le azioni programmate sono finalizzate all’incremento prestazionale delle linee 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.

In sintesi, gli obiettivi del Piano di sviluppo del network merci riguardano:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

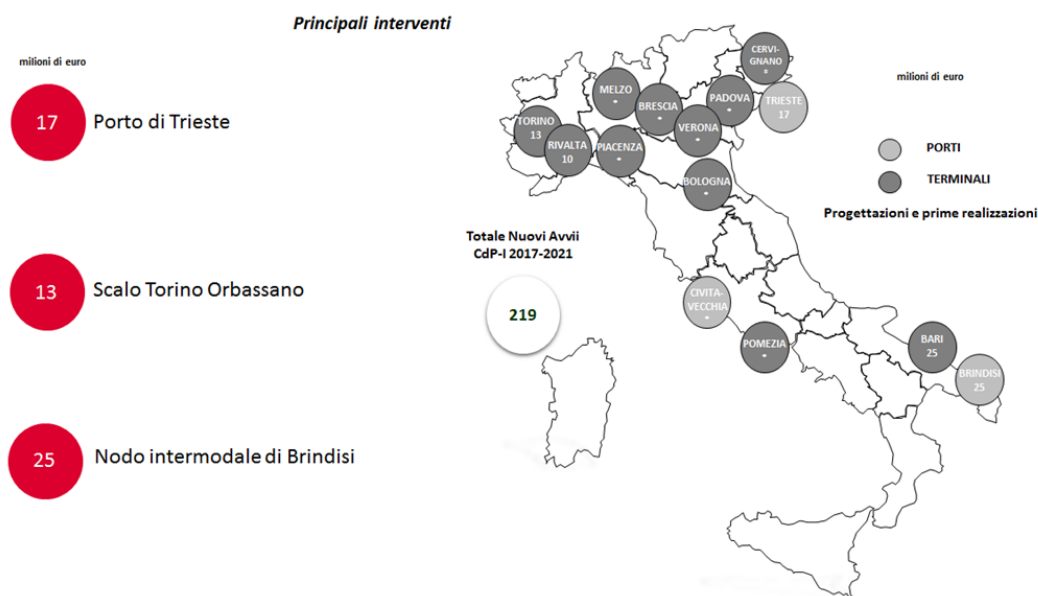
- adeguamento prestazionale dei corridoi europei in termini di codifica traffico combinato e moduli treno, in particolare per i collegamenti con i valichi alpini;
- separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio;
- potenziamento e l'efficientamento delle interconnessioni tra la rete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

Nel CdP-I 2017-2021 il costo complessivo del programma è pari a **1.259 milioni di euro**, di cui **514 milioni** di risorse disponibili.

Porti e interporti

Programmi	milioni di euro				Totale
	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari	
Porti e Terminali	514,24	160,00	500,00	85,00	1.259,24
Totale Ultimo/penultimo miglio ferroviario	514,24	160,00	500,00	85,00	1.259,24

Le nuove risorse, che ammontano a **219 milioni di euro**, di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.

❖ **A07: "Programma aeroporti. Accessibilità su ferro"**

Il programma aeroporti mira ad integrare la rete aeroportuale a quella ferroviaria e prevede interventi diretti ad aumentare gli standard di accessibilità agli aeroporti mediante un incremento dell'accesso ferroviario.

Nel CdP-I 2017-2021 il costo complessivo del programma è pari a **3.242 milioni di euro**, di cui **535 milioni** di risorse disponibili.

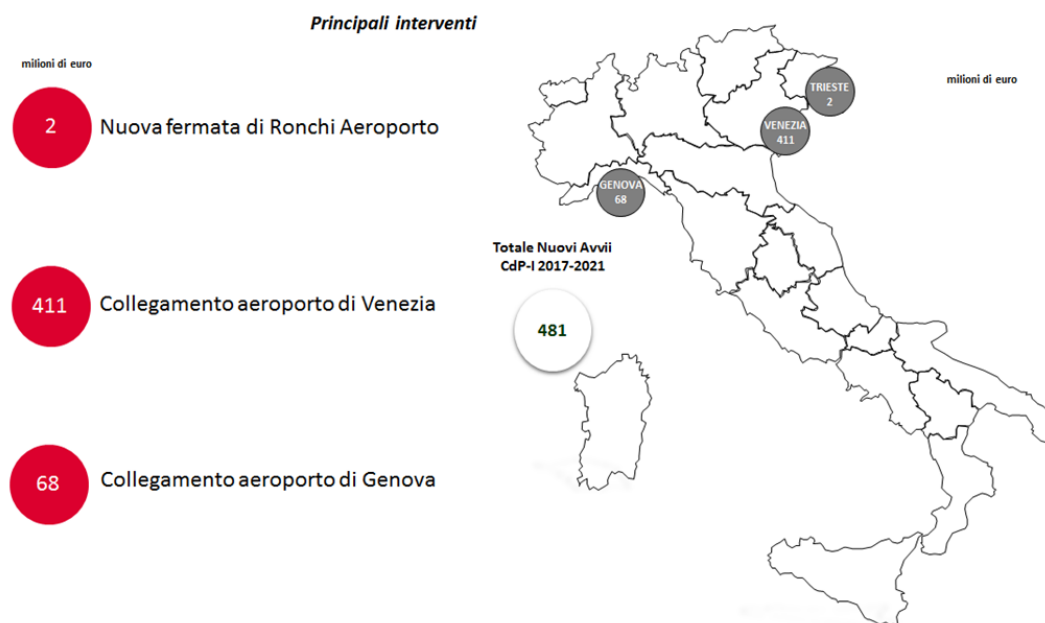
RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Accessibilità su ferro - Aeroporti

Programmi	SEZIONE 1	SEZIONE 2	SEZIONE 3	SEZIONE 4	Totale
	Opere in corso finanziate	Fabbisogni finanziari	Fabbisogni finanziari	Fabbisogni finanziari	
Aeroporti	534,75	356,40	1.062,00	1.290,24	3.243,38
Totale Aeroporti	534,75	356,40	1.062,00	1.290,24	3.243,38

milioni di euro

Le nuove risorse ammontano a **481 milioni di euro**; di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.

❖ **A08: “Direttrici ferroviarie di interesse nazionale”**

L’Allegato al DEF 2017 nell’inaugurare una nuova stagione di politiche infrastrutturali del MIT, fondata sulla centralità della pianificazione strategica, cioè nell’individuazione delle reti di infrastrutture necessarie per la connessione del Paese, ha previsto una nuova classificazione della rete ferroviaria in relazione alle direttrici ferroviarie di interesse nazionale, che nel loro insieme formano lo SNIT di 1° livello, definito tenendo conto:

- dell’evoluzione dell’attuale distribuzione dei traffici di lunga percorrenza (sia passeggeri che merci);
- dell’articolazione funzionale dei quattro corridoio TEN-T che interessano il territorio italiano;
- delle esigenze di collegamento alle principali urbane del paese, nonché ai porti ed agli aeroporti appartenenti alla medesima rete TEN-T.

La rete così ottenuta, articolata per 13 grandi direttrici, include 48 tratte funzionali estese su circa 8.800 km, pari al 44% dell’intera rete ferroviaria nazionale (RFI e altri gestori). Tutte le restanti linee, incluse quelle concesse, formano invece lo SNIT di 2° livello.

Il CdP-I 2017-2021 ha quindi recepito quanto riportato nell’Allegato al DEF 2017 relativamente alla nuova classificazione della rete ferroviaria articolata su direttrici ferroviarie di interesse nazionale.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

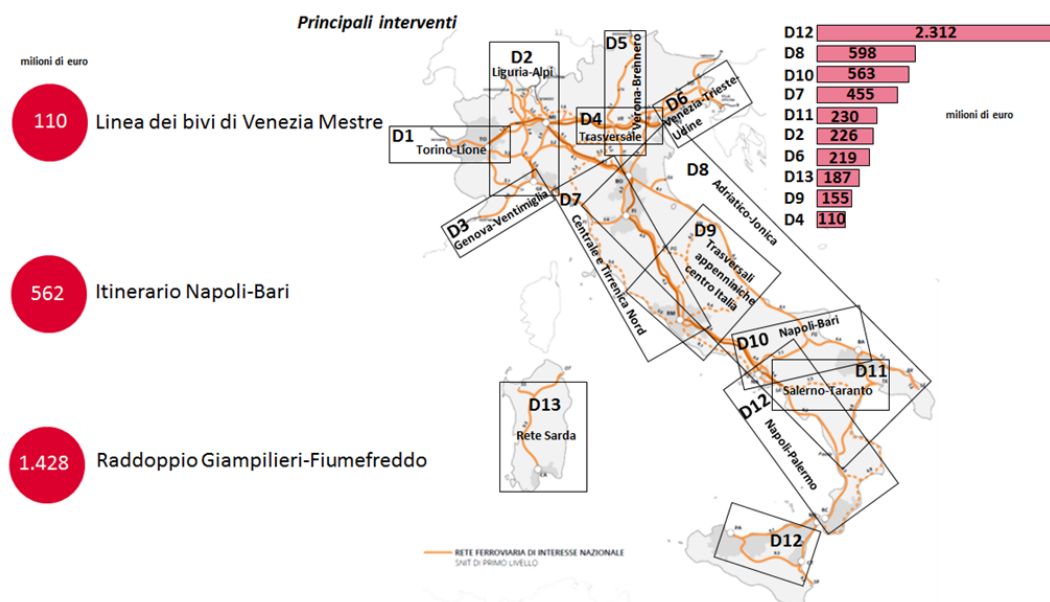
Nel CdP-I 2017-2021 il costo complessivo del programma è pari a **92.268 milioni di euro**, di cui **19.940 milioni** di risorse disponibili.

Direttici ferroviarie di interesse nazionale

Programmi	SEZIONE				Totale
	1 Opere in corso finanziati	2 Fabbisogni finanziari	3 Fabbisogni finanziari	4 Fabbisogni finanziari	
Direttrice Torino-Lione	65,54	1.834,61	-	2.692,85	4.593,00
Direttrice Liguria - Alpi	1.138,87	2.901,04	3.013,01	3.065,62	10.118,54
Direttrice Genova – Ventimiglia	1.002,05	1.381,90	25,75	-	2.409,70
Direttrice Trasversale	944,48	293,54	125,28	-	1.363,29
Direttrice Verona – Brennero	1.551,49	983,10	2.391,41	2,96	4.928,96
Direttrice Venezia-Trieste/Udine	780,26	2.281,70	94,80	8.450,38	11.607,14
Direttrice centrale e direttrice Tirrenica Nord	1.962,28	2.159,49	1.985,03	844,63	6.951,42
Direttrice Adriatico-Ionica	3.024,40	272,62	1.183,22	339,31	4.819,55
Trasversali appenniniche centro Italia	523,99	911,36	3.789,00	-	5.224,35
Trasversale Napoli-Bari	3.205,76	715,80	-	-	3.921,56
Direttrice Salerno – Taranto	307,93	10,00	-	1.134,55	1.452,49
Direttrice Napoli - Palermo	4.861,98	1.772,38	8.547,55	18.268,30	33.450,21
Rete Sarda	404,18	-	567,80	-	971,98
Territorio nazionale	166,64	214,00	75,00	-	455,64
Totale Direttrici	19.939,85	15.731,53	21.797,85	34.798,61	92.267,84

Le nuove risorse, che ammontano a circa **5.013 milioni di euro**, finanziano importanti investimenti di sviluppo delle 13 direttrici. Si segnala, tra gli altri, il finanziamento del PRG di Tortona, dell'ulteriore fase della Milano-Genova, della fase realizzativa del "Ripristino linea dei Bivi" e della "Giampileri- Fiumefreddo", della "Lercara-Montemaggiore" e dell'ulteriore lotto del "Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)".

Proseguono inoltre gli interventi di potenziamento della direttrice adriatica, ionica e tirrenica nord finanziati anche nell'ambito della programmazione FSC 2014-2020. Di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

❖ A09: “Sviluppo infrastrutturale della Rete AV/AC Torino - Milano – Napoli”

La realizzazione della direttrice dorsale AV/AC Torino – Milano - Napoli rappresenta in Italia il principale intervento di potenziamento ferroviario effettuato dal dopoguerra ad oggi ed è da ritenersi ormai concluso.

Il completamento della prima opera risale alla fine del 2005, con l'apertura della tratta AV/AC Roma – Napoli, seguita dopo pochi mesi dall'attivazione della tratta Torino - Novara.

Successivamente è seguita l'attivazione delle ulteriori tratte, così come viene indicato nella tabella sottostante.

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	in corso di definizione
	Stazione AV/AC	
Firenze-Roma	Adeguamento a standard 1 ^a 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	giug 17 - attivata

Gli investimenti della Rete AV/AC Torino - Milano - Napoli sono ricompresi nella “Tabella A09” del Contratto di Programma 2017-2021 per un costo complessivo di **4.726 milioni di euro**, completamente finanziato, rispetto ai 32.000 milioni di euro del precedente Contratto in quanto la parte più rilevante delle opere è da ritenersi ormai conclusa e per tale motivo è stata trasferita nella tabelle “opere ultimate”.

Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli

Interventi	Sezione 1 Opere in corso finanziate	Sezione 2 Fabbisogni finanziari 2018-21	Sezione 3 Fabbisogni finanziari 2022-26	Sezione 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
Nodo AV di Bologna	2.018,55	-	-	-	-
Nodo AV di Firenze	1.612,06	-	-	-	-
Upgrade tecnologico linea DD Firenze-Roma	350,00	-	-	-	-
Nodo AV di Napoli	503,79	-	-	-	-
Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli	241,74	-	-	-	-
Totale	4.726,15	-	-	-	-

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Per completezza di informazione si riporta di seguito il quadro completo del costo di realizzazione della Torino-Milano-Napoli, evidenziando che, rispetto al precedente monitoraggio, non si registrano variazioni nel costo totale dell'investimento mentre si registrano variazioni nel costo delle singole tratte e nodi.

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

(importi in milioni di Euro)

Investimenti su tratte/nodi	Costo totale			Cause di scostamento	
	2017	2018	Delta Costo 2017 vs 2018	Categoria	Descrizione
Tratta Torino-Milano	7.669	7.669	-		
Tratta Milano-Bologna	7.043	7.043	-		
Tratta Bologna-Firenze	5.720	5.720	-		
Tratta Roma-Firenze	505	505	-		
Tratta Roma-Napoli	5.930	5.930	-		
Nodo di Torino	3	3	-		
Nodo di Milano	44	44	-		
Nodo di Roma	764	764	-		
Nodo di Bologna	2.019	2.065	46	Tecnico/Funzionali – Perimetro Tecnico/Funzionali – in realizzazione	L'incremento del CVI è dovuto per: • 16,2 M€ per la realizzazione di barriere antirumore sulle linee storiche del nodo di Bologna al fine di ottemperare alle prescrizioni dell'Osservatorio Ambientale; • 30 M€ per contenziosi.
Nodo di Firenze	1.612	1.612	-		
Nodo di Napoli	504	504	-		
Contingencies	176	130	-46		
Materiali di scorta	11	11	-		
Totale TO-MI-NA	32.000	32.000	-		

3.5.2 Tabella B – Investimenti realizzati per lotti costruttivi

La Tabella B del Contratto disciplina gli "interventi realizzati per lotti costruttivi non funzionali". Si tratta della fattispecie di cui all'articolo 2, comma 232 della legge n.191/2009 (Legge 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.

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";
- nuovo Valico del Brennero - quota italiana.

Con la Legge di Stabilità 2014 (legge n.147/2013), in particolare con l'articolo 1 comma 76, sono stati individuati anche i seguenti interventi:

- linea AV/AC Napoli-Bari: raddoppio Apice-Orsara;
- linea Milano-Venezia: tratte Brescia-Verona-Padova.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Contratto di Programma – parte Investimenti 2017-2021 prevede, per tali opere, un costo di **23.656 milioni di euro**, con coperture finanziarie complessive pari a **16.261 milioni**, con un incremento di risorse assegnate di **2.661 milioni di euro**, così articolati:

- con riferimento al Corridoio Reno-Alpi, 1.550 milioni di euro per il progetto del Terzo valico di Giovi. Il costo complessivo dell'opera è indicato in 6.200 milioni di euro, con disponibilità di risorse per 5.367 milioni di euro.
- con riferimento al Corridoio Mediterraneo, 607 milioni di euro per il progetto della tratta AV/AC Brescia -Verona. Il costo complessivo dell'opera è indicato in 3.430 milioni di euro, con disponibilità di risorse per 2.875 milioni di euro.
- con riferimento al Corridoio Scandinavia – Mediterraneo, 504 milioni di euro per il progetto del Tunnel di Base del Brennero. Il costo complessivo dell'opera (quota italiana) è indicato in 4.400 milioni di euro, con disponibilità di risorse per 3.532 milioni di euro.

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi a costi totali, coperture finanziarie e i fabbisogni residui per la completa realizzazione di queste tipologie di opere presenti CdP-I 2017-2021.

Grandi opere per Lotti Costruttivi*(importi in milioni di euro)*

GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Costo Totale	Coperture CdP-I 2017-2021	Variazione coperture finanziarie	Fabbisogno residuo
Terzo Valico dei Giovi	6.200	5.367	1.550	833
Tratta AV/AC Treviglio-Brescia	2.050	2.050	-	0
Tratta AV/AC Brescia-Verona	3.430	2.875	607	555
Subtratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza	3.140	1.364	-	1.776
Subtratta AV/AC attraversamento Vicenza	805	150	-	655
Subtratta AV/AC Vicenza-Padova	1.316	0	-	1.316
Tunnel di Base del Brennero	4.400	3.532	504	868
Raddoppio Apice-Orsara	2.315	923	-	1.392
Totale	23.656	16.261	2.661	7.395

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.6 Il rendiconto dei finanziamenti al 31/12/2018

Nella sezione che segue si procederà ad illustrare lo stato dei finanziamenti assegnati al Gestore per l'attuazione del programma di investimenti ricompreso nel Contratto di Programma 2017 -2021 - parte Investimenti e le erogazioni effettuate al 31 dicembre 2018.

La trattazione che segue tiene distinta la linea AV/AC TO-MI-NA dal resto della rete.

3.6.1 I finanziamenti e le erogazioni per la Rete (esclusa linea AV/AC TO-MI-NA)

Di seguito viene illustrato il prospetto dettagliato dell'evoluzione delle risorse stanziato dallo Stato e da altri Enti finanziatori (UE, Enti Locali) per la Rete (esclusa la linea AV/AC TO-MI-NA) con il CdP - I 2017 - 2021.

Le coperture finanziarie con il CdP-I 2017-2021, hanno raggiunto il valore complessivo di **61.231 milioni di euro** di euro così ripartiti:

- 44.970 milioni di euro per le opere in corso della Tabella A (esclusa AV/AC TO-MI-NA);
- 16.261 milioni di euro per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B).

In particolare, come si evince dalla tabella seguente, con il CdP - I 2017-21, il valore delle coperture finanziarie è passato da 50.570 milioni di euro del CdP-I 2012-2016 (Aggiornamento 2016) a 61.231 milioni di euro, per effetto di variazioni (in diminuzione e in aumento) dovute principalmente a:

- trasferimento nella Tabella C "Opere ultimate" di interventi conclusi pari a 2.597 milioni di euro (variazione in diminuzione);
- contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di circa 13.925 milioni di euro (variazione in aumento);
- definanziamenti per un valore complessivo di circa 666 milioni di euro derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni (variazione in diminuzione).

Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA): Coperture finanziarie nel CdP-I 2017 -2021

Tabelle CdP-I 2017-21	Coperture di competenza contrattualizzate				Totale competenza CdP-I 2017-2021
	Totale competenza agg. 2016	Trasferimenti in "Tab.C Opere ultimate"	Risorse aggiuntive CdP-I 2017-2021	Definan.	
Opere in corso - (Tabella A)	36.970,00	(2.597,43)	11.263,90	(607,29)	44.970,42
Investimenti realizzati per lotti costruttivi - (Tabella B)	13.600,00		2.660,80	(58,75)	16.260,82
Totale	50.570,00	(2.597,43)	13.924,70	(666,04)	61.231,24

La composizione attuale delle coperture finanziarie per gli investimenti sulla Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA) riportata nel CdP-I 2017 -2021 è rappresentata nella successiva tabella, articolata per capitoli di bilancio.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA): Coperture finanziarie articolate per capitoli di bilancio

Tipo fonte	Capitolo di bilancio	Descrizione fonte	Risorse contrattualizzate al CdP 2017 -2021				
			Totale coperture del portafoglio agg.2016 CdP-I 2012-2016	Nuove Risorse contrattualiz. CdP-I 2017-2021	Definanziamenti contrattualiz. CdP-I 2017-2021	Trasferimenti in Tabella E	Totale coperture del portafoglio CdP-I 2017-2021
					(442)	(2.597)	
		Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)	34.221	10.860	(442)	(2.597)	42.041
					(29) (40)		
		Subtotale altre Fonti Stato	10.254	2.048	(69)	(147)	12.233
					(7)		
		Totale Rete Convenzionale/AC	50.570	13.925	(666)	(2.597)	61.231

Di seguito si riporta il prospetto delle risorse erogate per cassa al Gestore alla data del 31 dicembre 2018 per l'attuazione dei programmi di investimento contenuti nel CdP-I relativi alla Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA), a fronte delle coperture di competenza contrattualizzate nel Contratto.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA): Erogazioni di cassa per capitoli di bilancio e fonti di finanziamento

Tipo fonte	cap. bilancio	Descrizione fonte	Coperture di competenza del portafoglio progetti CdP-I 2017 - 2021	Erogazioni di cassa relative al portafoglio progetti CdP-I 2017 - 2021			
				al 2018	% totale vs competenza	di cui 2018	
							milioni di euro
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	2.263	1.373	61%	145	
		CAP. 7122 - P.G. 2 - FONDO OPERE: RIFINANZIAMENTO ART. 1, COMMA 84, L.F. 266/05	33.518	14.080	42%	1.881	
		CAP. 7122 - P.G. 4 - INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA (D.L. 26.04.2013 N° 43 art. 7ter co.2 " emergenze ambientali")	1.100	380	35%	120	
		CAP. 7122 - P.G. 6 - RFI TRATTA CANCELLO FRASSO TELESINO - AV NAPOLI BARI	75	-	0%	-	
		CAP. 7122 - P.G. 7 - RFI BRESCIA VERONA PADOVA -FRASSO TELESINO VITULANO - APICE ORSARA	4.660	203	4%	203	
		CAP. 7122 - P.G. 8 - ADEGUAMENTO TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO ADRIATICO BOLOGNA LECCE	215	193	90%	39	
		CAP. 7122 - P.G. 9 - Contributi in conto impianti da corrispondere a FS SpA per la nuova linea ferroviaria "Ferrandina - Matera La Martella"	210	-	0%	-	
		Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)	42.041	16.230	39%	2.388	
	7123	Legge 30/98	203				
		Legge 354/98 (CdP 94-00) 3° Addendum	1.059				
		Legge 194/98	3	1.394	100%	2	
		Legge 472/1999	84				
		Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 256 "Pontremolese"	48				
		7120	Fondi FAS - MEF agg 2009 cap. 7120	460	460	100%	-
		7124	Attualizzazione contributi quindicennali	1.118	1.118	100%	-
		7242	Legge 189/83 - Soppressione FL	642	642	100%	-
		7540	Decreto MIT/MEF 17.07.2013 N° 268 (a valere sul Fondo costituito ai sensi del Decreto Legge 69/2013)	510	360	71%	-
		7569	Legge 64 / 85	41	8	19%	-
	Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2009		207	84	41%	-	
	Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg 2010/2011 per il Piano per il sud		1.030	37	4%	30	
	FSC 2014-2020 - Cabina di Regia		1.858	-	0%	-	
	Legge 341/95		1				
	1274	Legge 641/1996	1	41	100%	-	
Legge 135/1997		23					
Legge 208/98		15					
Contributi Legge 190/2014 (art. 1 comma 294)		49	-	0%	-		
7660	Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004)	176	610	55%	92		
	Legge Obiettivo 2009	935					
7505	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - Treviglio - Brescia	924	741	80%	24		
7508	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - 3° Valico dei Giovi	665	239	36%	47		
7493	Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento	1.286	-	0%	-		
7563	Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO (**)	35	35	100%	-		
7563	Contributo quindicennale per lavori sulla tratta Andora-Finale Ligure	225	-	0%	-		
7536	Decreto Legge 133/2014 - Sbocco Italia	575	-	0%	-		
7539	Decreto Legge 133/2014 Soppr. Passaggi a livello	60	-	0%	-		
	Subtotale altre Fonti Stato	12.233	5.768	47%	194		
Altre fonti	Fonti comunitarie	4.079	2.770	68%	268		
	Risorse da terzi (EELL, Altri Enti finanziatori e altro)	2.878	1.263	44%	82		
	Totale Rete Convenzionale/AC	61.231	26.031	43%	2.932		

Le erogazioni effettivamente registrate nel corso dell'anno 2018, sono state pari a **2.932 milioni di euro**, ripartite come di seguito indicato:

- **2.388** milioni di euro a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122, così articolati:
 - 1.881 milioni di euro, sul piano gestionale (pg) 2;
 - 145 milioni di euro, sul pg.1, di cui 9 milioni di euro quale quota parte di risorse assegnate originariamente al Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali – cap.7514/MIT e destinate alla manutenzione straordinaria e alla sicurezza trasferite a favore del capitolo MEF 7122 e 52 milioni di euro quale quota parte delle risorse stanziato dal DPCM 1 marzo 2012);

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 120 milioni di euro, sul pg.4 (INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA ex D.L. 26.04.2013 N° 43 art. 7ter co.2 c.d. Decreto emergenze ambientali);
- 203 milioni di euro sul pg.7 (Brescia-Verona-Padova, Frasso Telesino Vitulano – Apice-Orsara);
- 39 milioni di euro, sul pg.8 (Adeguamento tracciato e velocizzazione asse ferroviario adriatico Bologna Lecce).
- **2 milioni di euro** recati da diversi provvedimenti legislativi sul capitolo di bilancio MEF 7123 relativi a crediti progressi;
- **92 milioni di euro** relativi ad incassi su risorse stanziati dalla Legge Obiettivo per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi (11 milioni), per la linea “AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia” (71 milioni) e per il “Raddoppio Bari S.Andrea Bitetto (10 milioni);
- **30 milioni di euro** (cap. 8000 MEF - Fondo Sviluppo e Coesione) a valere sulle risorse assegnate dal Piano Sud;
- **24 milioni di euro** (cap. 7515 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 85/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell’art.32 del decreto legge n.98/2011 (Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali) assegnate ad RFI per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia – II lotto costruttivo;
- **32 milioni di euro** (cap.7518 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell’art.32 del decreto legge n.98/2011 (Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali) assegnate ad RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi – III lotto costruttivo;
- **15 milioni di euro** (cap.7518 MIT) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd “Sblocca Italia”) per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi;
- **268 milioni di euro** recati da fonti comunitarie, così articolati:
 - 167 milioni di euro derivanti da incassi relativi al Programma PON - FESR;
 - 101 milioni di euro derivanti da incassi comunitari relativi a risorse TEN-T (compreso BBT).
- **82 milioni** derivanti da Enti terzi (EE.LL, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 - Patti Sud, operazioni di autofinanziamento).

3.6.2 I finanziamenti e le erogazioni per la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli

In questa sezione si presenta il rendiconto della situazione finanziaria del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli.

La realizzazione del sistema AV TO-MI-NA, ideata a fine anni 80, ha avuto una complessa evoluzione avviata nel 1991, con la costituzione della Società “Treno Alta Velocità” (TAV), partecipata al 60% da capitale privato ed al 40% dall’Ente Ferrovie dello Stato e con la stipula della Convenzione FS/TAV del 24/09/1991 attuativa della concessione FS/TAV del 07/08/1991, della progettazione esecutiva, della costruzione e dello sfruttamento economico delle linee e delle infrastrutture per il sistema AV/AC. Le modalità di finanziamento dell’opera hanno subito nel tempo varie evoluzioni.

Con i provvedimenti normativi contenuti nella Legge Finanziaria 2006 e nella Legge Finanziaria 2007, viene superato lo schema di finanziare la costruzione dell’Alta Velocità con l’intervento di Infrastrutture S.p.A (ISPA), con un ritorno dell’investimento da ripagarsi con il flusso dei pedaggi netti che RFI avrebbe incassato con lo sfruttamento economico del Sistema AV/AC e con l’eventuale integrazione dello Stato per la quota del servizio del debito non coperta dai pedaggi netti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il nuovo schema di finanziamento prevedeva l'accollo da parte dello Stato del debito contratto da ISPA, ed il finanziamento diretto ad RFI delle attività di completamento del progetto di investimento determinando la situazione a seguire:

- **27.805 milioni di euro** a carico risorse pubbliche - di cui 27.274 milioni di € di fonti Stato e di 531 milioni di € di risorse comunitarie – a copertura del costo dell'investimento;
- **4.196 milioni di euro**, a carico di RFI (mediante l'utilizzo dei margini derivanti dallo sfruttamento economico delle linee realizzate) a copertura del fabbisogno finanziario residuo del progetto.

Per completezza di quadro si segnala che per l'AV/AC sono stati stanziati a carico di risorse pubbliche ulteriori **4.818 milioni di euro** a copertura di oneri finanziari di debiti garantiti dallo Stato. Gli stanziamenti pubblici destinati al progetto assommano quindi a **32.623 milioni di euro**.

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

Finanziamenti pubblici Rete AV/AC – Torino – Milano – Napoli

Descrizione Fonte	Coperture di competenza			Erogazioni da Stato/UE		
	Stanziati	di cui opere	di cui altri impieghi	al	anno	al
				31.12.2017	2018	31.12.2018
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	561					
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. Prel. IV Addendum	763		763	649		649
Definanziamento post Delibera CIPE 10/2009	(346)		(346)	0		
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	6.492	400	6.892
LF 2007 (art.1 comma 964)	13.063	13.063	-	13.063		13.063
Accollo Debito ISPA						
Totale da Stato	32.092	27.274	4.818	30.154	400	30.554
Fonti comunitarie	531	531	-	531	-	531
Totale fonti pubbliche	32.623	27.806	4.818	30.685	400	31.085

(*) 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.

(**) Le risorse sono così articolate: 392 milioni di euro per l'anno 2007, al netto del defianziamento di 8 milioni di euro, 1.300 milioni di euro per l'anno 2008, 1.600 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.

A fronte delle risorse di competenza di natura pubblica, le erogazioni complessive al 31 dicembre 2018 sono state pari a **31.085 milioni di euro**, di cui 30.554 milioni di euro a valere su fonti statali e 531 milioni di euro su fonti comunitarie.

In particolare per l'anno 2018 le erogazioni complessive ammontano a 400 milioni di euro che traggono origine dalla Legge Finanziaria 2007 (art.1, comma 964).

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

102

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.7 Lo stato di attuazione

Si illustra nel seguito lo stato di attuazione, aggiornato al 31 dicembre 2018, degli investimenti realizzati dal Gestore dell'infrastruttura nell'ambito del Contratto di Programma-parte Investimenti 2017-2021.

Sono altresì indicate, in un apposito paragrafo, le principali opere attivate all'esercizio ferroviario.

3.7.1 La spesa per gli investimenti del Contratto di Programma-parte Investimenti

Nel corso del 2018 la spesa per gli investimenti della Rete (esclusa la linea AV/AC TO-MI-NA) iscritte nel CdP – I 2017-2021, è stata pari a **3.856,96 milioni di euro**, articolata nel modo seguente:

- **3.145,02 milioni di euro** per gli investimenti compresi nelle Tabelle A01/02/03/04/05/06/07/08, sezione opere in corso;
- **666,93 milioni di euro** per gli investimenti in Tabella B, realizzati per lotti costruttivi;
- **45,01 milioni di euro** relativi a code di contabilizzazioni di investimenti inseriti nella Tabella C "Opere ultimate".

Per quanto attiene, invece, alla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli, la spesa nel corso del 2018 per i lavori di completamento è stata pari a **115,50 milioni di euro**, articolata nel modo seguente:

- **71,98 milioni di euro** per gli investimenti in Tabella A09, sezione opere in corso;
- **43,52 milioni di euro** relativi a code di contabilizzazioni di investimenti inseriti nella Tabella C "Opere ultimate".

Pertanto, nel 2018, la spesa complessiva per investimenti compresi nel Contratto di Programma parte Investimenti è stata pari a **3.972,45 milioni di euro**.

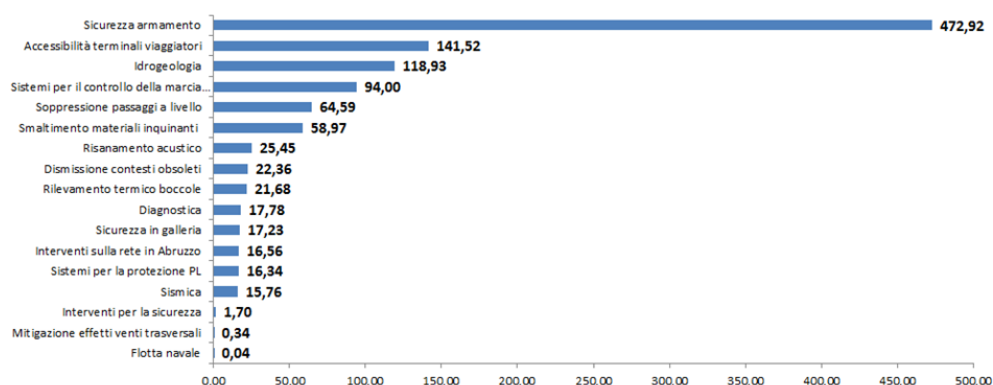
Contabilizzazioni per classi di investimento

TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	SEZIONE 1		Contabilizzazioni			Avanzamento % al 2018
	Opere in corso finanziate	al 2017	2018	al 2018		
CdP 2017-2021 Parte investimenti (B)	126.625,84	85.878,76	3.972,45	89.851,22	71%	
01 - Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	8.714,85	5.540,87	1.106,17	6.647,04	76%	
02 - Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	2.876,40	1.489,34	398,97	1.888,31	66%	
03 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	54,71	19,21	28,52	47,73	87%	
04 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	3.582,97	992,32	227,12	1.219,44	34%	
05 - Programmi città metropolitane	8.752,69	4.765,70	453,99	5.219,69	60%	
06 - Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	514,24	97,67	13,84	111,51	22%	
07 - Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	534,75	11,04	3,59	14,63	3%	
08 - Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	19.939,84	5.523,77	912,82	6.436,59	32%	
09 - Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	4.726,15	3.418,14	71,98	3.490,12	74%	
B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi	16.260,88	4.053,96	666,93	4.720,89	29%	
C - Opere Ultimate	60.668,35	59.966,75	88,52	60.055,28	99%	
di cui Rete Convenzionale	33.394,50	33.044,12	45,01		99%	
di cui Rete AV	27.273,85	26.922,63	43,52		99%	

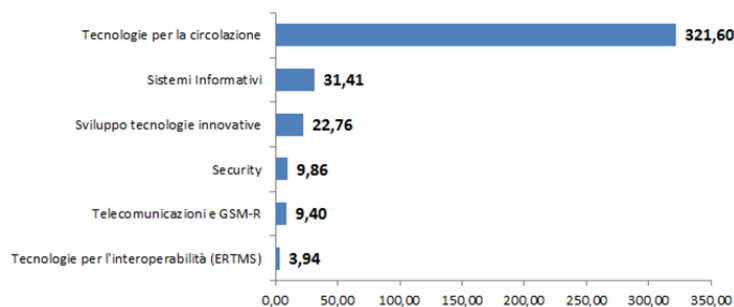
Si esamina di seguito, il volume delle contabilizzazioni registrato per le varie classi di investimento.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge (Tabella A01)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi per la sicurezza e l'adeguamento ad obblighi di legge per l'anno 2018 è pari a **1.106,17 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Investimenti per sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge (Tabella A01): contabilizzazioni anno 2018**Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento (Tabella A02)**

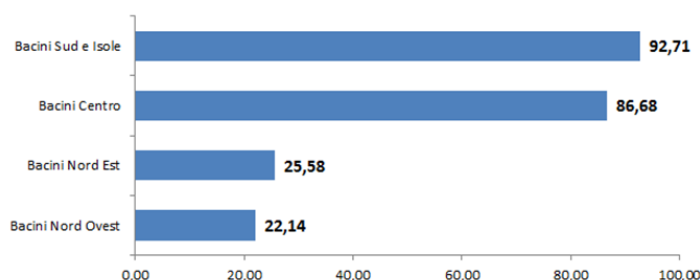
Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento tecnologico della rete per l'anno 2018 è pari a **398,97 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Investimenti per Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento (Tabella A02): contabilizzazioni anno 2018**Valorizzazione turistica delle ferrovie minori (Tabella A03)**

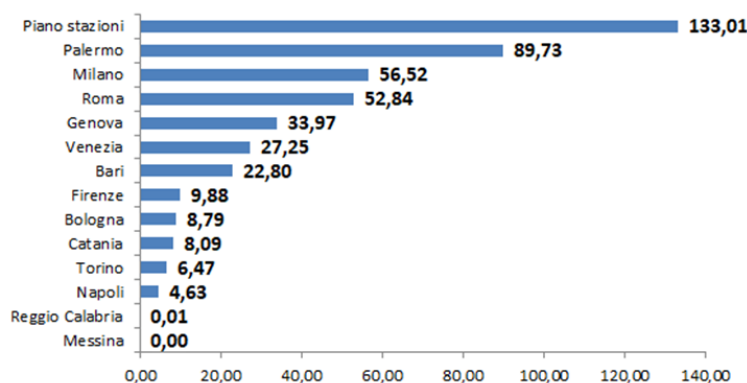
Il totale delle contabilizzazioni registrate sul programma di valorizzazione delle ferrovie turistiche per l'anno 2018 è pari a **28,52 milioni di euro**.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Valorizzazione delle reti regionali (Tabella A04)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete regionale per l'anno 2018 è pari a **227,12 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Investimenti per la valorizzazione delle reti regionali: contabilizzazioni anno 2018**Programma città metropolitane (Tabella A05)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento delle principali aree metropolitane per l'anno 2018 è pari a **453,99 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Investimenti per le aree metropolitane: contabilizzazioni anno 2018**Programma Porti e Interporti – Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete (Tabella A06)**

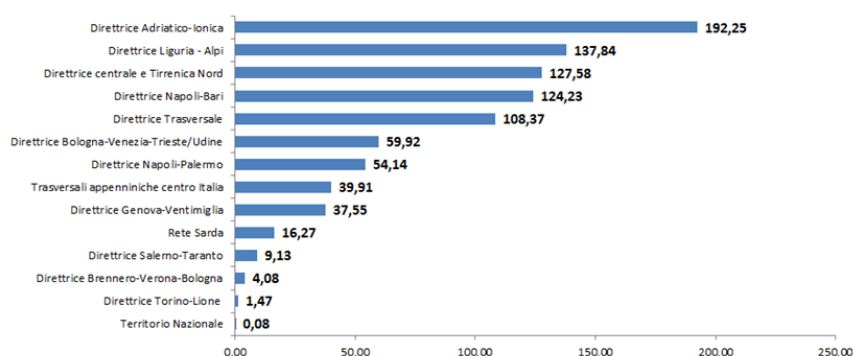
Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento dei collegamenti con porti/interporti e di ultimo/penultimo miglio per l'anno 2018 è pari a **13,84 milioni di euro**.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Programma Aeroporti – Accessibilità su ferro (Tabella A07)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento dei collegamenti di ultimo/penultimo miglio per l'anno 2018 è pari a **3,59 milioni di euro**.

Interventi prioritari ferrovie – direttrici di interesse nazionale (Tabella A08)

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento delle direttrici di interesse nazionale per l'anno 2018 è pari a **912,82 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Investimenti per direttrici di interesse nazionale: contabilizzazioni anno 2018**Linea AV/AC Torino-Milano-Napoli (Tabella A09)**

Per quanto attiene, invece, alla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli, la spesa nel corso del 2018 per i lavori di completamento è stata pari a **115,50 milioni di euro** (di cui 71,98 milioni di euro per investimenti nella Tabella A09, sezione opere in corso e 43,52 relativi a code di contabilizzazioni di investimenti inseriti nella Tabella C “Opere ultimate”). A detto importo si aggiungono ulteriori 126 milioni di euro relativi a interessi.

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

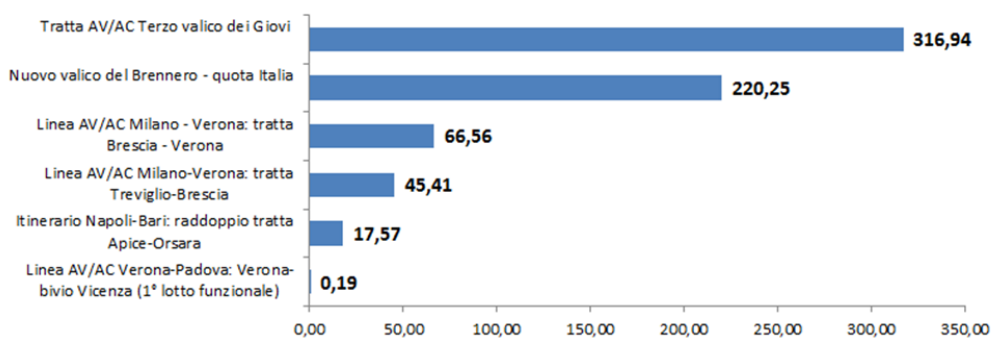
RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Investimenti sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli: Contabilizzazioni (Tabella A09 + ultimati)

Investimenti su tratte/nodi	Costo Totale Opere	Contabilizzazioni		
		2018	al 31.12.2018	Avanzamento % al 2018
Tratta Torino-Milano	7.669	10	7.580	99%
Tratta Milano-Bologna	7.043	6	6.992	99%
Tratta Bologna-Firenze	5.720	3	5.688	99%
Tratta Roma-Firenze	505	51	286	57%
Tratta Roma-Napoli	5.930	18	5.783	98%
Nodo di Torino	3	-	3	100%
Nodo di Milano	44	-	43	98%
Nodo di Bologna	2.065	11	1.977	96%
Nodo di Firenze	1.612	7	813	50%
Nodo di Roma	764	3	723	95%
Nodo di Napoli	504	6	472	94%
Materiali di scorta	11		11	100%
Contingencies	130		0	0%
Totale TO-MI-NA	32.000	115	30.372	95%
Oneri finanziari e altri impieghi		126	5.209	

Interventi realizzati per lotti costruttivi (Tabella B)

Il totale delle contabilizzazioni registrate per gli interventi realizzati per lotti costruttivi per l'anno 2018 è pari a **666,93 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura:

Interventi realizzati per lotti costruttivi: contabilizzazioni anno 2018**3.7.2 Le principali opere attivate all'esercizio**

Nel corso del 2018 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati, nel rispetto di quanto programmato.

Sulla linea Orte-Falconara è stato attivato a giugno 2018 il raddoppio Castelplanio – Montecarotto (6 km), compreso il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Castelplanio.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

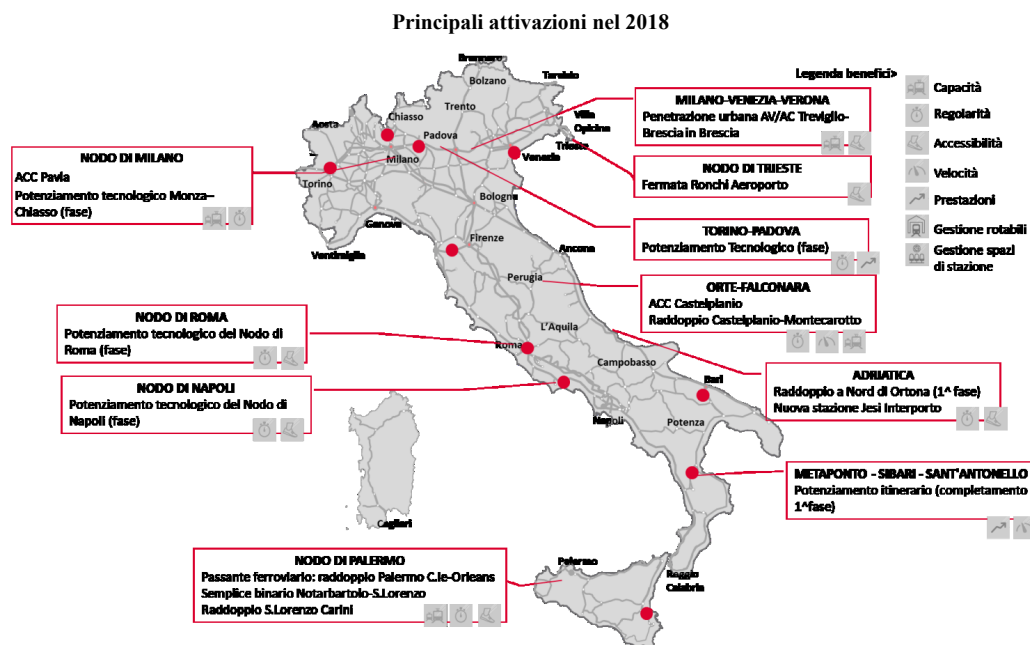
Proseguono, inoltre, gli interventi di potenziamento della rete siciliana: ad ottobre è stato riattivato il collegamento con l'aeroporto Falcone Borsellino attraverso il raddoppio fra Carini e S. Lorenzo Colli, parte del raddoppio del passante di Palermo, poi attivato a dicembre 2018 anche nella tratta Palermo Centrale – Orleans. Sono stati anche avviati i lavori della tratta Bicocca-Catenanuova dell'Itinerario Messina-Catania-Palermo.

A dicembre 2018 è stato attivato l'ingresso nel nodo di Brescia della tratta AV/AC Treviglio-Brescia, con servizio AV su binari dedicati e il raddoppio a nord di Ortona, che contribuisce all'aumento dell'offerta commerciale per il trasporto di semirimorchi e container HIGH CUBE sulla linea Adriatica.

Gli interventi **tecnologici** attivati nel 2018 hanno riguardato il nuovo ACC di Pavia ed il potenziamento tecnologico sulla tratta Rho-Novara (in fase di conclusione), tratta facente parte del più ampio progetto di potenziamento della linea Torino - Padova, attualmente in corso.

Sono stati inoltre attivati 15 nuovi apparati centrali computerizzati (Stradella, Broni, Castelplano, Momo, Fortezza, Pavia, Pontecagnano, Lamezia Terme e Brescia Est, Casoria, Pinerolo, Piscina di Pinerolo, Pescara, Falciano e Belluno). E' stato soppresso il regime di Blocco Elettrico Manuale (BEM) ed attivato il Blocco Conta Assi nelle seguenti tratte - 20 km Casteggio-Arena-Po', 28 km Guidonia - Valle dell'Aniene Mandela Sambuci, 15 km Trieste Campo Marzio – Villa Opicina e 9 km della tratta Aprilia – Padiglione.

Inoltre, alla luce della situazione venutasi a creare a seguito del crollo del Viadotto Morandi è stata effettuata la riattivazione anticipata il 27 agosto del bivio Fegino, necessaria per consentire l'allaccio della nuova linea AV/AC alle attuali linee esistenti (Succursale, via Sampierdarena e via Granarolo).



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In termini fisici, le opere che sono state attivate all'esercizio ferroviario nel 2018, sono le seguenti articolate secondo le diverse tipologie:

Riepilogo principali attivazioni nel 2018

OPERA	Unità	2017	2018
		Totale	Totale
Nuove linee	Km.	26	2
Raddoppi	Km.	36	10
Elettrificazioni	Km.	8	-
P.L. Soppressi	n.	42	62
SCMT	Km.	3	61
ERTMS	Km.	4	-
SCC (Sistema Comando e Controllo)	Km.	30	38
CTC (Comando Traffico Centralizzato)	Km.	33	-
SCC con ACC-M	Km.	121	93
CTC con ACC-M	Km.	75	-
ACEI attivati/adeguati	n.	7	-
ACC	n.	12	15
Banalizzazione	Km.	121	72
Blocco Automatico	Km.	96	-
Blocco Conta Assi	Km.	96	72

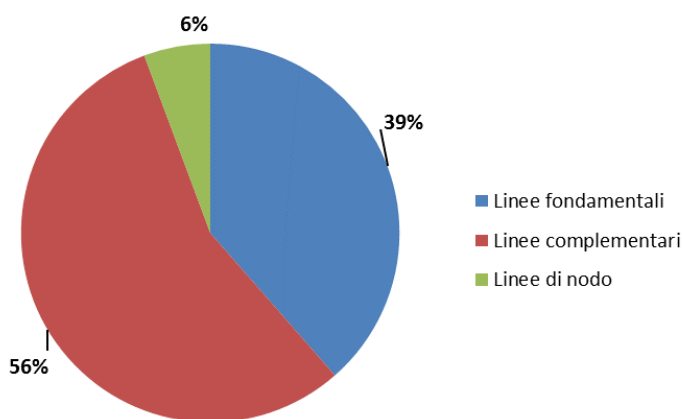
RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Principali opere consegnate all'esercizio ferroviario distinte per tratta

Principali attivazioni 2017		Infrastrutturali			PL	Tecnologie											
		Nuove linee e varianti	Raddoppi	Elettroficcioni		Sicurezza		Sistema di Esercizio				Regime di Circolazione					
						SCMT	BT M5	SCC	CTC	SCC con ACC-M	CTC con ACC-M	ACEI attivati (aiguanti)	ACC	Binnlizzazione	Blocco Automatico	Blocco Conta Asa	
DTP	Tratta	km	km	km	n	km	km	km	km	km	km	n	n	km	km	km	
	Castelplanio																1
AN	Pescara																1
	Montecarlo-Castelplanio		8														8
BA	Bari Cle - Bari S. Andrea Biletto	1															
CA	Chivari-Enna					81											
	Stradella																1
	Broni																1
	Paria																1
	Brescia est																1
MI	Casteggio - Arena-Po'																20
	Novara-Rho									34							
	Albate-Carimate									10							
	Voghes-Stradella																25
	Bivio Rosales - Carimate																9
	Brescia est-Brescia linee AVIAC																9
	Pontecagnano																1
	Casola																1
NA	Falciano																1
	Salerno-Battipaglia									20							
	Campolone-Nettuno										28						
	Napoli-Aversa										18						19
PA	Palermo Centrale - Palazzo Reale Olesano		4														
	Roma Ostiense-Roma Tuscolana, linea Viterbo																4
	Guidonia - Valle dell'Aniene Mandela Sambuci																28
RM	Aprilia - Fregene																9
	Marcellina-Caste Madama																
	Roma S.Pietro-Roma Ostiense																5
RC	Lamezia-Terme																1
	Silari-Cosenza		1														
	Momo																1
TO	Pinerolo																1
	Piscina di Pinerolo																1
TS	Trieste Campo Marzio - Villa Opicina																15
	Bivio DAurina-Montebelluna										13						
VE	Belluno																1
VR	Fortezza																1
	Soppressione/Automazione PL					62											
Totale km		2	10	-	62	61	0	38	0	93	0	0	0	15	72	0	72

La rete ferroviaria attualmente in esercizio è pari a 16.781 km, di cui 6.469 km di rete fondamentale, che corrisponde al 39% del totale.

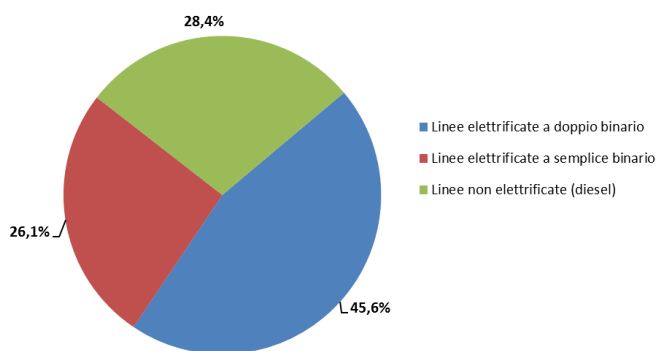
Ripartizione della rete anno 2018



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

La rete **elettrificata** è pari a 12.018 km che, come mostrato nelle successive figure, rappresenta il **72%** del totale.

Rete elettrificata anno 2018



Le linee a doppio binario, sia elettrificate che non, coprono una lunghezza di 7.644 km, che corrisponde al 46% del totale.

Di seguito si rappresenta un focus relativo alla distribuzione territoriale della rete ferroviaria per Regione:

Distribuzione territoriale delle linee ferroviarie in esercizio al 31 dicembre 2018



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nel corso del 2018 sono state avviate le progettazioni definitive degli interventi di adeguamento tecnologico e di potenziamento della linea Jonica e della linea Adriatica. Sono state avviate le attività di progettazione preliminare del “Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell’ambito del Nodo di Brescia” sulla Linea AV/AC Milano-Verona: Tratta Brescia – Verona.

Sull’itinerario Milano-Genova è stata avviata la progettazione definitiva del quadruplicamento della linea Rogoredo-Pieve Emanuela-Pavia.

Inoltre è iniziata la progettazione definitiva degli interventi infrastrutturali riguardanti il raddoppio della linea Empoli-Granaiolo e della nuova linea Ferrandina –Matera La Martella, comprensiva della lunetta di Ferrandina, oltre che degli interventi previsti nello scalo di Orbassano, delle opere civili sulla tratta Latisana-Trieste e di sistemazione a Piano Regolatore Generale (PRG) Roma Tuscolana.

Sono pubblicate gare nel 2018 per un valore pari a 6,8 miliardi di euro.

3.7.3 Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento

Al fine di approfondire le criticità connesse agli slittamenti temporali sui tempi di esecuzione degli interventi ferroviari di competenza del Gestore e, conseguentemente, di ricercare possibili soluzioni alle criticità stesse è stata avviata una specifica attività di monitoraggio sui tempi stimati di esecuzione degli interventi.

Sul totale degli interventi che hanno presentato uno scostamento temporale rispetto alla precedente rilevazione al 31.12.2017, sono stati esaminati più dettagliatamente i soli slittamenti temporali superiori a quattro trimestri.

Nella tabella di seguito sono indicati sinteticamente i progetti in argomento, i ritardi registrati e le relative cause.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Interventi con maggiori slittamenti temporali delle previsioni di attivazione registrati al 31.12.2018

Codice cdp-I	Descrizione intervento	Opera funzionale	CUP di riferimento	Data attivazione attuale	Data attivazione precedente	Slittamenti (mesi)	Motivazioni
A004	Nuovo valico del Brennero - quota Italia	Nuovo valico del Brennero	I41J05000020005	dic-28	mar-27	21	Tecnico/Funzionali: Tecnico/Funzionali in realizzazione
0417	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	Nuova stazione di Caglioni e collegamento con nuova Piastra Logistica	J71H02000120008	dic-20	mag-19	20	Autorizzative: Acquisizione aree/Autorizzazioni Fornitori: Gestione negoziale Tecnico/Funzionali: Tecnico/Funzionali in realizzazione
1888	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	J14H15000600002	giu-20	dic-18	19	Tecnico funzionali: Tecnico funzionali in progettazione Tecnico funzionali: Tecnico funzionali in realizzazione Ambientali: Idro-geologia Autorizzative: Autorizzazioni
P140	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2 ^a fase	Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2 ^a fase	J54H16000780001	lug-20	gen-19	18	Tecnico funzionali: Tecnico funzionali in realizzazione
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	Potenziamento tecnologico tratta Pescara-Bari	J64H14000450001	mag-22	dic-20	17	Tecnico funzionali: Tecnico funzionali in progettazione Fornitori: Gestione negoziale
0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1 ^a fase	Fermate Porta Romana e Tibaldi	J31H9600070008	giu-22	dic-20	18	Tecnico funzionali: Tecnico funzionali in progettazione
P111	Variante di Cannitello - opere di mitigazione	Mascheramento della galleria artificiale e riqualificazione ambientale	J94H15000790001	nov-20	lug-19	17	Tecnico/Funzionali: Tecnico/Funzionali in realizzazione
1596	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda	J47I09000020002	mag-19	dic-17	17	Tecnico funzionali: Tecnico funzionali in progettazione
0362A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1 ^o lotto funzionale)	Nodo di Verona est	J41E91000000009	ott-26	ago-25	14	Autorizzative: Autorizzazioni
0279B	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)	2 ^o lotto: tratta Teleso-S. Lorenzo Maggiore	J41H01000080008	set-25	set-24	13	Fattori produttivi: economico-finanziarie

113

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

Documento firmato digitalmente - Camera dei Deputati ARRIVO 27 Luglio 2020 Prot: 2020/0000978/TTN

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nella tabella di cui sopra le cause riportate nella colonna “motivazioni” sono state classificate in:

CATEGORIA PRINCIPALE	DESCRIZIONE	CATEGORIA SECONDARIA
Tecnico/Funzionali	Modifiche tecnico/economiche del Progetto e delle tempistiche standard progettuali/realizzative	Tecnico/Funzionali in progettazione
		Tecnico/Funzionali in realizzazione
		Tecnologiche
		Perimetro
Ambientali	Criticità nascoste del territorio non pianificabili	Cave e Discariche
		Idro-Geologia
		Archeologia
		Materie Inquinanti
Normative	Modifiche normative e legislative	Normativa Tecnica
		Normativa Appalti
		Normativa Autorizzazioni
Autorizzative	Criticità nei rapporti con gli Enti e Soggetti Terzi	Autorizzazioni
		Convenzioni
		Acquisizione Aree
Fornitori	Criticità nell’attivazione e gestione del rapporto contrattuale con il fornitore della prestazione	Gestione Negoziale
		Gestione Contrattuale
Fattori Produttivi	Criticità nella gestione delle risorse tecnico/economiche da parte del committente	Materiali/Attrezzature
		Risorse
		Economiche/Finanziarie
Forza Maggiore	Eventi non pianificabili dovuti ad imprevisti di forza maggiore	Naturali
		Altri

In esito a detto monitoraggio e sulla base di specifiche relazioni, a firma del referente di progetto, contenenti, tra l’altro, maggiori dettagli sulle motivazioni degli slittamenti registrati, si rappresenta quanto segue.

Nuovo valico del Brennero - quota Italia

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in realizzazione)

Il programma dei lavori per la realizzazione della galleria di base del Brennero viene aggiornato periodicamente, in ottemperanza alle disposizioni statutarie della Società BBT SE.

Nella seduta del 10 gennaio 2019 il Consiglio di Sorveglianza di BBT SE ha approvato il nuovo programma lavori dell’opera che ha determinato le seguenti variazioni rispetto a quanto riportato nella Delibera CIPE 17/2016:

- Attivazione dell’infrastruttura ferroviaria da prevedersi per dicembre 2028;
- Una nuova previsione del piano annuale degli impieghi;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- Modifiche agli importi dei Lotti Costruttivi già finanziati ed alla consistenza ed agli importi degli interventi inclusi nei futuri Lotti Costruttivi;
- La riduzione del Costo dell'opera.

Di seguito vengono riportate le variazioni principali rispetto al programma lavori 2017 precedentemente approvato:

Italia: allo stato attuale dell'avanzamento dei lavori e delle relative previsioni a finire, sono confermati i tempi pianificati nel programma lavori 2017. Le opere civili saranno dunque ultimate in tempo utile da garantire il completamento dell'intera opera in territorio italiano entro il 2027, senza alcun incremento dei relativi costi.

Austria: le attività hanno maturato significativi ritardi rispetto alle previsioni del programma lavori 2017. Ciò determina un ritardo nel completamento delle opere civili in territorio austriaco, con conseguente ritardo nel completamento dell'intera opera e lo slittamento a dicembre 2028 dell'attivazione dell'infrastruttura ferroviaria prevista dal programma lavori 2019.

Gli scostamenti delle produzioni annue consuntivate e previste rispetto a quanto riportato nella Delibera CIPE 17/2016 sono da imputare principalmente ai ritardi registrati nei principali lotti in territorio austriaco.

In particolare, queste le motivazioni dei ritardi:

- Tulfes-Pfons: si registrano attualmente un grave ritardo rispetto alla data di ultimazione dei lavori prevista contrattualmente ed una sensibile lievitazione dei costi, solo in parte dovuti alle sfavorevoli condizioni geologico-geotecniche. L'aumento del costo di costruzione, per modifiche progettuali in corso d'opera e per richieste di maggiori oneri presentate dall'Appaltatore, supera i 200 milioni di Euro e potrebbe crescere ulteriormente.
- Pfons-Brennero: la procedura di gara ha avuto una durata maggiore di quella preventivata, principalmente a causa dei ricorsi presentati dai partecipanti. I lavori sono stati aggiudicati in marzo 2018, ma la consegna dei lavori è avvenuta solo in novembre 2018, in quanto l'Appaltatore ha evidenziato carenze progettuali e la mancanza di importanti autorizzazioni previste dalla normativa austriaca.
- Sillschlucht: La pubblicazione della gara di appalto dei lavori del lotto Sillschlucht ha subito ritardi in quanto è stato necessario, su richiesta degli enti preposti all'autorizzazione, sviluppare soluzioni progettuali correttive di quanto previsto nel progetto definitivo approvato. Tali soluzioni hanno riguardato la sostituzione di un viadotto, previsto nel progetto definitivo, con la parziale deviazione del torrente, atta a migliorare il flusso delle acque e la costruzione di un muro di contenimento a sostegno dei futuri binari.
- Sillschlucht-Pfons: la predisposizione della documentazione da porre a base d'appalto sta richiedendo tempi più lunghi di quelli previsti, per la necessità di aggiornare il progetto con i dati e le caratteristiche dell'ammasso roccioso e gli eventi occorsi durante lo scavo del cunicolo esplorativo nell'ambito del lotto Tulfes-Pfons. La data per la pubblicazione della gara d'appalto è, inoltre, condizionata dall'ultimazione del lotto Tulfes-Pfons, già in grave ritardo.

In esito a tali criticità riscontrate nei cantieri in territorio austriaco il Ministero ha avviato le necessarie interlocuzioni con l'Austria richiedendo il massimo impegno e la massima collaborazione per garantire la realizzazione dei lavori nel rispetto dei tempi e dei costi programmati.

Porto di Taranto – collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

(Classificazione: Autorizzative - Acquisizione aree/Autorizzazioni, Fornitori - Gestione negoziale, Tecnico/Funzionali in realizzazione)

Lo slittamento della data di attivazione del progetto, pari a 20 mesi, è dovuto alle seguenti cause:

- maggiori tempistiche necessarie per la procedura AMIS per il collegamento dello scalo ferroviario alla Piastra Logistica in attuazione della direttiva (UE) 2016/797 ed al protrarsi dei tempi per l'acquisizione delle aree dell'Autorità Portuale contrattualmente previste da bonificare (intervento Piastra Logistica – Lotto 2);
- maggiori tempi per la conclusione delle attività negoziali per gli interventi relativi alla Piastra Logistica;
- maggiori tempi necessari per la progettazione e per la realizzazione delle opere a seguito della richiesta dell'Autorità Portuale di tenere in esercizio, durante le lavorazioni, almeno un binario tra il Molo Polisettoriale e la stazione di Cagioni – Lotto 1 (non previsto inizialmente in progetto).

Metropolitana Leggera Matrice - Bojano

(Classificazione: Autorizzative - Autorizzazioni, Tecnico/Funzionali in progettazione, Tecnico/Funzionali in realizzazione, Ambientali – idro-geologia)

Lo slittamento dell'attivazione del progetto, pari a 19 mesi, è conseguente alla ripianificazione delle attività, effettuata per tener conto dei tempi per l'adeguamento della progettazione definitiva sviluppata dalla Regione e della fase realizzativa alle nuove scelte progettuali determinate anche per recepire le prescrizioni di Conferenza di Servizi.

Nel corso dei lavori sono intervenute una serie di circostanze non previste in relazione a:

- l'adeguamento della progettazione definitiva e della programmazione dei lavori alle effettive situazioni riscontrate durante l'attività di cantiere (bonifica da ordigni bellici, dimensionamento delle opere in fondazione e risoluzione criticità tecniche per la presenza di acque di falda superficiali, ampliamento delle opere di regimentazione idraulica, esecuzione lavori in regime di circolazione treni con conseguente utilizzazione di interruzioni diurne e notturne, ecc);
- l'adeguamento strutturale della sede in relazione all'assetto plano-altimetrico dell'armamento individuato in sede di progettazione esecutiva;
- l'adeguamento delle tecniche costruttive alle esigenze di esercizio della linea ferroviaria nella tratta Campobasso – Bojano che presenta particolari criticità in ordine alla regolarità dei collegamenti del capoluogo di regione con Roma;
- ridefinizione delle caratteristiche architettoniche di dettaglio di tutte le stazioni e fermate secondo le prescrizioni imposte dalla Azienda Sanitaria Regionale Molisana nel corso delle successive Conferenze di Servizi e secondo le più recenti disposizioni normative di RFI;
- acquisizione delle autorizzazioni da parte dei competenti Enti e Amministrazioni Locali cui rimandano i verbali conclusivi delle Conferenze di Servizi svoltesi preliminarmente alla stipula della richiamata Convenzione RFI – Regione Molise.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMAUpgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 2^a fase

(Classificazione: Tecnico/Funzionali in realizzazione)

Lo slittamento dell'attivazione del progetto, pari a 18 mesi rispetto alla precedente relazione sullo stato di attuazione, è conseguente alla ripianificazione delle attività resasi necessaria per tener conto dei tempi per l'espletamento della progettazione e della realizzazione degli interventi di adeguamento strutturale delle opere d'arte che non hanno superato le verifiche statiche sull'incremento di carico dovuto alle maggiori velocità di fiancata. La prima tratta ad essere attivata sarà la Campora – Falerna.

Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce

(Classificazione: Tecnico/Funzionali in progettazione, Fornitori – Gestione negoziale)

Lo sviluppo e l'approvazione della progettazione definitiva dell'ACCM ha richiesto maggiori tempi a causa della necessità di recepire integrazioni migliorative per gli interventi tecnologici di tipo funzionale (riduzione dei tempi di distanziamento minimo tra treni) e tecnico (rinnovo dei cavi di piazzale degli impianti in fase di obsolescenza); tali modifiche hanno comportato anche una previsione di maggiore durata delle attività realizzative.

L'approvazione della progettazione della tratta Pescara-Termoli è avvenuta a maggio 2018, con un ritardo di circa due mesi rispetto a quanto precedentemente previsto. Il bando di gara per la realizzazione delle tecnologie sulla tratta Pescara-Termoli è stato pubblicato a luglio 2018, con un ulteriore ritardo di due mesi per il protrarsi dei tempi per lo svolgimento delle attività propedeutiche all'avvio delle attività negoziali.

Alla luce di quanto sopra, la data di attivazione del Progetto è stata ripianificata, registrando uno slittamento di 17 mesi, tenuto conto anche della disponibilità dell'infrastruttura per la realizzazione degli interventi.

Raddoppio Milano-Mortara: 1^a fase

(Classificazione: Tecnico/Funzionali in progettazione)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 18 mesi, è conseguente in parte alla riprogrammazione delle attività di progettazione esecutiva dovuta ai maggiori tempi necessari per il perfezionamento degli input sui layout delle fermate con il Comune di Milano ed in parte alla rivisitazione delle tempistiche delle attività per l'adempimento AMIS a valle dell'ultimazione dei lavori.

A seguito della richiesta del Comune di Milano di miglioramenti degli standard e delle funzionalità delle opere (es. inserimento di scale mobili, maggiore estensione delle pensiline, allargamento sottopasso, standard qualitativi elevati ecc.), è stata svolta la progettazione esecutiva della fermata Tibaldi, per la quale sono in corso le attività negoziali. In merito a Porta Romana, sono in corso le interlocuzioni con il Comune di Milano per consolidare gli input progettuali con approfondimenti connessi alla inclusione nel dossier Olimpiadi Invernali Milano – Cortina 2026, nonché all'attuazione dell'ADP Scali su Milano Porta Genova. L'ultima ipotesi prevede una riqualificazione della fermata esistente con adeguamento dei marciapiedi e collegamento con il previsto Villaggio Olimpico nelle aree dello scalo.

Nella revisione del Cronoprogramma, con data di attivazione all'esercizio dell'Opera al 12/06/2022, si è tenuto conto della previsione di due mesi di interruzione totale della linea (tra luglio ed agosto 2020) per la realizzazione delle opere di fondazione della nuova fermata.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMAVariante di Cannitello – opere di mitigazione

(Classificazione: Tecnico/Funzionali in realizzazione)

Lo slittamento di 17 mesi della data di ultimazione degli interventi è dovuto alla rivisitazione del progetto e alle tempistiche necessarie per completare l'attività negoziale.

In particolare, dall'esame della documentazione consegnata dalla società Stretto di Messina è emersa la carenza del progetto per le finalità indicate nella citata delibera CIPE n. 28/2014 secondo cui RFI avrebbe dovuto provvedere a ridefinire l'intervento, in modo da contenerne il costo nell'ambito della disponibilità di fondi assegnata.

Pertanto RFI e Comune di Villa San Giovanni hanno concordato una rivisitazione progettuale in accordo alla citata Delibera. In recepimento del quadro prescrittivo, a dicembre 2017 il MIBACT ha espresso parere favorevole alla verifica di ottemperanza. Successivamente, a luglio 2018 è stato pubblicato il bando di gara per la procedura di affidamento dei lavori che è al momento in corso.

Al fine di contenere gli slittamenti temporali sono state intraprese interlocuzioni con gli Enti per definire i necessari approfondimenti progettuali nel quadro prescrittivo del CIPE.

Velocizzazione impianti ferroviari rete sarda

(Classificazione: Tecnico/Funzionali in progettazione)

Lo slittamento del progetto, pari a 17 mesi, è dovuto a modifiche al progetto di velocizzazione della stazione di Macomer per adeguamenti alle normative IS, adeguamenti al sottosistema di terra SCMT che ha sostituito il precedente SSC, oltre ad una migliore razionalizzazione degli itinerari con scambi percorribili a 60 km/h sulla radice lato nord.

Le attività di velocizzazione degli impianti di Villamassargia, Decimomannu, Siliqua, Oristano, Macomer e Chilivani sono state concluse.

Per l'impianto di Iglesias sono state avviate azioni per il contenimento dei tempi di realizzazione attraverso l'anticipo di alcune lavorazioni di altri finanziamenti sulla parte armamento, quali la realizzazione di modifiche sui marciapiedi e pensiline previsti.

Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale)

(Classificazione: Autorizzative - Autorizzazioni)

In data 09.10.2017 è stato avviato l'iter approvativo del progetto preliminare del Nodo di Verona Est. La precedente pianificazione di attivazione ad agosto 2025 si basava sull'ipotesi di completamento dell'iter autorizzativo, con registrazione da parte della Corte dei Conti della relativa delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare, entro il mese di ottobre 2018.

Come sopra evidenziato, restavano ancora da acquisire alcuni pareri necessari a consentire la conclusione dell'istruttoria MIT per il successivo inoltro al CIPE della proposta di approvazione del Progetto Preliminare.

In considerazione del protrarsi dell'iter autorizzativo è stato pertanto necessario aggiornare la pianificazione temporale; la nuova pianificazione ipotizzava il completamento dell'iter autorizzativo (emissione delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare e relativa registrazione da parte della Corte dei Conti) entro settembre 2019.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il nuovo programma proposto teneva conto del ritardo registrato sull'iter di approvazione del progetto preliminare e delle criticità ancora da risolvere con le Amministrazioni/Enti coinvolti (MATTM, MiBACT, C.S.LL.PP. e Comune di Verona).

In considerazione della complessità delle questioni in discussione e in particolare alla rilevanza della problematica del “parco urbano” chiesto dal Comune di Verona, si è stimato che la seduta CIPE di approvazione del progetto potesse intervenire a marzo 2019 .

Inoltre, alla luce dei tempi effettivamente rilevati per le tratte Brescia-Verona e Verona-Bivio Vicenza per la registrazione della delibera CIPE da parte della Corte dei Conti (in entrambi i casi superiori a 6 mesi), la ripianificazione è stata rimodulata prevedendo, in luogo dei 3 mesi precedentemente previsti, un tempo di 6 mesi tra l'emissione della delibera CIPE e la registrazione da parte della Corte dei Conti, sia per il Progetto Preliminare che per il Progetto Definitivo.

Gli slittamenti maturati sino al 31.12.2018, essendo connessi ad un allungamento dei tempi previsti per la conclusione dell'iter autorizzativo sono già consolidati e non recuperabili.

Si rappresenta tuttavia che, al fine di superare alcune delle criticità sopra descritte ed al fine di limitare eventuali futuri slittamenti, sono state recentemente messe in atto le seguenti azioni:

- in merito alla complessa questione del “parco urbano” chiesto dal Comune di Verona, il 5 luglio 2019 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Regione Veneto, Comune di Verona, RFI, Mercitalia e FS Sistemi Urbani per la riqualificazione dell'area dello scalo merci. Inoltre, in considerazione di uno specifico incontro tenutosi ad ottobre 2019 tra la Regione del Veneto ed il Comune di Verona si prevede che possa intervenire a breve l'emissione del consenso regionale sulla localizzazione dell'opera, in modo da consentire il completamento dell'istruttoria del MIT e il successivo seguito verso il CIPE;
- in merito a quanto osservato dal C.S.LL.PP. nell'ambito del proprio parere n.70/2017 relativamente al Ponte sul Fiume Adige, sono state attivate le procedure per l'affidamento della realizzazione di un modello fisico a fondo mobile di un tratto del fiume Adige volto a valutare correttamente il comportamento idraulico della soluzione con pile in alveo oggi prevista in progetto preliminare.

Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (Benevento)

(Classificazione: Fattori produttivi: economico – finanziarie)

Con l'Ordinanza n°36 del 05.05.2018, il progetto definitivo del 2° lotto è stato approvato solo in linea tecnica, restando l'approvazione in linea economica subordinata alla positiva conclusione dell'iter autorizzativo in corso sul Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti.

In data 08/06/2018 è stato possibile, pertanto, pubblicare il solo bando di gara d'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori relativi al 1° lotto funzionale “Frasso T. – Telese” in quanto non era pervenuta la necessaria copertura finanziaria del 2° lotto funzionale “Telese-San Lorenzo Maggiore”.

Con il perfezionamento dell'iter autorizzativo del Contratto di Programma, avvenuto a maggio 2019, è stato possibile approvare, con l'Ordinanza del Commissario n. 45 del 27 giugno 2019, anche in linea economica il progetto definitivo e procedere all'avvio della fase negoziale.

Quanto sopra ha determinato lo slittamento di circa 1 anno sull'avvio dell'attività negoziale dell'intervento, che si ripercuote rigidamente sulla data di attivazione dello stesso.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tenuto conto del criterio di aggiudicazione tramite l'offerta economicamente più vantaggiosa è possibile un recupero dello slittamento maturato sul tempo a vita intera attraverso il criterio migliorativo, previsto nel disciplinare di gara, connesso al recupero dei tempi di realizzazione dell'intervento che potrà essere proposto dagli operatori economici partecipanti alla gara. Ad esito della procedura di gara in corso si potrà procedere ad un'eventuale ripianificazione dell'intervento.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.8 Gli indicatori di performance**

Il Contratto di Programma 2017-2021, parte Investimenti, ha portato delle novità in ambito “indicatori di performance” di cui all’art. 8, anche alla luce delle indicazioni dell’Autorità di regolazione e Trasporti (ART).

Il meccanismo di misurazione della performance del Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale è strettamente correlato alla sua capacità di pianificare e realizzare gli investimenti classificati nella sezione operativa del Contratto.

Come noto, infatti il meccanismo mette annualmente a confronto i valori obiettivo pianificati e la registrazione a consuntivo delle performance effettivamente realizzate, fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo.

A questo scopo è stato definito un Indice Sintetico di risultato che tiene conto di n. 4 variabili essenziali per la pianificazione ed il controllo degli investimenti: costi e tempi complessivi, produzione e attivazioni nell’anno.

Per ogni variabile è stato individuato un indicatore specifico, come qui di seguito riportato, che costituisce elemento base nella costruzione dell’Indicatore sintetico complessivo di risultato da utilizzare ai fini dell’eventuale penale:

- ICTO funzione del Costo Totale del progetto del campione
- ITU funzione della durata di esecuzione del Progetto del campione
- Iprod funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) del Progetto del campione
- Imilestone funzione del numero delle attivazioni previste nell’anno (milestone) nel Progetto del campione.

Individuati come sopra descritto i quattro Indicatori specifici, si definisce l’Indice Sintetico I associato, **calcolato per ogni singolo progetto del campione**, quale misura dello scostamento complessivo registrato sulle variabili di cui al Contratto, da calcolare ai fini della determinazione della eventuale “penale” da applicare in rapporto al valore delle prestazioni rese dal Gestore.

$$I = (0,4 * I_{CTO} + 0,3 * I_{Tu} + 0,2 * I_{Prod} + 0,1 * I_{milestone})$$

In particolare il pagamento della sanzione pecuniaria in capo al Gestore verrà valutato sulla base degli scostamenti superiori alla percentuale del 15% dell’apposito indicatore di misurazione sintetico (I) non sull’intero paniere di interventi individuato come avveniva nel CdP-I 2012-2016, ma sul singolo intervento e la misura della sanzione sarà pari ad una percentuale variabile dal 1% al 2% della produzione obiettivo dell’intervento secondo le seguenti classi:

Misura della sanzione	Misura dello scostamento
1% produzione annua	tra il 15 ed il 30%
1,5% produzione annua	tra il 30 ed il 50%
2% produzione annua	oltre il 50%

La disciplina già fissata all’art. 8 del Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016 e, successivamente modificata **dall’Aggiornamento CdP-I 2012-16 (che aveva innalzato la misura**

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

della sanzioni) è stata così codificata dal Contratto di Programma-parte Investimenti 2017-2021 (art. 8):

*“RFI, entro il mese di **aprile di ogni anno**, provvederà a comunicare gli obiettivi di performance dell’anno in corso e la misurazione delle performance relative all’anno precedente secondo una metodologia di calcolo, condivisa con i Ministeri competenti ed allegata alla Relazione al Contratto di Programma (Appendice n.9). 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...”*

*“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, sul singolo intervento del paniere individuato**, il Gestore deve il pagamento di una penale pecuniaria pari ai seguenti importi...”*

“Le penali di cui al presente articolo non incidono sulla dotazione finanziaria destinata alla realizzazione degli investimenti”

“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”

“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. Constatati 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.”

“Resta inteso tra le Parti che l’importo complessivo delle penali previste dal presente Contratto non potrà superare per ciascun anno il limite massimo di 2 milioni di euro”.

3.8.1 I risultati 2018

Si rammenta che per l’anno 2017 era stata applicata la metodologia vigente del Contratto di Programma 2012-2016 in quanto il CdP-I 2017-2021, alla data del 30 giugno 2018, non aveva ancora concluso l’iter approvativo.

Per l’anno 2018, a seguito dell’operatività del Contratto sancita dalla registrazione presso la Corte dei Conti del Decreto Interministeriale MIT/MEF il 9 maggio 2019, è stata applicata la nuova metodologia di calcolo disciplinata dai suddetti articoli del vigente Contratto di Programma, parte investimenti 2017-2021.

Pertanto per il calcolo dei valori di consuntivo 2018 è stato preso a riferimento l’Indice Sintetico I, **calcolato per ogni singolo progetto del campione.**

Con nota 1138 del 28/06/2019 RFI ha comunicato i dati di consuntivo dell’anno 2018 nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della performance dell’esercizio 2019. Nell’ambito dell’attività istruttoria conseguente sono stati richiesti approfondimenti ed integrazioni al Gestore inerenti:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- l'esplicitazione delle modalità di imputazione degli scostamenti, per singolo indicatore, a responsabilità del medesimo o esterne, anche attraverso la predisposizione di una matrice di correlazione tra le casistiche di motivazioni individuate e l'imputazione della classificazione di responsabilità (Interna/Esterna);

- l'esplicitazione dei criteri di attribuzione delle percentuali alle diverse fattispecie di motivazioni individuate e alla classificazione di responsabilità (I/E);

- l'imputazione ed il confronto dei valori di riferimento per come riportati nel sistema informatico BDAP/MOP, storicizzati alla data di trasmissione della proposta di definizione degli obiettivi, accompagnati, in fase di consuntivo e nelle more dell'implementazione del sistema medesimo, dalla specifica scheda MOP del CUP/CUPINO ove afferente alla singola fase funzionale;

- l'implementazione e l'ampliamento del paniere oggetto di misurazione 2019 con gli interventi in esecuzione con coperture finanziarie già disponibili per tutte le opere funzionali rilevanti ovvero la singola fase funzionale di un investimento con progettazione definitiva ultimata e integralmente finanziata, nonché con gli interventi da realizzare per lotti costruttivi con progettazione definitiva ultimata per almeno un'opera funzionale rilevante.

All'esito dell'esame di tali integrazioni, come si evince dalla tabella sottostante, le performance registrate nell'anno 2018 **su ogni singolo intervento monitorato**, per cause attribuibili al Gestore, rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi essendo l'indice sintetico inferiore al 15%.

Codice Intervento	Progetto	Indice di Performance Totale	Indice di Performance per cause attribuibili a RFI
0052	Realizzazione quadruplicamento Porta Susa - Stura	0%	0%
0240	Potenziamento infrastrutturale Voltri - Brignole (*)	3%	2%
0260	Raddoppio Lunghezza - Guidonia	0%	0%
1417	Potenziamento linee Castelli Romani	0%	0%
0149	Sistemazione nodo di Bari	17%	0%
0332a	Nodo di Bari Sud – variante Bari C.le – Torre a mare	0%	0%
0036	Nodo di Palermo	10%	0%
0336	Raddoppio Palermo – Messina: tratta Fiumetorto - Castelbuono	0%	0%
0343	Linea AV/AC Milano - Genova: terzo valico dei Giovi (lotti costruttivi finanziati)	1%	0%
0325	Linea AV/AC Milano – Verona: tratta Treviglio - Brescia	10%	0%
0297a	Nodo di Falconara (I fase)	0%	0%
I071	Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce	14%	14%
0284	Itinerario Napoli – Bari: interventi su linea Cannello – Napoli per integrazione con linea AV/AC	2%	0%
0279a	Itinerario Napoli-Bari: raddoppio e velocizzazione tratta Cannello-Frasso Telesino	8%	0%
0100	Raddoppio Bari - Taranto	9%	6%

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

0142B	Completamento raddoppio Pescara – Bari (Lotto 1 Ripalta – Lesina)	14%	0%
0417	Porto di Taranto – collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	39%	3%
0263	Interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia - Reggio Calabria	10%	0%
0311a	Potenziamento Metaponto – Sibari – Bivio S. Antonello (I fase)	41%	8%
0271	Velocizzazione Catania – Siracusa tratta Bicocca - Augusta	24%	10%
0292A	Quadruplicamento Fortezza – Verona: lotto 1: quadruplicamento Fortezza – Ponte Gardena	0%	0%
0077	Raddoppio della linea Genova – Ventimiglia: tratte Andora – S. Lorenzo e S.Lorenzo - Ospedaletti	1%	1%
0267	Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	0%	0%
0119	Potenziamento infrastrutturale linea Orte – Falconara: raddoppio tratte Spoleto-Campello, Fabriano – PM 228 e Castelplanio - Montecarotto	22%	1%
1674	Ammodernamento linea ferroviaria Potenza - Foggia	32%	13%
0242	Velocizzazione Palermo - Agrigento	7%	7%

Inoltre, per ogni investimento monitorato che ha registrato un Indice sintetico di Performance Totale pari o superiore al 15%, è stata richiesta e trasmessa una relazione sintetica ma esaustiva delle motivazioni (principali e secondarie) che hanno determinato gli scostamenti degli indicatori medesimi rispetto ai valori di riferimento (in termini di costo, tempo di ultimazione, attivazione delle milestone e produzione annua), nonché chiarimenti in ordine all'applicazione nel caso specifico delle ultime due alinea sopraindicate.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

4. Conclusioni

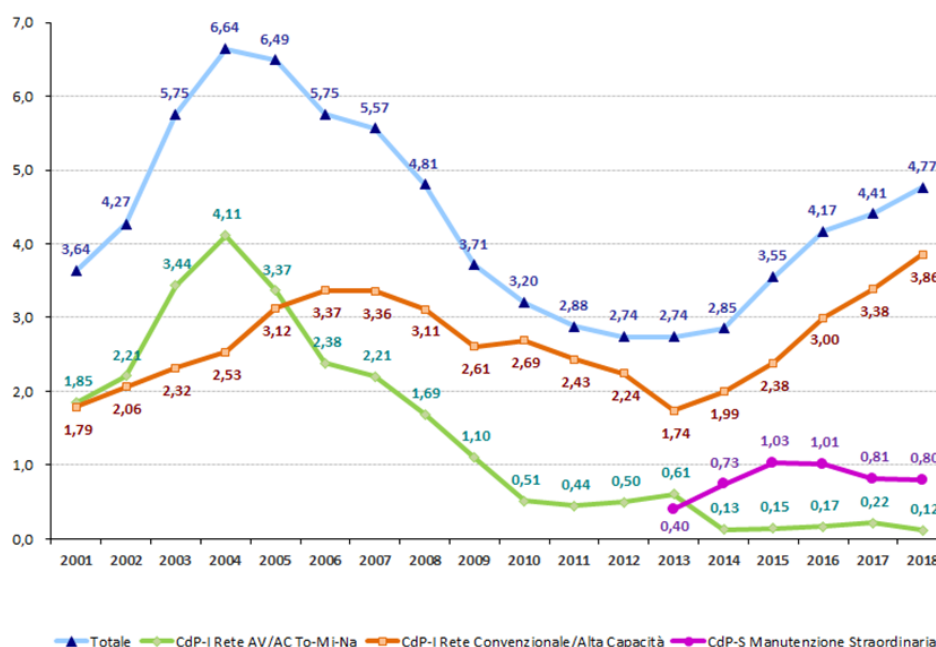
Gli investimenti previsti nei Contratti di Programma parte Servizi e parte Investimenti hanno fatto registrare nel corso del 2018 un volume di spesa pari a **4.768,85 milioni di euro**, con la seguente suddivisione:

- 3.856,96 milioni di euro, nell'ambito del CdP-I, esclusa linea AV/AC Torino-Milano-Napoli,
- 115,50 milioni di euro, sempre nell'ambito del CdP-I, relativamente ai lavori di completamento della Rete AV/AC Torino-Milano Napoli,
- 796,40 milioni di euro, nell'ambito del CdP-S, per le attività di manutenzione straordinaria.

Come si evince dal grafico sottostante (che rileva la serie storica delle contabilizzazioni, dal 2001 fino all'ultima rilevazione) a partire dal 2014 si è registrata una forte inversione di tendenza relativamente alla contabilizzazione degli investimenti, in netta crescita rispetto al minimo dei valori totali di consuntivo registrati nel biennio 2012-2013.

La spesa è infatti cresciuta nel periodo 2014-2018 ad un tasso annuo di crescita composto del 14% (passando infatti da 2,85 a 4,77 miliardi di euro l'anno), con un incremento di circa 360,09 milioni di euro rispetto all'esercizio 2017.

La spesa si è concentrata per il 48% su investimenti per la sicurezza, le tecnologie e il mantenimento in efficienza della rete e, per la restante parte, sulla realizzazione di opere relative al superamento dei colli di bottiglia ed ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete, con particolare riferimento alle principali direttrici di interesse nazionale, alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi ed ai programmi per le città metropolitane.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il 2018 continua a essere un anno di importanti realizzazioni per RFI; i valori di produzione sono arrivati ai medesimi livelli del 2008 pur con il contributo minimo della rete AV/AC TO-MI-NA.

L'incremento dei volumi di spesa rispetto al 2017 è dovuto principalmente all'accelerazione degli investimenti sulla rete convenzionale.

Tali dinamiche sono evidenziate nella tabella successiva che mostra l'avanzamento economico dell'insieme delle Opere per tipologia rete e classe di investimento.

Contabilizzazioni Contratto di Programma

TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	SEZIONE 1 Opere in corso		Contabilizzazioni		Avanzamento % al 2018
	al 2017	2018	al 2018		
CdP 2016-2021 Parte Servizi (A) annualità fino al 2018	5.130,00	3.976,72	796,40	4.773,12	93%
CdP 2017-2021 Parte investimenti (B)	126.625,84	85.878,76	3.972,45	89.851,22	71%
01 - Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	8.714,85	5.540,87	1.106,17	6.647,04	76%
02 - Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	2.876,40	1.489,34	398,97	1.888,31	66%
03 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	54,71	19,21	28,52	47,73	87%
04 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	3.582,97	992,32	227,12	1.219,44	34%
05 - Programmi città metropolitane	8.752,69	4.765,70	453,99	5.219,69	60%
06 - Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	514,24	97,67	13,84	111,51	22%
07 - Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	534,75	11,04	3,59	14,63	3%
08 - Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	19.939,84	5.523,77	912,82	6.436,59	32%
09 - Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	4.726,15	3.418,14	71,98	3.490,12	74%
B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi	16.260,88	4.053,96	666,93	4.720,89	29%
C - Opere Ultimate	60.668,35	59.966,75	88,52	60.055,28	99%
dicui Rete Convenzionale	33.394,50	33.044,12	45,01		99%
dicui Rete AV	27.273,85	26.922,63	43,52		99%
Totale Investimenti	131.755,84	89.855,48	4.768,85	94.624,33	68%

Tra le principali attivazioni del 2018 si segnala, tra le altre, il raddoppio Castelpiano-Montecarotto (6 km) relativo alla linea Orte-Falconara, è stato attivato a giugno 2018

Importanti anche gli interventi di potenziamento della rete siciliana: ad ottobre 2018 è stato riattivato il collegamento con l'aeroporto Falcone Borsellino attraverso il raddoppio fra Carini e S.Lorenzo Colli, parte del raddoppio del passante di Palermo, poi attivato a dicembre 2018 anche nella tratta Palermo Centrale – Orleans. Sono stati anche avviati i lavori della tratta Bicocca-Catananuova dell'Itinerario Messina-Catania-Palermo.

A dicembre 2018, inoltre, sono stati attivati l'ingresso nel nodo di Brescia della tratta AV/AC Treviglio-Brescia, con servizio AV su binari dedicati, e il raddoppio a nord di Ortona, che contribuirà all'aumento dell'offerta commerciale per il trasporto delle merci sulla linea Adriatica.

Numerosi anche gli interventi tecnologici attivati nel 2018 tra cui quelli inerenti il nodo di Pavia e il potenziamento della Rho-Novara.

Di contro, l'analisi effettuata sulle ipotesi delle future attivazioni dei progetti ha evidenziato, anche per l'anno a riferimento, alcuni notevoli ritardi rispetto alle precedenti previsioni. Gli slittamenti più importanti hanno riguardato il Nuovo valico del Brennero (21 mesi), per problematiche evidenziate soprattutto in territorio austriaco, il collegamento con il porto di Taranto (20 mesi), per questioni connesse alle autorizzazioni e alle attività negoziali, l'Upgrading della Tirrenica sud 2^a fase (18 mesi), per la progettazione e realizzazione degli interventi di adeguamento strutturale precedentemente non previsti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In generale, le cause di tali slittamenti riguardano, principalmente, criticità nella fase autorizzativa e di progettazione e, in alcuni casi, la necessità di adeguare i progetti a normative intervenute successivamente. Ulteriori criticità sono rappresentate dalle difficoltà economiche degli appaltatori, da interferenze con gli Enti Locali e con i vari Enti Gestori di servizi, dal protrarsi dei tempi per l'acquisizione delle aree. Sono stati, inoltre, riscontrati ritardi nelle procedure di aggiudicazione a causa dei ricorsi presentati dai partecipanti alle gare. Altre criticità, che occorrerebbe risolvere, riguardano i tempi di istruttoria e le diverse competenze e interessi dei diversi ministeri e Amministrazioni coinvolte nel processo autorizzativo e in fase di realizzazione (MIT, MATTM, MiBACT, Regioni, Provincie, Comuni).

In ogni caso, le performance del Gestore registrate nell'anno 2018 su ogni singolo intervento monitorato rientrano nei limiti contrattualmente ammessi dal Contratto di Programma - parte investimenti.

Per quanto riguarda il CdP-S, il programma complessivo degli investimenti in manutenzione straordinaria al 31 dicembre 2018 ammonta a 5.130 milioni di euro nell'ambito dei programmi definiti dai due Contratti (2012-2014, prorogato al 2015 e 2016-2021) ed una spesa consuntivata pari a circa 4.759 milioni di euro (circa il 93% del programma complessivo). A questi vanno aggiunti 14 milioni di euro di contabilizzazioni su progetti relativi all'annualità 2019 (trattasi di spesa effettuata, in via anticipata, a carico di progetti relativi all'annualità 2019), portando il valore complessivo delle contabilizzazioni a 4.773 milioni.

Nel 2018 si è registrato un valore complessivo di spesa a valere sui due cicli contrattuali pari a 796 milioni di euro, in linea con il livello di spesa del 2017 (pari a 811 milioni di euro) e con la media del periodo 2013-2018. Si continua a riferire sull'attuazione del precedente Contratto, il cui programma di interventi è in via di completamento, in quanto va ricordato che l'approvazione del CdP-S 2012-2014 (registrato il 9/6/2014 dalla Corte dei Conti), è stata particolarmente articolata e complessa, con ovvi riflessi sulla efficacia ed operatività delle disposizioni contrattuali e sulla disponibilità delle risorse per l'avvio degli investimenti.

Focalizzandosi sulla vista per Contratto di Programma, il programma degli interventi definito dal precedente **CdP-S 2012-2014** presenta un livello di contabilizzazioni al 2018 pari a circa 2.813 milioni di euro, con un grado di avanzamento di circa il 98%, rispetto ad un fabbisogno complessivo per interventi pari a 2.880 milioni nel periodo 2012-2015. La curva di spesa degli interventi finanziati con il contratto 2012-2014 è in via di esaurimento, dopo il picco massimo di contabilizzazioni annue registrato nel 2015 (1.027 milioni di euro).

Per quanto riguarda il **CdP-S 2016-2021**, le contabilizzazioni complessive al 31 dicembre 2018 ammontano a circa 1.960 milioni di euro, con una spesa media nel periodo 2016-2018 di circa 650 milioni.

Riguardo al piano dei fabbisogni di manutenzione straordinaria del CdP-S 2016-2021, occorre sottolineare che rimane da finanziare l'ultima annualità contrattuale, per un importo di 750 milioni di euro, per cui diventa importante prevederne, da parte della competente Amministrazione, la disponibilità a carico dei prossimi strumenti di finanza pubblica, al fine di garantire continuità al programma di investimenti.

Per quanto riguarda, poi, sempre nell'ambito del **CdP-S**, l'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete per il 2018, forniti nell'ambito della rendicontazione ha evidenziato che l'indicatore del livello di guasti e l'indicatore tempi di primo intervento, come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2018 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Per l'indicatore di puntualità, i risultati del 2018 confermano un andamento ottimale per i segmenti di traffico "Regionale" e "Cargo", che oltre a rientrare nell'ambito delle soglie di riferimento contrattuale, mostrano anche una sostanziale continuità rispetto ai dati del 2017. Si denota un peggioramento rispetto al 2017 dei segmenti "Mercato" e "Lunga percorrenza - Servizio Universale" rispettivamente passati da 97,1% a 96,1% e da 97,1 % a 95,4% e un relativo mancato rispetto delle soglie contrattuali. Rispetto a tali due segmenti, per quanto riferito dal Gestore, gli andamenti in esame vanno analizzati tenendo conto del rilevante incremento di traffico registrato negli ultimi anni. In particolare, rispetto al 2017, si evidenzia un'ulteriore crescita del segmento Mercato, con un incremento del 13% (+39 treni/giorno). Al fine di recuperare tale gap, il Gestore ha istituito, verso le fine del 2018, una Task Force permanente sulla Puntualità con il compito di analizzare le criticità rilevate nei processi di propria competenza con impatto sulla puntualità al fine di individuare le azioni mitigative di breve e medio periodo in relazione all'affidabilità della Rete, alla definizione dell'Orario, alla capacità di linee ed impianti e alla gestione della circolazione e dei relativi conflitti.

Vale, infine, rappresentare che, in generale, una delle maggiori criticità riscontrate riguarda, anche quest'anno, la lunghissima e complessa procedura di approvazione dei Contratti di programma e dei loro aggiornamenti annuali.

Ciò, rende sempre molto distante il momento in cui le risorse vengono messe a disposizione (legge di bilancio) e quello in cui tali risorse diventano attive per il Gestore e per gli investimenti. A causa delle procedure da adottare, previste dalla normativa, tale intervallo di tempo può superare anche i due anni (per il CdP-I 2017-2021 di cui si è detto nei paragrafi precedenti, che ripartisce le risorse del 2017, sono stati necessari 2 anni e 5 mesi). Questo vuol dire già partire, rispetto alla realizzazione ed esecuzione di nuove opere, con un ritardo inaccettabile per un Paese in cui si vuole dare veramente impulso agli investimenti pubblici. Negli ultimi anni, inoltre (dalla legge di Bilancio 2017), i tempi per la programmazione e l'approvazione delle risorse si sono ulteriormente dilatati anche a causa dell'istituzione del "Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese" di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, per cui le risorse disponibili per il settore ferroviario (come per gli altri settori) non sono più note con la legge di bilancio (a gennaio), ma solo dopo la ripartizione del Fondo stesso (con DPCM) ed i conseguenti decreti di variazione di bilancio: in pratica, non prima di 6 – 12 mesi dalla norma che stanziava le risorse.

Su queste criticità sarebbe auspicabile intervenire, al fine di semplificare ed abbreviare la procedura approvativa attuale e rendere operative le risorse per gli investimenti in tempi congrui.

Infine, occorre rappresentare che nel 2021 i due Contratti perverranno alla scadenza, per cui occorre, parallelamente alla riflessione sopra evidenziata, iniziare a programmare tra Gestore ed Amministrazioni competenti una fase di confronto, al fine di concordare gli strumenti ed i meccanismi contrattuali e pianificare il piano degli investimenti e delle relative risorse finanziarie necessarie all'attuazione.

Il Direttore Generale
(Dott. Enrico Maria Pujia)

PAGINA BIANCA



181990111480