



Contratto di programma 2012-2014 - Parte Servizi tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI S.p.A.

dossier n° 56 /0 - 25 settembre 2013

Il contesto normativo

L'art. 14 del [D.Lgs 188/2003](#) dispone che i **rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato** sono disciplinati da un atto di concessione e da un **contratto di programma**. Quest'ultimo è stipulato per un periodo minimo di tre anni nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato, di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti. [Il contratto di programma](#)

Con l'atto di concessione quarantennale di cui al decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n. 138-T, la gestione dell'infrastruttura ferroviaria è stata affidata in un primo tempo a Ferrovie dello Stato Spa, alla quale è subentrata, a decorrere dal 2001, la controllata Rfi Spa. [L'atto di concessione](#)

La società, controllata al 100% dal gruppo Ferrovie dello Stato Spa, a sua volta controllato al 100% dal Ministero dell'economia e delle finanze, è stata costituita il 1° luglio 2001, in adempimento delle direttive comunitarie che hanno decretato la separazione fra il gestore della rete e il fornitore dei servizi di trasporto. A decorrere da questa data RFI ha acquisito gli effetti della concessione rilasciata con il decreto ministeriale n. 138-T del 31 ottobre 2000 a Ferrovie dello Stato Spa per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Il contratto di programma mira alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali e indica i mezzi per farvi fronte. Il contratto di programma disciplina, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la **concessione di finanziamenti** per far fronte a **nuovi investimenti**, per la manutenzione ed il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, per il miglioramento della qualità dei servizi, per lo sviluppo dell'infrastruttura stessa e per assicurare il rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica.

L'**art. 4 dell'atto di concessione** (il ricordato decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n. 138-T) prevede che il contratto di programma sia stipulato per una durata non inferiore a cinque anni, sia aggiornabile e rinnovabile anche annualmente e che, in relazione all'infrastruttura ferroviaria, individui gli obiettivi e le modalità di finanziamento da parte dello Stato relativi a:

- manutenzione straordinaria e potenziamento e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- manutenzione ordinaria;
- contributi per eventuali maggiori costi relativi alla circolazione ed alla condotta dei treni;
- eventuali indennizzi per le perdite finanziarie derivanti da assegnazione di capacità per la prestazione di servizi nell'interesse della collettività;
- adeguamenti a norme di legge in materia sanitaria e ambientale.

Si ricorda che i rapporti tra lo Stato e il titolare del servizio pubblico di trasporto passeggeri e merci (la società Trenitalia Spa, sempre del gruppo Ferrovie dello Stato Spa) sono regolati, in base all'[art. 4, co. 45 della legge n. 538/1993](#)) da periodici contratti di servizio. Anteriormente all'entrata in vigore dell'articolo 9, comma 2-*ter*, del [decreto-legge n. 159/2007](#) anche per il contratto di servizio era richiesta l'acquisizione del parere delle competenti commissioni parlamentari. Tale previsione è stata però soppressa dalla disposizione da ultimo richiamata.

Il precedente contratto di programma 2007-2011 ed i relativi aggiornamenti (2009, 2010-2011) hanno disciplinato unicamente la parte investimenti. Il CIPE, con la **deliberazione n. 4/2012 del 20 gennaio 2012**, con la quale è stato approvato l'aggiornamento 2010/2011 del contratto di programma 2007-2011 ha subordinato il proprio parere favorevole al rispetto, tra le altre, della prescrizione della presentazione da parte del Ministero della parte servizi del contratto di programma di RFI. [Il contratto di programma parte servizi](#)

In proposito, le premesse al Contratto ricordano che già "nel contratto di programma 2007-2011 - parte Investimenti [...] si è stabilito di provvedere con apposito contratto di programma alla parte riguardante i servizi che deve rendere RFI Spa e i relativi corrispettivi" (punto T) ma "con nota congiunta del 30 ottobre 2007, con riferimento al contratto di programma 2007-2011, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro dell'economia e delle finanze si sono impegnati a proporre tutte le misure e attuare tutte le iniziative necessarie per rendere disponibili a RFI - con facoltà di assumere impegni di spesa anno per anno - le risorse necessarie al fine di garantire il perseguimento dei più alti livelli di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale". (punto U).

Il contenuto dell'atto

L'articolo 1 indica come parte integrante del contratto le premesse e gli allegati. In particolare vengono indicati i seguenti allegati che costituiscono parte integrante del contratto: Contenuto del contratto

- allegato 1a: classificazione delle linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità;
- allegato 1b: indicatore di puntualità di RFI;
- allegato 2: rappresentazione grafica della rete;
- allegato 3: elenco linee, comprese quelle di continuità territoriale;
- allegato 4. prospetto fonti e impieghi delle risorse per competenza e per cassa;
- allegato 5: documento illustrativo delle attività standard di manutenzione ordinaria di RFI;- allegato 6: documento illustrativo dei criteri di pianificazione della manutenzione straordinaria di RFI;
- allegato 7: articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di manutenzione ordinaria, safety; security e navigazione con cadenza annuale a preventivo e consuntivo; articolazione per interventi delle attività di manutenzione straordinaria con cadenza semestrale;
- allegato 8: documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche al contratto di cui all'articolo 6;
- allegato 9: performance e penalità;
- allegato 10: documento illustrativo delle attività di safety e security.

L'articolo 2 reca le definizioni dei termini maggiormente utilizzati nel contratto. Tra queste merita richiamare le definizioni di: Definizioni

- **Safety:** il servizio di regolamentazione, normazione, supervisione della sicurezza ferroviaria e omologazioni e certificazioni dei materiali e dei prodotti connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- **Security:** il servizio di controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e del pubblico negli ambiti di competenza del gestore;
- **Navigazione:** il servizio di gestione del collegamento via mare tra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna, compresa la manutenzione delle navi a tal fine utilizzate.

L'articolo 3 definisce l'oggetto del contratto. Questo concerne: l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria necessarie al mantenimento in condizioni di sicurezza e di affidabilità della Rete; le attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria. Oggetto

L'articolo 4 prevede che il contratto abbia una durata di tre anni, dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2014. Durata

Al riguardo si osserva che la previsione di un contratto triennale appare coerente con il disposto normativo di cui al [decreto legislativo n. 188/2003](#) che prevede una durata almeno triennale del contratto, ma non con quanto stabilito dall'atto di concessione di cui al decreto ministeriale n. 138-T del 2000, il quale stabilisce una durata non inferiore a cinque anni del contratto.

L'articolo 5 definisce gli obblighi dei contraenti. Tra questi merita richiamare:

- l'obbligo per il gestore di rispettare i seguenti tempi di primo intervento (indicati nell'allegato 1a) per le attività di manutenzione ordinaria: inferiore o uguale a tre ore per linee con numero di treni al giorno pari o inferiore a 40; inferiore o uguale a due ore per linee con numero di treni al giorno compreso tra 40 e 100; pari o inferiore ad un'ora per linee con numero di treni al giorno pari o superiore a 100; pari o inferiore a mezz'ora per le linee all'interno dei nodi e per le linee con velocità pari o superiore a 250 kmh e dotate di ERMTS); Obblighi di manutenzione

- l'obbligo per il gestore di comunicare al Ministero i casi di indisponibilità della linea superiori a sei ore;
- l'obbligo per il gestore di trasmettere al Ministero il programma di manutenzione ordinaria previsto per l'anno in corso entro e non oltre il mese di marzo di ogni annualità del contratto ed il monitoraggio degli interventi di manutenzione straordinaria con cadenza semestrale.
- l'obbligo per il gestore di avviare una revisione dei processi manutentivi, con l'obiettivo di garantire le performance di rete contrattualizzate e conseguire un **risparmio di spesa di circa 250 milioni di euro all'anno** rispetto al dato storico dei costi di manutenzione richiamato nel punto W delle premesse (e cioè 1,9 miliardi l'anno), con un contenimento dei costi sulla rete ad alta velocità pari a circa 20 milioni annui.

L'articolo 6 indica le modalità di aggiornamento del contratto. In particolare si prevedono una serie di casi che rendono necessario la stipulazione di un apposito atto integrativo da sottoscrivere entro 60 giorni dalla data di richiesta di ciascuna parte. Tali casi sono:

Aggiornamento del contratto

- a. variazione permanente del perimetro per sospensione della circolazione o del livello di disponibilità della rete. In tale fattispecie, RFI si impegna a comunicare al Ministero, nell'ambito delle proposte di variazione del contratto, le nuove linee da inserire o le linee esistenti che si propone di escludere dal contratto con i relativi costi di intervento, nonché le linee delle quali si propone la chiusura o la gestione con un minor livello di disponibilità;
- b. mancata copertura del fabbisogno per il programma di manutenzione straordinaria previsto per il 2014;
- c. disposizioni normative o delibere CIPE che apportino variazioni alle risorse previste dal contratto;
- d. nuovi obblighi di servizio o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria;
- e. eventi eccezionali (definiti dal medesimo articolo come catastrofi naturali o eventi di forza maggiore tali da determinare oneri straordinari di manutenzione così come stimati dal gestore in base alle serie storiche; in tali casi le parti si impegnano a rivedere gli standard contrattuali con l'obiettivo di rendere sostenibili per il Gestore le ricadute economiche di tali eventi).

L'articolo 6 prevede anche che ai fini dell'aggiornamento contrattuale il gestore indichi al Ministero le linee di cui propone la chiusura o la gestione con un minor livello di disponibilità rispetto alle performance già contrattualizzate ai sensi di quanto previsto dal successivo art. 7.5. In base all'art. 7.5 nell'ipotesi in cui il livello di risorse riconosciute da parte dei Ministeri al Gestore risultasse inferiore rispetto alle coperture ed ai fabbisogni riportati nel presente contratto all'allegato 4, **RFI proporrà le misure da adottare in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità o da chiudere**, seguendo i meccanismi di cui all'articolo 6. Qualora il Ministero non comunichi, entro il termine di 60 giorni dalla data di ricezione delle proposte del gestore, l'accettazione di una delle proposte presentate dalla Società, ovvero non fornisca un'alternativa di ridisegno del servizio di disponibilità, il Gestore procederà nell'attuazione delle misure proposte, fino alla comunicazione da parte del Ministero di una soluzione alternativa

Possibilità di chiusura linee

Al riguardo appare opportuno un chiarimento sul combinato disposto tra l'articolo 6 e l'articolo 7.5, poiché non appare chiaro come la procedura del meccanismo del silenzio-assenso (salvo individuazione di una successiva diversa soluzione) di cui all'articolo 7.5 possa coordinarsi con la previsione che comunque le parti stipulino un atto integrativo del contratto, di cui all'articolo 6.

Le rimanenti disposizioni dell'**articolo 7** prevedono che i Ministeri riconoscano ad RFI, per ciascun anno di esecuzione del contratto e secondo la ripartizione prevista dall'allegato 4:

Finanziamenti e modalità di erogazione

- a. contributi in conto esercizio (cioè di parte corrente) per le attività di manutenzione ordinaria e contributi in conto esercizio per le attività di Safety, Security e Navigazione
- b. contributi in conto impianto (cioè di conto capitale) per le attività di manutenzione straordinaria.

L'articolo specifica anche che le parti convengono che il completamento del programma di manutenzione oggetto del contratto richiede anche la copertura dei fabbisogni dell'anno 2014 e che gli interventi previsti saranno soggetti a revisione ai sensi dell'articolo 6 in caso di indisponibilità delle risorse.

Fabbisogno da coprire

Il riferimento deve intendersi ai 720 milioni di fabbisogno per l'anno 2014 che non risultano, ai sensi dell'allegato 4, ancora coperti da risorse disponibili, al riguardo cfr. infra.

I contributi saranno erogati in dodici rate mensili. Si precisa anche (art. 7.4) che le risorse del fondo infrastrutture ferroviarie di cui all'[art. 32 del decreto-legge n. 98/2011](#) (convertito dalla [legge n. 111/2011](#) indicata nel testo dell'atto) pari a 300 milioni di euro per il 2012 e le risorse stabilite dalla [legge n. 228/2012](#) (art. 1, co. 175) pari a 300 milioni per il 2013 sono considerate impegnabili per la copertura del fabbisogno 2012, fermo restando però che le disponibilità delle erogazioni per cassa è vincolata alle disponibilità fissate dalla legislazione vigente.

Si prevede infine che (art. 7.6) fermo restando il livello complessivo di risorse previsto nel contratto, le parti concordano che la quota di copertura dei costi e il perimetro di rete oggetto di contribuzione potranno essere oggetto di modifica in caso di relazione alla revisione del canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte degli operatori ai sensi della [direttiva 2012/34/UE](#). Nelle more di tale revisione il Gestore sottoporrà al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 2013 una proposta di rimodulazione del pedaggio.

Rideterminazione
canone

In proposito, si ricorda che con la [direttiva 2012/34/UE](#) si è proceduto alla rifusione delle direttive del c.d "primo pacchetto ferroviario" (direttive 2001/12/UE, 2001/13/UE e 2001/14/UE, recepite con il [decreto legislativo n. 188/2003](#)). L'articolo 12 della direttiva prevede che I canoni riscossi siano conformi al diritto dell'Unione, in particolare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, in particolare tra prezzo medio del servizio al passeggero e livello dei canoni. La totalità dei canoni imposti non deve compromettere la redditività economica del servizio di trasporto su rotaia di passeggeri al quale si applicano.

Si ricorda anche che l'[articolo 24 del decreto-legge n. 69/2013](#), modificando l'[articolo 17 del decreto legislativo n. 188/2003](#) ha previsto che il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti debba solo approvare la proposta del Gestore per l'individuazione del canone dovuto., mentre la disciplina previgente prevedeva che il decreto fosse adottato dal Ministro su proposta del Gestore.

Inoltre, la determinazione di criteri generali per i canoni per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria potrebbe rientrare tra le competenze dell'Autorità di regolazione per i trasporti, istituita dal [decreto-legge n. 201/2011](#) ma non ancora operativa. Tra le competenze dell'Autorità rientrano infatti il compito di garantire "condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali" e quello di "definire i criteri per la fissazione di tariffe, canoni e pedaggi", nonché, con riferimento specifico al trasporto ferroviario, quello di "sentiti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali interessati, definire gli ambiti del servizio pubblico sulle tratte e le modalità di finanziamento" ([art. 37 del decreto-legge n. 201/2011](#)).

L'**articolo 8** prevede che RFI predisponga entro il mese di luglio di ciascun anno del contratto un rendiconto delle performance di Rete e dei costi sostenuti al 31 dicembre dell'anno precedente. Si prevede anche che l'utilizzo delle risorse finanziarie sia sottoposto a controllo sulla base dei rendiconti da parte del Ministero, il quale può richiedere a RFI ulteriori elementi informativi. In caso di insufficienza di tali elementi, il Ministero invia una contestazione scritta ad RFI e può comunicare eventuali rilievi al Ministero dell'economia e delle finanze. In base all'articolo 8.7, RFI può comunque apportare **a suo insindacabile giudizio variazioni agli interventi di manutenzione straordinaria** "qualora rese necessarie da esigenze di carattere eccezionale, da insufficienza dei parametri RAMS [cioè parametri di manutenzione del sistema con riferimento all'affidabilità, alla disponibilità e alla manutenibilità ndr] da intervenuti obblighi di legge da prescrizioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, ecc.". Il Ministero sarà reso edotto di tali variazioni con motivata informativa.

Rendiconto

Al riguardo, potrebbe risultare opportuna, ai fini di una più chiara definizione dei rapporti contrattuali tra il Ministero e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, una più precisa definizione delle fattispecie che autorizzano le variazioni degli interventi di manutenzione straordinaria da parte del Gestore.

L'**articolo 9** pone in capo ad RFI l'obbligo di attestare, attraverso il monitoraggio di qualità della Rete, il livello degli indicatori di prestazione raggiunti, in coerenza con gli obiettivi dell'allegato 1. L'articolo prevede anche la possibilità di applicare ad RFI le penali di cui all'allegato 9 in caso di mancato rispetto degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni di cui agli articoli 5 e 8.

Valutazione
performance del
Gestore e
penalità

Si esclude l'applicazione di penali in caso di disponibilità degradata della Reta dovuta ad **"eventi di forza maggiore"**

Al riguardo, si ricorda che all'articolo 2 sono definiti "eventi di forza maggiore a titolo esemplificativo e non esaustivo: le sospensioni disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, le manifestazioni, le sommosse, gli attentati, le epidemie, le calamità naturali e le guerre.

L'articolo 9 prevede anche che l'importo complessivo di tutte le penali non potrà superare per ciascun anno il limite massimo del **due per mille** delle risorse annualmente erogate al Gestore.

Limite massimo alle penali

Al riguardo, si rileva che le somme assegnate al gruppo Ferrovie dello Stato Spa (senza indicazione specifica di quelle assegnate ad RFI) sono ripartite in diversi capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'economia (nn. 1540, 1541, 1542, 1543 e 7122) mentre le risorse del Fondo per le infrastrutture ferroviarie di cui al [decreto-legge n. 98/2011](#) affluiscono al capitolo n. 7514 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Appare quindi opportuno specificare quale sia l'ammontare al quale ci si riferisce al fine di calcolare il limite massimo di penalità.

L'**articolo 10** affida al Ministero compiti di vigilanza e controllo sulle attività svolte dal Gestore in esecuzione degli obblighi concessori e contrattuali.

Compiti di vigilanza e controllo

L'articolo prevede anche che RFI assicuri, **previo avviso**, l'accesso agli atti e ai documenti, nonché l'accesso alle linee, ai cantieri e agli impianti e l'impiego dei veicoli necessari nel rispetto delle norme di sicurezza e senza compromettere l'operatività del cantiere.

L'onere per l'espletamento di tali attività è coperto dalle risorse complessive previste per l'esecuzione del contratto nella misura dello **0,5 per mille**.

Stanziamiento per i controlli

Al riguardo, si segnala che il totale degli stanziamenti per cassa previsto dall'allegato 4 del contratto è pari a 4.575 miliardi per il triennio 2012-2014. Conseguentemente le risorse stanziate per le attività di controllo per il medesimo periodo dovrebbero risultare pari a 2.287.500 euro.

L'**articolo 11** prevede che il Ministero abbia il diritto di risolvere il contratto qualora:

- a. risulti da almeno due monitoraggi consecutivi sulla qualità della Rete che per ogni Gruppo di Rete l'indicatore del livello dei guasti sia superiore rispetto al livello contrattualizzato secondo quanto riportato nell'Allegato 1a (vale a dire: un numero guasti/km pari a 0,60 nelle linee con numero di treni al giorno pari o inferiore a 40, a 0,70 nelle linee con numero di treni al giorno compreso tra 40 e 100; a 1,25 nelle linee con numero di treni al giorno superiore a 100; a 2.10 nelle linee all'interno dei nodi e a 1 nelle linee con velocità pari o superiore a 250 km/h e dotate di ERMTS);
ovvero
- b. il Ministero eserciti il potere di decadenza o revoca della Concessione, ai sensi dell'atto di concessione (decreto n. 138-T del 2000).

Clausola risolutiva espressa

L'**articolo 12** disciplina modifiche, variazioni o rinunce al Contratto che sono ritenute non valide se non risultanti da atto sottoscritto e firmato dalle Parti.

Ulteriori disposizioni

L'**articolo 13** disciplina le comunicazioni tra le parti.

L'**articolo 14** stabilisce che le prestazioni previste dal contratto siano esenti da IVA.

L'**articolo 15** reca disposizioni in materia di controversie tra le parti. In particolare, si dovrà prima tentare una risoluzione delle stesse attraverso una procedura amichevole e solo successivamente adire il foro competente, quello di Roma.

L'**articolo 16** precisa infine gli indici e le rubriche contenute nel presente contratto sono posti al fine di facilitare la lettura e non hanno valore a fini interpretativi.

L'Allegato 4: Prospetto fonti e impieghi

Nella tabella si riporta, in considerazione della sua rilevanza, l'allegato 4 dello schema di contratto di programma che indica il quadro finanziario di riferimento del contratto medesimo:

Contratto di programma parte Servizi Prospetto Fonti e impieghi delle risorse per Competenza e Cassa

RISORSE PER COMPETENZA

IMPIEGHI	TOTALE	2012	2013	2014
1. Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890
1a. di cui Rete AV/AC	206	81	65	60
2. Manutenzione Straordinaria	2.160	720	720	720
3. Safety, Security e Navigazione	285	100	100	85
4. Fabbisogni per competenza	5.295	1.830	1.770	1.695

FONTI (autorizzazioni ad assumere impegni di spesa)	Cap. Bilancio Stato	TOTALE	2012	2013	2014
5a. Bilancio di previsione dello Stato	1541	3.135	1.110	1.050	975
5. Totale Fonti C/Esercizio		3.135	1.110	1.050	975
6a. Delibera CIPE n. 33 del 23/03/2012	7.514	300	300		
6b. Art. 1 c.175 – L. n. 228/2012 (legge Stabilità 2013) (*)	7122	300	300		
6c. Bilancio previsione dello Stato- ridestinazione surplus (**)	1541	262	101	161	
6d.	578	19	559	-
6. TOTALE Fonti C/Impianto		1.440	720	720	-
7. TOTALE Stanziamenti per competenza		4.575	1.820	1.770	975
8. TOTALE da reperire-competenza		(720)	--	--	(720)

L'allegato 4 precisa che le risorse riportate nel prospetto non includono i 300 milioni di euro a valere sul "fondo interventi urgenti e indifferibili" di cui all'[articolo 33, comma 1 della legge n. 183/2011](#) (legge di stabilità 2012) assegnati ad RFI con il [DPCM 1°](#); marzo 2012.

RISORSE DI CASSA

IMPIEGHI	TOTALE	2012	2013	2014	Oltre
9. Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890	
9a.- di cui Rete AV/AC	206	81	65	60	
10. Manutenzione Straordinaria	2.160	--	372	684	1.104
11. Safety, Security e Navigazione	285	100	100	85	--
12. Fabbisogni per cassa	5.295	1.110	1.422	1.659	1.104

FONTI (erogazioni di cassa)	Cap. Bilancio dello Stato	TOTALE	2012	2013	2014	Oltre
13a. Bilancio di previsione dello Stato	1541	3.135	1.110	1.050	975	
13.Totale Fonti C/Esercito		3.135	1.110	1.050	975	
14a. Delibera Cipe n. 33 del 23/03/2012(***)	7.514	300	---	179	110	11
14b. Art. 1 c.175 - L. n. 228/2012 (legge Stabilità 2013)	7122	300	---	92	142	66
14c. Bilancio di previsione dello Stato (***) ridestinazione surplus.....	1541	262	---	101	161	--
14d.		578	---	---	271	307
14.TOTALE Fonti C/Impianto		1.440	---	372	684	384
15.TOTALE Stanziamenti per cassa		4.575	1.110	1.422	1.659	384
16. TOTALE da reperire-competenza		(720)	--	--	---	(720)
17.P.m.(impieghi manutenzione straordinario-carry over in CdP-I)		1.681	823	628	229	--
18.TOTALE impieghi manutenzione straordinaria (CDP-I e CdP-S)			823	1.000	913	--

(*) Risorse stanziare da Legge di Stabilità 2013 ed impegnabili a valere sulla programmazione 2012 come previsto dall'art. 7 del Contratto.

(**) Risorse da trasferire per la copertura dei Fabbisogni di Manutenzione Straordinaria

(***) Le risorse di cassa per l'anno 2012 recate dalla Delibera Cipe n. 33 del 23/03/2012 sono portate al 2013.

N.B.

(1) Si precisa che le risorse riportate nel presente prospetto non includono i 300 milioni di euro a valere sul "Fondo interventi urgenti e indifferibili" di cui all'art. 33 comma 1 della Legge n. 183/2011 "Legge di stabilità 2012 assegnati con DPCM del 1 marzo 2012 a RFI, per interventi previsti dal Contratto di Programma e destinati a Piano sicurezza di RFI.

(2) Le prestazioni del Contratto non sono assoggettabili ad IVA, come specificato all'articolo 14 del Contratto stesso.

Con riferimento al contenuto della tabella, andrebbe chiarita l'origine delle somme iscritte nella voce "Bilancio di previsione dello Stato - ridestinazione surplus".

Dal confronto dei dati, emerge, come già sopra si è evidenziato, la necessità di individuare **ulteriori risorse a copertura del fabbisogno di competenza per il 2014** per un valore di **720 milioni di euro** (in termini di cassa il fabbisogno da coprire è già collocato negli anni successivi al 2014).

L'Allegato 6: Criteri di pianificazione della manutenzione straordinaria

Il documento illustrativo dei criteri di pianificazione della manutenzione straordinaria contiene indicazioni sulle linee di intervento previste da RFI. Tra queste merita segnalare:

Per quel che riguarda l'armamento:

- rinnovo o cambio ferro o revisione agli scambi e ai binari con rotaie particolarmente usurate che hanno presentato fenomeni di rottura in testata o campata;
- rinnovamento dei tratti di binario armati con traverse in legno e presentano elementi infrastrutturali critici;
- eliminazione delle criticità infrastrutturali che generano ricorrenze di difettosità di geometria del binario;

Per quel che riguarda le opere civili

- sistemazione delle scarpate e delle opere accessorie per migliorare lo smaltimento delle acque;
- sostituzione travate metalliche vetuste, prioritariamente per quelle "ante 1925", di norma con impalcati a travi incorporate
- eliminazione o mitigazione dei rischi idrogeologici segnalati dagli enti competenti
- realizzazione delle recinzioni lungo linea, prioritariamente nei tratti dove la morfologia dei luoghi non garantisce la protezione della sede rispetto alle attività antropiche circostanti (tratti di sede a raso che attraversano zone urbanizzate, tratti di linea che costeggiano la costa in zone con frequentazione turistica)

Per quel che riguarda la trazione elettrica e le SSE (sottostazione elettrica)

- riclassamento linee da 66 kv a 132 o 150 kv in considerazione alle difficoltà del fornitore di energia elettrica in alta tensione a sostenere ancora il sistema di alimentazione a 66 kv
- sostituzione isolatori in porcellana con isolatori in vetro o gomma siliconica;
- adeguamento dei gruppi SSE (delle sottostazioni elettriche, cioè degli Impianto di trasformazione e di ripartizione dell'energia elettrica a frequenza industriale) da 3,5 MW a 5,4 MW
- introduzione illuminazione a LED su pensiline e sottopassi;
- sostituzione della fune portante da 65 mm quadrati nei binari di precedenza o secondari delle stazioni prevedendo una sezione complessiva di 220 mm quadrati

Per quel che riguarda i sistemi di segnalamento e telecomunicazioni:

- sostituzione stazioni di energia obsolete degli impianti di radiopropagazione in galleria sulla linea storica Bologna-Napoli;
- installazione sistemi di registrazione legale per le comunicazioni verbali al fine di ottimizzare le procedure di emissione delle prescrizioni per la circolazione treni, manovra e la manutenzione dell'infrastruttura.