

2.5 Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione straordinaria

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

Tabella 2.5.1

Risorse per la Manutenzione Straordinaria	Contratto di Programma-parte servizi 2012-2014				CdP-S 2016-2021	Totale
	2012	2013	2014	2015	2016	
Fabbisogni riportati da CdP-S	720	720	720	720	750	3.630
Finanziamenti						
<i>Finanziamenti recati dalle Leggi di spesa</i>	720	720	720	500	750	3.410
<i>Definanziamento capitolo 7514 (Delibera CIPE n.36/2016)</i>	-28 ⁽¹⁾					-28
<i>Recupero fabbisogni ⁽²⁾</i>	21			220		241
Totale finanziamenti	713	720	720	720	750	3.623
Fabbisogni residui	-7					-7

(milioni di euro)

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

Prima annualità del CdP-S 2012-2014

- 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;

(1) La Delibera CIPE n.36 del 10 agosto 2016 ha definitivamente rimodulato le risorse, originariamente assegnate dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012, a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, di cui all'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011, operando una riduzione complessivamente pari a circa 28,5 milioni di euro. Già nella precedente Relazione al Parlamento si era riferito del definanziamento operato per legge, nel corso del 2016, sul capitolo di bilancio 7514 pari a 21,4 milioni di euro.

(2) 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 mln 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 mln di euro.

- - 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, 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’articolo1, 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’articolo1, comma 10 della predetta Legge è stato previsto che: *“una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziata dalla legge 27 dicembre 2013, n.147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014, con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali”*.

Quarta annualità del CdP-S 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).

2.5.1 Il monitoraggio della spesa per la manutenzione straordinaria

Per quanto riguarda le risultanze economiche dell'attività di manutenzione straordinaria si analizzano, di seguito i dati forniti da RFI.

Come già riferito al paragrafo 2.1.2, 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.

Il quadro di sintesi della spesa effettuata per manutenzione straordinaria per il periodo 2012-2016 e riportato nella tabella seguente:

Tabella 2.5.2

Contabilizzazioni								
Annualità	Fabbisogno	Finanziato	2012	2013	2014	2015	2016	Totale al 2016
Contratto di Programma 2012-2014								
Prima annualità (2012)	720	713	-	395	187	69	28	679
Seconda annualità (2013)	720	720		-	491	151	40	683
Terza annualità (2014)	720	720			57	468	133	657
Quarta annualità (2015)	720	720				339	249	588
Contratto di Programma 2016-2021								
Prima annualità (2016)	750	750					559	559
Totale	3.630	3.623	-	395	735	1.027	1.009	3.166

(milioni di euro)

Come già riportato nelle precedenti Relazioni, 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 continuità ai programmi di manutenzione e, quindi, alla sicurezza della circolazione, nel corso del 2013. Di conseguenza, l'avanzamento della spesa effettuata da RFI per le attività di manutenzione straordinaria fortemente condizionate dalle tempistiche di approvazione del Contratto e dalla disponibilità delle risorse.

Al programma di manutenzione straordinaria previsto per l'intero periodo, risultano essere state erogate risorse per 3.216 milioni di €, come illustrato nella successiva tabella 2.5.3. Come riportato nella precedente tabella 2.5.2, rispetto a tale disponibilità risultano spese somme per circa 3.166 milioni di €, praticamente pari al totale delle risorse disponibili.

Tabella 2.5.3

EROGAZIONI DI CASSA								
Competenza Capitolo	Fonte	Risorse finanziate	2012	2013	2014	2015	2016	Totale al 2015
MEF	Capitolo 1541	262			262	-		262
MIT (*) (°)	Capitolo 7514 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 33/2012	300			88	76	107	164
MIT	Capitolo 7518 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 22/2013	240		82		130	28	211
MEF	Capitolo 7122 – Legge di Stabilità 2013	300			289	11		300
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	338			153	185		338
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014	500			-	500		500
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014 (risorse rese operative dal d.L.133/2014)	220			-	101	119	101
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2015 e 2016)	1.250				301	784	301
Totale		2.660	-	82	792	1.304	1.038	3.216

(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 definanziamento pari a circa 28,5 milioni di euro

Nel 2016, il valore della spesa effettuata è pari a 1.009 milioni di €. Tale valore si attesta al livello della spesa conseguita nell'anno precedente (1.027 milioni di € nel 2015). Si è manifestato, quindi, un positivo effetto del recupero del gap produttivo registrato dalle prime annualità, di cui si è già riferito. La spesa è stata ripartita tra i vari programmi nelle proporzioni seguenti:

Tabella 2.5.4

PROGRAMMA	Contabilizzazioni (M€)	Incidenza %
Acquisti a rimpiazzo	31,3	3%
Aumento produttività	207,7	21%
Corpo stradale	563,1	56%
Impianti tecnologici	101,4	10%
Terminali e servizi	33,5	3%
Trazione elettrica e SSE	71,8	7%

Si analizza di seguito lo stato di avanzamento della spesa al 31/12/2016 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).

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

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 95% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.5

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	715	679

(milioni di euro)

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

Tabella 2.5.6

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2012	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	14.555	14.555	13.245
Aumento produttività	158.609	158.609	158.105
Corpo stradale	420.360	417.328	374.497
Impianti tecnologici	69.419	68.669	63.584
Terminali e servizi	27.557	26.319	23.716
Trazione elettrica e SSE	29.500	29.500	27.984
TOTALE	720.000	714.981	678.988

(migliaia di euro)

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

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

Tabella 2.5.7

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	718	683

(milioni di euro)

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

Tabella 2.5.8

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2013	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	21.969	21.969	20.917
Aumento produttività	197.537	197.537	196.424
Corpo stradale	370.334	369.534	348.344
Impianti tecnologici	62.482	62.482	58.818
Terminali e servizi	34.034	33.039	27.365
Trazione elettrica e SSE	33.645	33.645	30.687
TOTALE	720.000	718.205	682.555

(migliaia di euro)

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

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

Tabella 2.5.9

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	713	657

(milioni di euro)

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

Tabella 2.5.10

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2014	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	6.438	5.588	3.940
Aumento produttività	207.069	207.069	206.464
Corpo stradale	390.888	387.973	353.080
Impianti tecnologici	59.656	58.756	50.611
Terminali e servizi	26.110	24.265	19.684
Trazione elettrica e SSE	29.839	29.234	23.408
TOTALE	720.000	712.885	657.187

(migliaia di euro)

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

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari all'84% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 98% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.11

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	703	588

(milioni di euro)

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

Tabella 2.5.12

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2015	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	33.395	32.795	4.328
Aumento produttività	41.921	41.921	34.342
Corpo stradale	464.588	459.168	239.873
Impianti tecnologici	83.735	78.165	36.166
Terminali e servizi	29.819	28.703	13.493
Trazione elettrica e SSE	66.542	62.512	11.176
TOTALE	720.000	703.263	587.928

(migliaia di euro)

Prima annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2016).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 79% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 94% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.13

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
750	705	559

(milioni di euro)

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

Tabella 2.5.14

(migliaia di euro)

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2016	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO (al 31/12/2016)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2017)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2016)
Acquisti a rimpiazzo	8.849	8.099	5.425
Aumento produttività	207.472	207.472	194.307
Corpo stradale	368.743	352.633	275.792
Impianti tecnologici	98.123	82.189	50.053
Navigazione	3.800	0	0
Terminali e servizi	19.981	15.405	9.281
Trazione elettrica e SSE	43.032	39.532	24.520
TOTALE	750.000	705.330	559.377

2.6 Monitoraggio della qualità della rete

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

Il livello della qualità della rete viene misurato attraverso tre indicatori:

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

Per i primi due indicatori (a-b) la rilevazione dati e i livelli di soglia sono distinti per "gruppi di rete" (grado di utilizzo delle rete, numero treni/giorno programmati sulla linea, linea all'interno di nodi e linea AV), mentre gli indicatori di puntualità (c) sono misurati per tipologia/segmento di servizio (AV/mercato, lunga percorrenza/servizio universale, regionale, cargo) e il calcolo della puntualità avviene monitorando la circolazione dei treni con sistemi automatici di registrazione dati e confrontando con i dati di orario programmati, secondo modalità e standard indicati nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

In particolare, la misurazione avviene per fasce orarie stabilite nel PIR ed esclude i treni arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle imprese ferroviarie.

L'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell'ambito della rendicontazione, come previsto dall'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 i primi due indicatori, i dati 2016 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti per ciascun Gruppo di rete.

Per quanto riguarda l'indicatore del livello di guasti e l'indicatore tempi di primo intervento, i dati 2016 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti.

Per l'indicatore di puntualità, i dati consuntivati nel 2016, evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli segmenti di servizio "Regionale" e "Cargo", che mostrano un trend di miglioramento rispetto al 2015. Invece, il segmento "Mercato" e quello "Lunga percorrenza/Servizio Universale" non raggiungono, in termini di puntualità, la soglia di performance prestabilita, anche se mostrano un trend di miglioramento rispetto al 2015, con valori prossimi al 97%.

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

Indicatori del Livello di Guasti

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2016 mostra come l'andamento registrato nel per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella 2.6.1

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/Km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2016	Scostamento
Linee con $T_g \leq 40$	0,60	0,28	-0,32
Linee con $40 < T_g < 100$	0,70	0,59	-0,11
Linea con $T_g \geq 100$	1,25	1,00	-0,25
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,99	-0,11
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,19	-0,81

Indicatori Tempi di Primo Intervento

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2016 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella 2.6.2

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2016 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $T_g \leq 40$	≤ 3 h	38	-142
Linee con $40 < T_g < 100$	≤ 2 h	32	-88
Linea con $T_g \geq 100$	≤ 1 h	28	-32
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	21	-9
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	28	-2

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.

L'analisi dei dati consuntivati nel 2016 conferma la buona performance per i segmenti di traffico “Regionale” e “Cargo” che oltre a mantenersi nell'ambito delle soglie di riferimento contrattuali, denotano anche un progresso rispetto ai dati del 2015. In particolare, il segmento “Regionale” evidenzia un miglioramento del +0,2% (da 97,5% a 97,7%) ed il “Cargo” del +1,1% (da 93,2 a 94,3%).

I segmenti “Lunga Percorrenza-Servizio Universale e “Mercato” mostrano anch'esso dei risultati in miglioramento, con valori di puntualità prossimi al 97%, che si attestano, tuttavia, al di fuori delle soglie di performance previste in CdP. La tabella seguente illustra i dati sopra descritti.

Tabella 2.6.3

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2016	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	96,8	-1,2	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	96,9	-0,6	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	97,7	0,7	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	94,3	-0,2	± 1,5

Rispetto ai due ultimi segmenti che non hanno raggiunto le soglie di riferimento contrattuali, per quanto riferito dal Gestore, si rappresenta che i dati in esame vanno analizzati tenendo conto del significativo incremento di traffico realizzato sulla Rete negli ultimi anni, con una crescita dei volumi di circa il 10%. A detta del Gestore, ciò ha comportato per il settore della media-lunga percorrenza una maggiore complessità di gestione con ricadute sull'esercizio ferroviario, sia per gli effetti diretti sui guasti, sia per i ritardi indotti per la gestione della circolazione, fattori che hanno inciso, sui risultati della puntualità.



2.7 Le linee dismesse e le linee sospese all'esercizio

Come noto ai sensi di quanto previsto dall'Atto di Concessione (articolo 2, comma 2 del D.M. n. 138T del 31/10/2000), è prevista che possano essere dismesse dall'esercizio quelle linee non più utilizzate per il servizio ferroviario. Per tali linee cessa, da parte dello Stato, la corresponsione degli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nel corso dell'anno 2016 non è avvenuta alcuna dismissione dall'esercizio di linee ferroviarie. E' possibile visionare sul sito internet del Ministero l'elenco delle linee ferroviarie dismesse dall'esercizio ed i relativi Decreti Ministeriali che ne hanno statuito la dismissione.

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

Tabella 2.7

Elenco linee sospese	
Savona Parco Doria - Savona Marittima	Vercelli - Casale Popolo
Savona Parco Doria – Vado Ligure Z.I.	Palazzolo - Paratico
Santo Stefano - Sarzana (via Ponzano Magra)	Fabriano - Pergola
Ancona – Ancona Marittima	Castellammare - Gragnano
Asti - Castagnole	Motta S. Anastasia - Paternò
Aosta – Pré St. Didier	Orte - Civitavecchia (Orte - Raccordo De. Car)
Varallo Sesia – Romagnano Sesia	Sicignano - Lagonegro
Codola - Sarno	Carpinone - Castel di Sagro - Sulmona
Caltagirone - Gela	
Olbia – Olbia I.B.	
Asciano - Monte Antico	
Benevento - Bosco Redole	
Alcamo Dir. - Trapani (via Milo)	
Alba - Castagnole	
Castagnole - Cantalupo	
Ceva - Ormea	
Asti - Chivasso	
Mondovì - Cuneo	
Asti - Casale Monferrato	
Casale Monferrato - Mortara	
Pinerolo - Torre Pellice	
Agrigento Bassa - Porto Empedocle	
Privero - Terracina	
Avellino - Monticchio - Rocchetta	
San Nicola Melfi - Spinazzola - Gravina	
Sacile - Osoppo	
Santhià - Arona	

3. Il Contratto di Programma – parte Investimenti

3.1 L'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti

Successivamente all'aggiornamento 2015 del Contratto di Programma 2012-2016, parte Investimenti (Delibera CIPE n. 112 del 23 dicembre 2015), sono state emanate delle disposizioni normative (tra cui la Legge di Stabilità 2016) che hanno stanziato ulteriori risorse per investimenti di RFI. Per la loro operatività si è reso necessario un ulteriore aggiornamento del CdP-I 2012-2016, secondo il processo previsto all'articolo 3 del Contratto stesso

Un primo schema di aggiornamento 2016 è stato predisposto ad aprile 2016; una seconda versione è stata redatta a maggio dello stesso anno, a conclusione del confronto avviato con le Regioni.

Infine, a seguito del recepimento di alcuni perfezionamenti formali, a giugno è stata predisposta l'ultima versione dell'atto, siglato dal MIT e da RFI, trasmesso al CIPE in data 17 giugno 2016, sul quale il Comitato ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016 (parere n. 3855).

Nell'aggiornamento contrattuale sono state recepite le prescrizioni espresse dal CIPE, in occasione del parere sull'aggiornamento 2015 del CdP-I.

Rispetto all'iter procedurale standard, previsto dalla legge n.238/1993 per l'approvazione dei contratti di programma con lo Stato, è intervenuta la legge di conversione n.225 del 1° dicembre 2016 del decreto-legge n.193 del 22/10/2016 (c.d. “decreto fiscale”) che, all'articolo 10 comma 1, ha approvato l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma.

Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 15 comma 2 del decreto legislativo n.112/2015, il Gestore, a dicembre 2016, ha informato le Imprese Ferroviarie titolari di licenza, le Regioni e Province Autonome ed i Soggetti titolari di Accordo dell'avvenuta pubblicazione sul sito internet di RFI dell'Aggiornamento 2016 del CdPI ed il 1° febbraio 2017 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha informato sul contenuto dell' Aggiornamento 2016 del CdP-I l'organismo di regolazione (ART).

L'Atto è stato quindi sottoscritto dal Gestore e dal MIT, in data 22 febbraio 2017.

3.1.1 Le modifiche al quadro finanziario

L'aggiornamento 2016 al Contratto di Programma prevede, rispetto all'aggiornamento 2015, le seguenti modifiche al quadro finanziario:

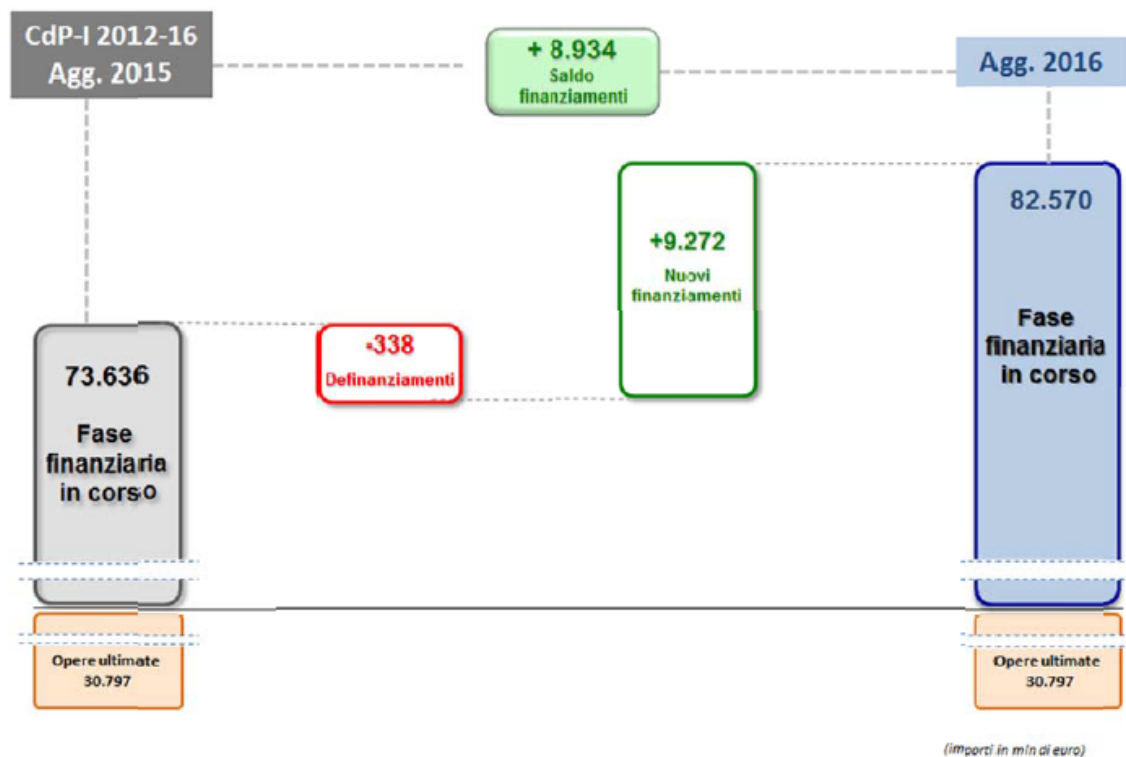
- nuovi finanziamenti per un valore complessivo di **9.272 milioni di €**;
- definanziamenti per un valore complessivo di **338 milioni di €**.

Si registra, pertanto, un saldo incrementale dei finanziamenti disponibili pari a **8.934 milioni di €**.

Il valore complessivo delle opere finanziate in corso riportate nell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016 è di **82.570 milioni di €**, rispetto ai 73,636 milioni di euro dell'aggiornamento 2015.

Le opere ultimate riportate nel medesimo aggiornamento sono pari a **30.797 milioni di €** (al 31/12/2016).

Figura 3.1.1 – Evoluzione finanziamenti



Nell'aggiornamento 2016 si è tenuto conto di:

- **nuovi finanziamenti**, per un valore complessivo di **9.272 milioni di euro**, rinvenienti da varie fonti di finanziamento.

Tabella 3.1.2 – Riepilogo nuove fonti per competenza

milioni di euro			
Ministero-Ente	Capitolo	FONTE DI FINANZIAMENTO	IMPORTO
MEF	7122	"Legge di Stabilità 2016" rifinanziamento tab.E, Brennero	200
		"Legge di Stabilità 2016", rifinanziamento tab.E investimenti ferroviari	8.059
SUBTOTALE "Legge di Stabilità 2016"			8.259
UE	n.a.	PON-PAC	50
UE	n.a.	PON 2007-13 "Ricerca e competitività"	0,4
UE	n.a.	CEF 2014-2020	645
EE.LL. e altro	n.a.	Risorse da Enti Terzi e altro	45
Altro	n.a.	Operazione "Terna"	272
TOTALE			9.272

In particolare:

- ✓ **8.259 milioni di euro**, recati dalla legge n.208 del 28 dicembre 2015 “**Legge di Stabilità 2016**” di cui:
 - **200 milioni di euro**, a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122/PG1 da destinare allo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie principalmente riferite al Nuovo Valico del Brennero,
 - **8.059 milioni di euro**, quale quota parte del rifinanziamento del capitolo di bilancio MEF 7122/PG2 destinato agli investimenti ferroviari di importo complessivamente pari a 8.300 milioni di euro. In riferimento a tale rifinanziamento le Parti hanno concordato di destinare alla primaria esigenza di copertura del fabbisogno di manutenzione straordinaria un importo pari a 241,4 mln di euro, di cui 220 milioni di euro per ridotto finanziamento dell’annualità 2015 e 21,4 milioni di euro a copertura del definanziamento operato sul capitolo 7514 certificato dalla nota MEF 23093 del 4 marzo 2016 (“circularizzazione dei crediti”). Tali risorse (241,4 milioni) sono, quindi, oggetto di contrattualizzazione all’interno del nuovo Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi;
- ✓ **50 milioni di euro**, come esito delle riprogrammazioni avvenute nel corso del 2015 con i decreti 5127 del 30 giugno 2015 e n. 10999 del 30 dicembre 2015 con i quali l’Autorità di Gestione (AdG) del PON Reti e Mobilità 2007-2013 ha modificato la lista degli interventi ammessi al finanziamento del programma, apportando una variazione complessiva sui tre programmi PON 2007-2013, Piano di Azione e Coesione e PON 2014-2020;
- ✓ **0,4 milioni di euro**, a valere sulla Programmazione FESR 2007-2013 su interventi di ricerca e sviluppo e precisamente sul PON Ricerca e Competitività 2007-2013;
- ✓ **645,3 milioni di euro**, del programma CEF 2014-2020 per il settore Trasporti. Il MIT ha sottoscritto con l’Innovation and Networks Executive Agency (INEA) – Agenzia a ciò delegata dalla Commissione Europea – una serie di “agreement” con i quali vengono assegnati i cofinanziamenti europei;
- ✓ **45,2 milioni di euro**, di risorse provenienti da Enti Locali e altro;
- ✓ **272,1 milioni di euro**, rinvenienti dall’operazione c.d. “Terna”. In data 23 dicembre 2015 si è infatti perfezionata la cessione da Ferrovie dello Stato Italiane SpA a Terna SpA dell’intero capitale della società S.E.L.F. Srl, previa operazione di scissione parziale degli “asset elettrici” da parte di RFI alla stessa S.E.L.F. avvenuta in data 17 dicembre 2015. In forza di quanto stabilito dall’articolo 1 comma 193 della legge n.190 del 23 dicembre 2014, le risorse finanziarie derivanti da tale cessione, limitatamente al valore dei contributi pubblici in conto impianti, sono destinati alla copertura di investimenti sulla rete ferroviaria nazionale previsti dal Contratto stipulato fra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed RFI.

➤ **riduzioni** alle risorse finanziarie iscritte nel contratto, per un totale di **338 milioni di euro**.

