

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 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.

Di seguito i dati della puntualità RFI per l'anno 2020.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2020	Delta consuntivo 2020 vs soglia	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	94,2	-3,8	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	94,0	-3,5	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	96,8	-0,2	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	92,7	-1,8	± 1,5

Rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, nel 2020 nessun segmento rientra all'interno delle soglie definite dal contratto.

Come in precedenza riferito, il Gestore ha attribuito il calo significativo della puntualità RFI, principalmente alla nuova metodologia utilizzata per l'attribuzione delle cosiddette “cause esterne” a partire da inizio 2019.

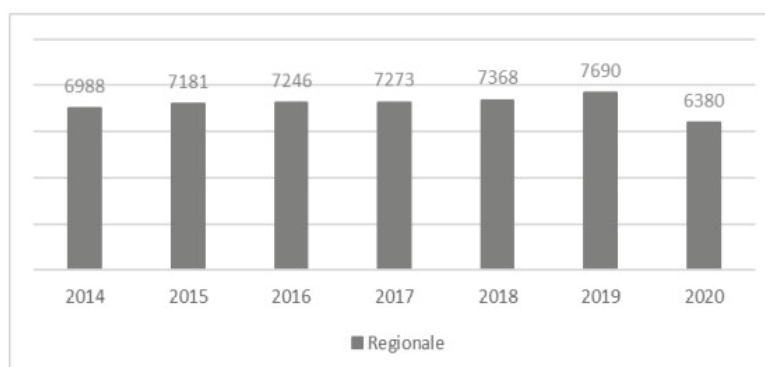
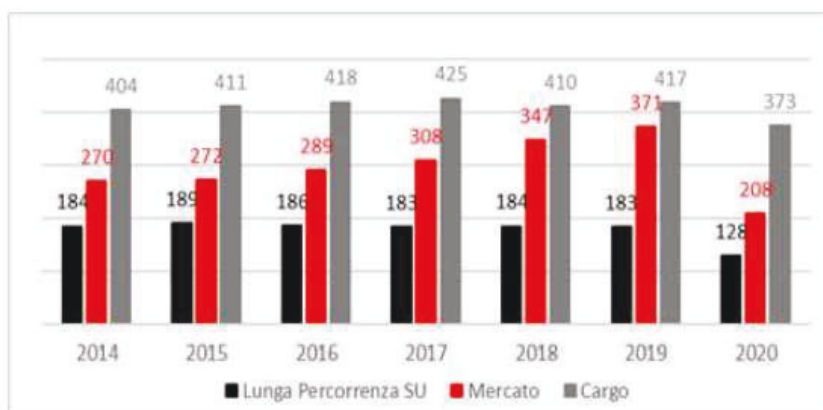
Secondo una stima fornita da RFI, le cause di ritardo, prima classificate come esterne, sono pari a circa il 40% delle stesse.

Il Gestore ha, inoltre, evidenziato che la puntualità nel 2020 è stata influenzata dai seguenti principali fattori:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- emergenza sanitaria per Covid-19. Il settore ferroviario ha registrato dall'avvio del periodo del lockdown (marzo 2020) una considerevole riduzione dei servizi per effetto della forte contrazione della domanda di trasporto, riconducibile anche alle misure restrittive alla mobilità prese dalle competenti istituzioni governative al fine di ridurre il diffondersi dell'epidemia. A partire dal 4 maggio, con l'avvio della fase 2 dell'emergenza epidemiologica, si è registrata una progressiva ripresa del traffico Regionale mentre la ripresa del trasporto di media-lunga percorrenza è avvenuta dal 18 maggio sino al mese di ottobre; l'inizio della seconda ondata Covid-19 ha comportato una nuova riduzione dei volumi dei treni lunga percorrenza a partire dal 3 novembre;
- a partire dalla metà di aprile sono stati attivati cantieri straordinari per l'anticipazione di lavori programmati nel corso del successivo biennio impegnando la capacità non più utilizzata dai servizi. In particolare, sono stati attivati cantieri di rinnovo su 3 linee Alta Velocità (Torino-Milano, Firenze-Bologna e Roma-Napoli) con chiusura linee dal 15 aprile al 9 maggio e deviazione dei treni AV sulle linee convenzionali.

I dati di traffico relativi al numero di treni ordinari al giorno per segmento - periodo 2014 – 2020, di seguito riportati, mostrano il sensibile calo registrato nel 2020.



Tuttavia, va evidenziato che, ricalcolando parametricamente la puntualità 2020, secondo i criteri di attribuzione delle cause di ritardo adottati sino al 2018, al contrario, si registra un incremento della

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

puntualità rispetto ai valori 2018 per tutti i settori, e rispetto al 2019 nei settori Mercato e Lunga Percorrenza ed un peggioramento del solo servizio Cargo, invariato il servizio Regionale.

A beneficio di chiarezza, nella sottostante tabella si riporta il trend nel periodo contrattuale dall'anno 2014 fino al 2020, con i dati risultanti dall'applicazione della metodologia di calcolo utilizzata fino al 2018 (il 2019 e il 2020 sono stati, pertanto, ricalcolati applicando la medesima metodologia).

Servizi	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	Possibile oscillazione della soglia di performance	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ricalcolato	2020 ricalcolato
Mercato	98,0	± 0,6	97,4	96,7	96,8	97,1	96,1	94,1	96,4
Lunga Percorrenza Servizio Universale	97,5	± 0,5	96,6	96,7	96,9	97,1	95,4	95,5	95,7
Regionale	97,0	± 0,1	97,5	97,5	97,7	97,8	97,7	97,9	97,9
Cargo	94,5	± 1,5	93,8	93,2	94,3	94,0	94,1	96,9	95,4

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 2020 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 – 2020 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 tabella di cui all’Allegato 1c al CdP-S 2016-2021.

	Indicatori di prestazione	Indicatore	Valore target CdP-S	Valore target Carta dei Servizi 2018	Consuntivo 2016	Consuntivo 2017	Consuntivo 2018	Consuntivo 2019	Consuntivo 2020
Sicurezza	Safety	numero di FWSI/ treni x km	<i>Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"</i>	<i>Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"</i>	raggiunto	raggiunto	raggiunto	raggiunto	raggiunto
	Security Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione	% persone soddisfatte	80%	80%	89%	91%	93%	94%	94%
Customer Satisfaction	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Platinum (*)	% persone soddisfatte	90%	90%	99%	97%	99%	100%	100%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Gold (*)	% persone soddisfatte	90%		97%	97%	96%	97%	96%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso Stazioni Silver (*)	% persone soddisfatte	85%		93%	93%	95%	95%	95%
	Percezione dell'informazione in condizioni di normale circolazione	% persone soddisfatte	90%	90%	98%	99%	98%	98%	99%
	Livello di soddisfazione complessiva del servizio di assistenza erogato nel circuito SALE BLU	% persone soddisfatte	90%	90%	99%	99%	100%	100%	99%

Ambiente	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			
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": prosecuzione del rinnovamento in ambito stazioni dei sistemi di illuminazione tramite esclusivo utilizzo di lampade LED per efficientamento energetico (**)	Impegno	non inserito tra i KPI target del CdP-S	attuazione			raggiunto	
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": Piano gestione acque: studi tecnici e progettuali l'uso efficiente e la razionalizzazione delle risorse idriche (**)	Nr. Elaborati	non inserito tra i KPI target del CdP-S	50			raggiunto	
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": Sperimentazione sul campo di ballast derivante da sottoprodotti della lavorazione di acciai di alta qualità (***)	Impegno	non inserito tra i KPI target del CdP-S	attuazione				raggiunto

(*) Indicatore ridefinito nel 2017 "Percezione della qualità della stazione nel complesso"

(**) Tali obiettivi sono stati raggiunti nei precedenti anni. RFI definisce ogni anno nuovi target/KPI per la parte ambientale

(***) Obiettivo indicato in Carta dei Servizi 2000

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 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. È 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. È 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.

Nella carta dei servizi non sono più previsti indicatori di customer con dettaglio per "metallo" delle stazioni.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 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 Prospetto Informativo della Rete edizione giugno 2021.

	Elenco linee con sospensione del servizio commerciale	Causa sospensione	Regioni interessate
1	Savona Parco Doria-Savona Marittima	B	Liguria
2	Santo Stefano-Sarzana (via Ponzano Magra)	B	Liguria
3	Ancona - Ancona Marittima	A	Marche
4	Asti-Castagnole	A	Piemonte
5	Aosta - Pré S. Didier	A	Valle d'Aosta
6	Codola-Sarno	A	Campania
7	Caltagirone-Gela	B	Sicilia
8	Olbia - Olbia I.B.	B	Sardegna
9	Asciano-Monte Antico	A	Toscana
10	Benevento-Bosco Redole	B	Campania - Molise
11	Alcamo Dir. - Trapani (via Milo)	B	Sicilia
12	Alba - Castagnole	B	Piemonte
	Castagnole-Cantalupo	A	Piemonte
13	Ceva-Ormea	A	Piemonte
14	Asti-Chivasso	B	Piemonte
15	Mondovì-Cuneo	A	Piemonte
16	Asti-Casale Monferrato	B	Piemonte
17	Pinerolo-T. Pellice	A	Piemonte
18	Porto Empedocle - Agrigento Bassa	B	Sicilia
19	Priverno-Terracina	B	Lazio
20	Avellino-Monticchio-Rocchetta	B	Basilicata - Campania
21	San Nicola Melfi- Gioia del Colle	B	Basilicata - Puglia
22	Santhià-Arona	A	Piemonte
23	Carpinone-Castel di Sagro-Sulmona	B	Abruzzo - Molise
24	Vercelli - Casale Popolo	A	Piemonte
25	Fabriano - Pergola	B	Marche
26	Castellammare-Stabia	A	Campania
27	Motta S. Anastasia-Paternò	B	Sicilia
28	Orte-Civitavecchia (Orte-Raccordo De.car)	B	Lazio
29	Sicignano-Lagonegro	B	Basilicata - Campania

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.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

La consistenza delle linee sospese riportate nell'elenco ammonta a circa 1.145 km di linea. Si fa notare che, rispetto a quanto riportato nella Relazione relativa allo scorso anno, l'elenco è sostanzialmente invariato ad eccezione dell'eliminazione della linea Savona Parco Doria - Vado Ligure Z.I. ripristinata al solo traffico merci.

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 effettuarne una adeguata valorizzazione.

Nel corso dell'anno 2020 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 849 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 esercite 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, pur essendo state in passato formalmente dismesse con decreto ministeriale, sono state individuate da RFI come "tratte ferroviarie ad uso turistico", al fine della 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 664 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 434 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.). Il decremento delle lunghezze totali rispetto al dato del 2019 è riconducibile ad alienazioni di alcune linee o parti di esse.

I sedimi e gli edifici delle ferrovie dismesse, potenzialmente, sono destinabili a progetti di riuso e rivitalizzazione funzionale a beneficio dei territori attraversati e delle comunità interessate. Attualmente la strategia del Gestore è quella di promuovere la riconversione dei tracciati in greenways, cioè in vie di comunicazione "lente", che vanno oltre il concetto della semplice pista ciclopeditone e che sono comunque riservate in esclusiva a utenti che si spostano con mezzi non motorizzati: in bicicletta, a piedi, a cavallo, ecc.

Considerati quindi i benefici economici e sociali che possono ottenersi con la riqualificazione del patrimonio dismesso, i principali interlocutori e attori della riconversione funzionale delle linee in parola sono, di norma, le Amministrazioni pubbliche territorialmente interessate, alle quali il Gestore

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

potrebbe cedere la proprietà dei beni in questione, nonché la responsabilità della loro gestione, una volta riconvertiti.

RFI ha, da tempo, intrapreso varie iniziative di sensibilizzazione nei confronti di soggetti terzi interessati all'argomento, attraverso specifici contatti con Amministrazioni pubbliche, nonché con le associazioni per la mobilità verde e sostenibile, sempre particolarmente sensibili sull'argomento, al fine di promuovere e favorire iniziative e progettualità che conducano alla cessione delle linee dismesse e alla loro trasformazione, favorendo forme di mobilità sostenibile, attraverso la trasformazione in greenways.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 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*.

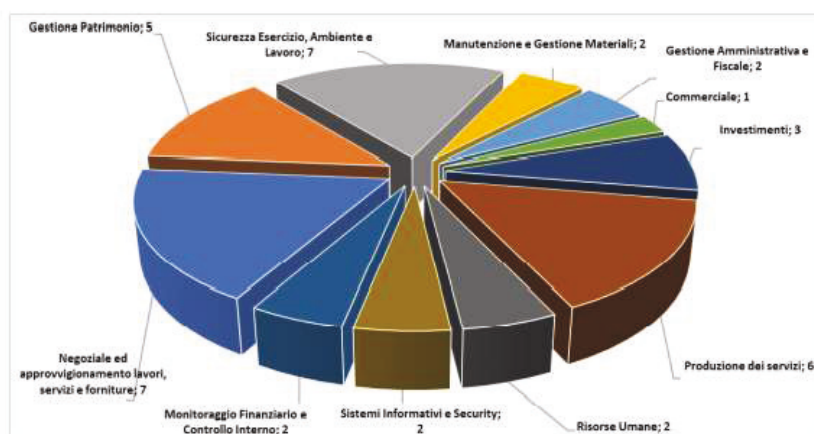
L'*internal audit* svolta da RFI ha, quindi, il compito di:

- 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 (SCIGR), 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 2020 si sono conclusi complessivamente 39 interventi di internal audit (di cui 12 residui dal 2019) e, su richiesta del Comitato Etico, 7 istruttorie volte a verificare la veridicità di esposti anonimi pervenuti. Inoltre, alla data del 31/12/2020, erano ancora in corso 15 interventi di internal audit e 5 istruttorie.

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



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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- produzione dei servizi (n.6);
- negoziale ed approvvigionamento lavori, servizi e forniture (n. 7);
- Sicurezza esercizio, ambiente e lavoro (n. 7);
- gestione del patrimonio (n. 5);
- investimenti (n. 3)
- manutenzione e gestione materiali (n. 2).

Rispetto alle n. 27 attività di *internal audit* complessivamente valutate nel 2020, quelle che hanno trattato temi afferenti all'applicazione della normativa sugli appalti e i connessi adempimenti antimafia sono state n. 9 (circa il 33%).

Per i rilievi emersi nei sopracitati Rapporti 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 relativi alle attività disciplinate dal CdP-S, fornendo il dettaglio delle azioni correttive intraprese dal management e monitorate dalla Direzione *internal audit*.

In particolare, i rilievi di seguito riportati sono stati raggruppati per status delle azioni correttive:

- **azioni chiuse:**

- con l'attivazione a livello di DTP di un monitoraggio trimestrale e verifica a campione sono state sanate alcune occasionali inadempienze gestionali circa gli obblighi di verifica per la sussistenza dei requisiti ex art. 80 del Codice degli Appalti. Inoltre, per i singoli casi di mancata pubblicazione dell'esito dell'affidamento diretto, in osservanza ad un principio di trasparenza e pubblicità, si è ritenuto di dare evidenza sul sito istituzionale di tutti gli esiti degli affidamenti sotto i 40.000;
- le criticità emerse e circoscritte alla c.d. "Gara Stazioni" sono state superate con una integrazione di informativa ai concorrenti prequalificati, con indicazione della durata dell'opzione di rinnovo e con un perfezionamento della normativa aziendale per una più efficace gestione delle LI in deroga (Lettera di Incarico), attribuendo alla Direzione Acquisti la verifica del rispetto della procedura;
- con l'emissione di una specifica linea guida sono state formalizzate le modalità di esecuzione dei lavori nonché una nuova formulazione della voce del Tariffario, in modo da ovviare alle carenze nel rilevamento disomogeneo della prestazione resa;
- la fusione per incorporazione in RFI della Società Centostazioni S.p.A., e il contestuale adeguamento al modello organizzativo e ai processi della società incorporante, ha determinato il sostanziale superamento dei rilievi connessi alla scarsa tracciabilità delle verifiche propedeutiche all'autorizzazione al subappalto;
- con la progettazione e l'erogazione di specifici interventi di formazione del personale sul rispetto delle disposizioni normative sono stati risolti i marginali casi di carente gestione della documentazione relativa ad alcuni subappalti/subcontratti.

- **azioni in corso:**

- per ovviare alle occasionali inadempienze gestionali, della documentazione relativa ai subappalti e delle certificazioni antimafia, rilevate presso le Strutture Territoriali è in corso un intervento organizzativo per riformare il processo di verifica dei requisiti in un'ottica di accentramento delle attività presso la Direzione Acquisti, al fine di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

garantire una maggior armonizzazione ed efficacia delle stesse, oltre che un miglior presidio in termini di controllo e monitoraggio;

- con un intervento organizzativo in via di attuazione per riformare il processo di verifica dei requisiti, in un'ottica di accentramento delle attività presso la Direzione Acquisti, saranno superate le occasionali inadempienze gestionali della documentazione relativa ai subappalti e delle certificazioni antimafia, rilevate presso le Strutture Territoriali;
- in un contesto territoriale circoscritto alcune anomalie gestionali, connesse a irregolarità nell'iscrizione al Sistema di Qualificazione e certificazione dei lavori irregolari negli aspetti temporali ed economici, sono state sanate con una puntuale programmazione degli interventi, anche di carattere organizzativo, necessari per il completamento delle opere;
- L'aggiornamento della regolamentazione interna del processo di omologazione assicurerà, sulla base di un quadro organizzativo aggiornato, la necessaria pubblicizzazione delle regole di omologazione verso il mercato, per favorirne l'apertura ed il massimo livello di concorrenza. In particolare, per garantire la trasparenza e la massima partecipazione alle gare sarà reso pubblico sul sito istituzionale di RFI:
 - l'elenco dei prodotti per cui è richiesta l'omologazione con l'indicazione dei tempi massimi di durata dell'omologazione e degli eventuali costi di istruttoria;
 - l'elenco delle imprese omologate anche per eventuali partecipazioni in avvalimento;
 - il fabbisogno medio annuo dei prodotti omologati e non, in ossequio all'articolo 21 del Codice Appalti (programma degli acquisti) e per stimolare la partecipazione del mercato;
- la trasformazione in corso dell'attuale Albo Fornitori di pietrisco in uno specifico Sistema di Qualificazione consentirà di aumentare il bacino dei potenziali partecipanti alle gare indette da RFI, garantendo la necessaria apertura al mercato nel rispetto dei principi di concorrenza; tale evoluzione, unitamente ad una più ampia e generale pianificazione e controllo dell'intera filiera dell'approvvigionamento del pietrisco potrà verosimilmente consentire una reale evoluzione delle condizioni di mercato con benefici effetti sistemici.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Contratto di Programma – parte Investimenti

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 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.

Il Contratto di Programma, parte investimenti 2017-2021, approvato con Decreto interministeriale MIT/MEF n.87 del 7 marzo 2019 e registrato da parte della Corte dei Conti in data 9 maggio 2019, costituisce l'atto contrattuale vigente ad inizio del periodo di riferimento in esame.

Nell'elaborazione delle tematiche finalizzate a fornire lo stato di attuazione degli investimenti ferroviari al 31 dicembre 2020, si prenderà a riferimento la struttura, i costi e le risorse finanziarie del citato Contratto di Programma - Investimenti 2017-2021.

Nel corso dell'anno oggetto di relazione, precisamente in data 26 maggio 2020, è stato sottoscritto tra RFI e MIT lo schema di Aggiornamento 2018-2019 al Contratto di Programma – parte Investimenti, con il quale sono stati recepiti gli stanziamenti recati dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019 e sul quale si era già espresso positivamente il CIPE nella seduta del 24 luglio 2019. Successivamente, in data 26 ottobre 2020 suddetto aggiornamento ha completato il suo iter approvativo con la registrazione del Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 365 del 18 agosto 2020 da parte della Corte dei Conti.

Con l'operatività del contratto sono divenute operative tutte le risorse contrattualizzate, pari a 15,4 miliardi di euro e così destinate:

- 2,5 miliardi di euro al fine di proseguire gli interventi di messa in sicurezza delle linee;
- 1,8 miliardi di euro per la prosecuzione del piano di attrezzaggio ERTMS e per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti;
- 0,1 miliardi di euro per il programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche indicate nella legge n.128 del 9-8-2017 vista la grande importanza attribuita al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale;
- 1,1 miliardi di euro per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni principalmente nell'ambito del I e II Addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020;
- 1,5 miliardi di euro per lo sviluppo delle aree metropolitane in particolare per il proseguimento del programma “smart ed easy station”;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 0,2 miliardi di euro per lo sviluppo dell'integrazione modale anche nel rispetto di quanto disposto dall'art.1 comma 749 della Legge di Bilancio 2019: "in sede di aggiornamento del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa, una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, è destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovraregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale";
- 6,7 miliardi di euro per investimenti volti a garantire una connettività "a rete" su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi «core» della rete TEN-T;
- 1,5 miliardi di euro per investimenti di sviluppo dei corridoi europei con il completamento del finanziamento dell'itinerario Napoli Bari sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 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 in materia di trasporti e con la programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Nel caso specifico del CdP-I 2017-2021 la base pianificatoria su cui poggia l'assetto del Contratto si rinvia 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,