

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella 2.4.1

Business	Circolazione	Infrastruttura	Patrimonio	Safety	Security	Navigazione	Risultato
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>1.219,65</b>	<b>1.075,75</b>	<b>46,50</b>	<b>55,72</b>	<b>29,61</b>	<b>55,82</b>	<b>2.483,05</b>
Ricavi da Vendite e Prestazioni	1.219,65	185,19	46,50	36,56	0,13	19,45	1.507,49
Ricavi da Stato ed altri Enti	-	890,56	-	19,16	29,47	36,37	975,56
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI</b>	<b>(850,60)</b>	<b>(916,90)</b>	<b>(12,89)</b>	<b>(48,48)</b>	<b>(28,83)</b>	<b>(50,32)</b>	<b>(1.908,02)</b>
Costo del Lavoro	(480,88)	(804,81)	(0,00)	(37,74)	(11,54)	(33,84)	(1.368,81)
Materiali	(111,33)	(297,08)	(0,07)	(2,88)	(0,95)	(6,43)	(418,74)
Servizi	(210,92)	(203,30)	(5,81)	(8,37)	(8,58)	(7,00)	(443,98)
Costi per godimento di beni di terzi	(8,91)	(12,83)	(1,86)	(0,29)	(7,30)	(0,81)	(32,01)
Altri costi operativi	(38,66)	(63,84)	(5,14)	(3,42)	(0,76)	(2,49)	(114,31)
Capitalizzazioni	0,10	464,96	0,00	4,22	0,30	0,25	469,83
<b>MARGINE INDUSTRIALE</b>	<b>369,05</b>	<b>158,85</b>	<b>33,61</b>	<b>7,24</b>	<b>0,78</b>	<b>5,50</b>	<b>575,03</b>
<b>TOTALE COSTI GENERALI</b>	<b>(50,19)</b>	<b>(65,39)</b>	<b>(0,21)</b>	<b>(3,28)</b>	<b>(1,39)</b>	<b>(3,61)</b>	<b>(124,06)</b>
<b>MARGINE OP. LORDO</b>	<b>318,86</b>	<b>93,46</b>	<b>33,41</b>	<b>3,97</b>	<b>(0,61)</b>	<b>1,88</b>	<b>450,96</b>
<b>Ammortamenti AVAC e RT</b>	<b>(86,07)</b>						<b>(86,07)</b>
<b>Svalutazione impianti e macchinari</b>		<b>(9,12)</b>					<b>(9,12)</b>
<b>Svalutazione crediti</b>	<b>(5,57)</b>						<b>(5,57)</b>
<b>Oneri per finanziamenti AV</b>	<b>(28,68)</b>						<b>(28,68)</b>
<b>Altre partite sotto MOL</b>	<b>(64,74)</b>	<b>(105,23)</b>	<b>(0,02)</b>	<b>(5,36)</b>	<b>(1,54)</b>	<b>(4,53)</b>	<b>(181,43)</b>
<b>RISULTATO DI ESERCIZIO COREG</b>	<b>133,79</b>	<b>(20,90)</b>	<b>33,39</b>	<b>(1,40)</b>	<b>(2,15)</b>	<b>(2,65)</b>	<b>140,09</b>

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale  
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

#### **2.4.1 Struttura organizzativa di contabilità regolatoria e controllo interno del Gestore**

RFI S.p.A. riferisce altresì che tutte le transazioni contabili e tutte le analisi economiche di dettaglio riportate nel prospetto di rendicontazione sono rilevabili attraverso i seguenti sistemi informativi aziendali:

- **In.Rete 2000** – Sistema informativo contabile che attiene ai dati economici e fisici utilizzati per l’allocazione dei costi;
- **RUN** – Sistema informativo di pianificazione e gestione del personale;

A tale proposito RFI riferisce che l’integrazione dei due sopraindicati sistemi informativi consente la verifica capillare delle seguenti attività:

- Contabilità Generale e di Bilancio
- Manutenzione
- Investimenti
- Approvvigionamenti
- Risorse umane
- Controlling
- Pianificazione della produzione
- Vendita e distribuzione
- Gestione cespiti.

In merito al sistema di controllo interno della propria rendicontazione, RFI riferisce che i costi ed i ricavi generati nelle transazioni sono attribuiti secondo regole e logiche che consentono un tempestivo e costante monitoraggio dei risultati della gestione economica.

Tale sistema è concepito per:

- consentire analisi dettagliate e diversificate sui costi ed i ricavi della società;
- guidare ed aiutare il management verso il raggiungimento degli obiettivi;
- garantire che i dati contabili presenti nei sistemi aziendali confluiscono correttamente nelle varie strutture organizzative e nei vari Business secondo il sistema di contabilità regolatoria.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**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

Fabbisogni previsti in CdP-S	2012	2013	2014	Totale
Manutenzione Straordinaria	720	720	720	2.160

(milioni di euro)

Le risorse per le attività di manutenzione straordinaria sono state apportate attraverso i seguenti strumenti legislativi:

Prima annualità del CdP-S (2012)

- 300 milioni di €, stanziati dalla Delibera Cipe n. 33 del 23 marzo 2012 (pubblicata sulla G.U. del 28.06.2012) a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con l'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;
- 300 milioni di €, recati dall'art.1, comma 175 della Legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'art.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, art. 7-ter.

Seconda annualità del CdP-S (2013)

- 319 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013), assegnati per complessivi 338 milioni di € dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 (Delibera n.22/2013);
- 240 milioni di € recati dall'art. 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, art. 7-ter.

Terza annualità del CdP-S (2014)

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

*delle risorse stanziare dalla legge 27 dicembre 2013, n. 147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014 con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali”.*

### 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. Il quadro di sintesi della manutenzione straordinaria per il triennio 2012-2014 è riportato nella tabella seguente:

**Tabella 2.5.2**

Annualità	Importo	Contabilizzazioni			
		2012	2013	2014	Totale al 2014
Prima annualità (2012)	720	-	395	187	582
Seconda annualità (2013)	720			491	491
Terza annualità (2014)	720			57	57
<b>Totale</b>	<b>2.160</b>	<b>-</b>	<b>395</b>	<b>735</b>	<b>1.130</b>

(milioni di euro)

Giova ricordare che l'iter di definizione, perfezionamento ed approvazione del CdP-S 2012-2014 (registrato il 9/6/2014 dalla Corte dei Conti), è stato particolarmente articolato e complesso, 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. Sotto il profilo dell'avanzamento delle attività di manutenzione straordinaria RFI riferisce che tali attività sono state, quindi, fortemente condizionate dalle tempistiche di approvazione del Contratto.

Lo stato di avanzamento del programma di manutenzione straordinaria previsto per l'intero periodo, risulta essere interamente finanziato (2.160 mln di €) e risultano impegnate somme per circa 1.620 milioni di €, pari al 75% delle risorse disponibili. Si veda, in proposito la sottostante tabella:

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella 2.5.3

EROGAZIONI DI CASSA (milioni di euro)		Risorse impegnate	Consuntivi			
Competenza Capitolo	Fonte		2012	2013	2014	Totale al 2014
MEF	Capitolo 1541	262			262	262
MIT (*)	Capitolo 7514 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 33/2012	300			88	88
MIT	Capitolo 7518 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 22/2013	240		82		82
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	300			289	289
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	338			153	153
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014	500			-	-
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014	220			-	-
<b>Totale</b>		<b>2.160</b>	<b>-</b>	<b>82</b>	<b>792</b>	<b>874</b>

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

La quota di contabilizzazioni, al 31/12/2014, è pari a circa 1.130 milioni di €, con un incremento, rispetto al dato contabilizzato nel 2013 di 735 milioni di €, ed evidenza che tale spesa è stata così ripartita:

- 40% per il settore armamento;
- 32% per gli impianti tecnologici;
- 15% per le opere civili;
- la restante parte per impianti di trazione elettrica, SSE, Terminali e mezzi d'opera.

Analizziamo di seguito lo stato di avanzamento della spesa al 31/12/2014 delle singole annualità contrattuali.

**Prima annualità del contratto (2012).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari all'85% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 95% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.4

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	682	582

(milioni di euro)

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

Tabella 2.5.5

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2012	TOTALE IMPORTO CONTRATTUALIZZATO (al 31/12/2014)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2015)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2014)
Acquisti a rimpiazzo	14.967	14.967	8.687
Aumento produttività	158.627	158.627	155.925
Corpo stradale	424.868	395.044	331.898
Impianti tecnologici	65.602	62.372	49.442
Terminali e servizi	27.417	22.502	14.786
Trazione elettrica e SSE	28.519	28.129	21.450
<b>TOTALE</b>	<b>720.000</b>	<b>681.641</b>	<b>582.187</b>

(milioni di euro)

Seconda annualità del contratto (2013).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 77% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 88% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.6

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	636	491

(milioni di euro)

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

Tabella 2.5.7

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2013	TOTALE IMPORTO CONTRATTUALIZZATO (al 31/12/2014)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2015)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2014)
Acquisti a rimpiazzo	22.900	22.900	11.697
Aumento produttività	196.797	196.797	188.283
Corpo stradale	372.359	317.778	232.646
Impianti tecnologici	60.534	52.406	34.123
Terminali e servizi	33.796	24.204	13.740
Trazione elettrica e SSE	33.614	22.200	10.836
<b>TOTALE</b>	<b>720.000</b>	<b>636.285</b>	<b>491.324</b>

(milioni di euro)

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Terza annualità del contratto (2014).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 19% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 42% dell'ammontare degli interventi programmati.

Tabella 2.5.8

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720	302	57

(milioni di euro)

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

Tabella 2.5.9

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2014	TOTALE IMPORTO CONTRATTUALIZZATO (al 31/12/2014)	TOTALE IMPEGNATO (al 30/03/2015)	CONTABILIZZATO (al 31/12/2014)
Acquisti a rimpiazzo	7.078	7.078	0
Aumento produttività	204.521	204.521	10.471
Corpo stradale	388.303	90.785	46.240
Impianti tecnologici	66.374	0	0
Terminali e servizi	25.380	0	0
Trazione elettrica e SSE	28.345	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>720.000</b>	<b>302.384</b>	<b>56.711</b>

(milioni di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

## 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 art.8 comma 2, lett.c) del CdP-S). In proposito, si evidenzia quanto segue.

Preliminarmente, 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 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/MKT, 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'art. 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 2014 come rendicontati, registrano scostamenti entro le soglie prestabilite e quindi i valori osservati rientrano nei limiti contrattuali previsti per ciascun Gruppo di rete.

Al contrario, per il terzo indicatore relativo alla puntualità, i dati consuntivati nel 2014, evidenziano il raggiungimento degli obiettivi prestabiliti in termini percentuali per i soli "segmenti di servizio" a mercato/AV, regionale e cargo. Mentre il servizio lunga percorrenza/servizio universale non raggiunge, in termini di puntualità, la "soglia di performance" prestabilita. Nel periodo di osservazione infatti il dato aggregato fornito da RFI nel consuntivo 2014 - è pari a 96,6 a fronte di una soglia di performance, che tiene conto peraltro della prevista "oscillazione", pari a 97,0.

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

### **Indicatori del Livello di Guasti**

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2014 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 2014	Scostamento
Linee con $T_g \leq 40$	0,60	0,26	-0,34
Linee con $40 < T_g < 100$	0,70	0,58	-0,12
Linea con $T_g \geq 100$	1,25	0,80	-0,45
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,63	-0,47
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,11	-0,89

### **Indicatori Tempi di Primo Intervento**

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2014 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella 2.6.2

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2014 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $T_g \leq 40$	$\leq 3$ h	39	-141
Linee con $40 < T_g < 100$	$\leq 2$ h	28	-92
Linea con $T_g \geq 100$	$\leq 1$ h	28	-32
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	21	-9
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	24	-6

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 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.146 T del 4 luglio 2000 e dal 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 2012-2014 – 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 2014 mostra una buona performance per il segmento "Regionale" in continuità con gli anni 2012 e 2013. Il segmento "Mercato" – che mostra un leggero miglioramento rispetto al 2013 (+0,1%) – ed il segmento "Cargo" si collocano entrambi all'interno del range di oscillazione della soglia di performance.

Il segmento "Lunga Percorrenza - Servizio Universale" resta, invece, al di fuori di tale range, pur mostrando un miglioramento (+0,2%) rispetto alla performance 2013.

La tabella seguente illustra i dati sopra descritti.

Tabella 2.6.3

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2014	Delta	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	97,4	-0,6	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	96,6	-0,9	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	97,5	0,5	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	93,8	-0,7	± 1,5

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

## 2.7 Le linee dismesse e le linee sospese all'esercizio

Nel corso dell'anno 2014 sono state dismesse dall'esercizio una serie di linee non più utilizzate per il servizio ferroviario, nel rispetto di quanto in proposito previsto dall'Atto di Concessione (art.2, comma 2 del D.M. n.138T del 31/10/2000). Per tali linee cessa, da parte dello Stato, la corresponsione degli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nella successiva tabella si riporta l'elenco di tali linee e i relativi dati significativi.

Tabella 2.7.1

LINEA - TRATTA	Lunghezza (km)	TIPO	n° STAZIONI	DECRETO
Fiumicino Città - Bivio Porto	3	binario doppio	2	n° 236 del 26.5.2014
Pisa Centrale - Pisa Aeroporto	2 rami (rispett. da km 81+970 e km 82+152, fino alla progr. 82+923 di Pisa Aerop.)	binario doppio	1 (Stazione di Pisa esclusa)	n° 237 del 26.5.2014
Cervignano - Pontile	11,403	binario doppio	4	n° 238 del 26.5.2014
Busca - Dronero	12	binario doppio	2	n° 239 del 26.5.2014
Mazara del Vallo - Mazara del Vallo Porto	0,174	binario unico	2	n° 241 del 26.5.2014
Cologna Veneta - Legnago	12	binario doppio	3	n° 242 del 26.5.2014
San Giorgio di Nogaro - Porto di Nogaro	2,3	binario unico	2	n° 243 del 26.5.2014
Schettino - Regalbuto	36,75	binario doppio	6	n° 244 del 26.5.2014
Firenze P. Prato - Firenze Cascine	3,701	binario doppio	3	n° 245 del 26.5.2014
Cancello - Torre Annunziata Centrale	30,928	binario unico	7	n° 420 del 10.10.2014

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

**Tabella 2.7.2**

<b>Elenco linee sospese</b>
Savona Parco Doria - Savona Marittima
Santo Stefano - Sarzana (via Ponzano Magra)
Asti - Castagnole
Codola - Sarno
Caltagirone - Gela
Asciano - Monte Antico
Benevento - Bosco Redole
Alcamo Dir. - Trapani (via Milo)
Alba - Castagnole
Castagnole - Cantalupo
Ceva - Ormea
Asti - Chivasso
Mondovì - Cuneo
Asti - Casale M.to
Casale M.to - Mortara
Pinerolo - T. Pellice
Agrigento Bassa - Porto Empedocle
Priverno - Terracina
Avellino - Monticchio - Rocchetta
San Nicola Melfi - Spinazzola - Gravina
Sacile - Osoppo
Santhià - Arona
Carpinone - Castel di Sagro - Sulmona
Palazzolo - Paratico
Fabriano - Pergola
Castellammare - Gragnano
Motta S. Anastasia - Paternò
Orte - Civitavecchia (Orte - Raccordo De.car)
Sicignano - Lagonegro
Valle Aurelia - Vigna Clara

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.8 Il nuovo Contratto di Programma – parte Servizi**

Come è noto, il Contratto di Programma - parte Servizi per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione, straordinaria e ordinaria, della Rete e delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria per il periodo 2012-2014 è scaduto il 31 dicembre 2014. In virtù della clausola contenuta nell'art.4, nelle more del rinnovo, per un termine massimo di un anno e ai medesimi patti e condizioni si è continuato ad applicare la disciplina contrattuale prevista.

Nel corso del corrente anno sono stati posti in essere gli adempimenti relativi alla rinegoziazione di un nuovo contratto. Nell'ambito dell'espletamento di dette attività, sono emerse alcune criticità in sede di applicazione e recepimento di norme di legge e delibere di autorità indipendenti che hanno richiesto adeguati approfondimenti e l'attivazione di tavoli tecnici con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Gestore dell'infrastruttura.

Tenuto conto della continuità assicurata dall'art.4 del CdP-S 2012-2014, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, riconoscendo alla richiamata clausola carattere di proroga automatica del rapporto contrattuale, ha proceduto al versamento a RFI, per l'anno 2015, degli importi dovuti a valere sullo stanziamento iscritto nel bilancio dello Stato sui pertinenti capitoli dello stato di previsione della spesa dello stesso Ministero.

Si è proceduto, quindi, - anche in considerazione delle nuove disposizioni recate dalla Direttiva 2012/34/UE, recepita con D.Lgs. n.112/2015 -con la definizione di uno schema di atto contrattuale (pluriennale) per il periodo 2016-2020. Tale schema è attualmente in fase di trasmissione al CIPE per il competente esame, per poi essere trasmesso alle commissioni Parlamentari per l'espressione del previsto parere.

Il nuovo schema di CdP-S 2016-2016 presenta una struttura formulata in sostanziale continuità con il precedente Contratto relativo al periodo 2012-2014 e presenta le seguenti fonti finanziarie di copertura a legislazione vigente:

- Risorse in c/capitale (capitolo 7122/PG5), recati dalla Legge 23 dicembre n. 190/2014, da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete pari a complessivi 4.250 mln di euro per il periodo 2015-2020 (500 mln di euro per il 2015 e 750 mln di euro per ciascuno degli anni nel periodo 2016-2020);
- Risorse in c/esercizio (capitolo 1541) recati dalla Legge 23 dicembre n. 191/2014, da destinare alle attività di manutenzione ordinaria, servizi Safety, Security e Navigazione, pari a 2.927 mln di euro complessivi per il periodo 2015-2017 (circa 976 mln per ciascuno anno).

Per quanto riguarda la finalizzazione delle risorse previste a beneficio delle imprese ferroviarie del settore merci per le annualità 2015-2017, così come disposto dall'art. 1, comma 294 della Legge 190/2014, da un primo confronto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) è emersa l'opportunità di espungere dallo schema di nuovo CdP-S la disciplina connessa all'erogazione delle risorse in parola, in considerazione del fatto che la misura è stata notificata alla Commissione Europea e quest'ultima non si è ancora espressa al riguardo. Pertanto, nello schema allegato, è stato introdotto il concetto, che specifica che la misura non è efficace nell'immediato, in quanto è necessario aspettare il chiarimento in atto con la Commissione europea (Caso SA 40887). L'attuazione della disposizione non è stata, quindi, per il momento, inserita nello schema di Contratto ed andrebbe risolta a livello normativo.

Per quanto attiene poi ai servizi di assistenza per le persone a mobilità ridotta (PRM), durante la fase di negoziazione dello schema di Contratto, RFI aveva proposto di porre a carico del nuovo CdP-S gli oneri connessi a tali servizi prestati dallo stesso Gestore in osservanza degli obblighi di legge: ciò in quanto l'ART, con la Delibera n.70/2014, ha prescritto a RFI di fornire con costi a

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

proprio carico il servizio, determinando una tariffa per il servizio stesso che prevedesse un importo per l'impresa ferroviaria pari ai costi marginali per la fornitura. Nel considerare tale servizio come obbligo, RFI ne aveva proposto l'inserimento nel CdP-S, in relazione alla quota parte di costi non ribaltabili in tariffa alle imprese ferroviarie. Tale quota, come allora rappresentato da RFI, avrebbe ecceduto i fabbisogni dichiarati (e finanziati) per le attività di manutenzione ordinaria e di Safety, Security e Navigazione a legislazione vigente, per cui la previsione non è stata inserita nello schema di Contratto. Recentemente il Gestore ha evidenziato la necessità di risolvere la questione PRM, interessando i due ministeri, vigilante ed azionista (MIT e MEF), proponendo il reperimento di apposite risorse da regolare attraverso il CdP-S, ovvero di recuperare i costi attraverso l'applicazione di coefficienti di maggiorazione del canone di accesso all'infrastruttura.

**Le principali novità del nuovo CdP**

Lo schema nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2015 – 2020, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale del precedente Contratto, contiene alcuni elementi di novità, tesi ad una armonizzazione con l'attuale contesto normativo di riferimento. In particolare:

- durata del contratto per il periodo 2016-2020 (almeno quinquennale, in coerenza con la normativa UE);
- nuovi indicatori di performance orientati agli utenti, su tematiche relative alla sicurezza, *customer satisfaction* ed ambiente, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti;
- sistemi di monitoraggio MIP/MOP. Rafforzamento dell'impegno (in analogia a quanto previsto in Contratto di Programma – parte Investimenti) ad alimentare i sistemi;
- registro dei beni. Assunzione dell'impegno a rendere disponibili i dati, una volta completata la relativa fase di realizzazione (in coerenza con normativa UE);
- azioni di vigilanza e controllo: viene disposto l'obbligo per il Gestore,
  - di nominare, tra i componenti delle commissioni collaudo o di gara, soggetti qualificati ai sensi delle norme vigenti in materia, appartenenti all'Amministrazione vigilante o ad altre Amministrazioni aggiudicatrici;
  - di fornire i quadri tecnici economici riportanti, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture, delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;
  - di trasmettere annualmente i prezziari al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
  - di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia;
  - di effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali;
  - di trasmettere annualmente una relazione al Ministero, con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, contenente le valutazioni e le analisi di cui sopra;
  - di predisporre un piano di manutenzione programmata, quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

### **3. Il Contratto di Programma – parte Investimenti**

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2014 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

### 3.1 Il Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti

Il Contratto di Programma 2007-2011 è il quinto di una serie di altri quattro contratti, rispettivamente relativi ai periodi temporali 1991-1992, 1993, 1994-2000 e 2001-2005. Rispetto a tali contratti pregressi, il contratto in esame ha introdotto una serie di innovazioni, tra cui le principali sono:

- la chiara distinzione delle “opere in corso” dalle “opere programmatiche”. Con le “opere in corso” sono stati intesi gli interventi infrastrutturali per i quali lo Stato garantisce - attraverso impegni pluriennali iscritti nella Legge di Stabilità - le risorse stimate necessarie fino al completamento degli stessi; per “opere programmatiche” sono stati, invece, intesi tutti quegli interventi infrastrutturali individuati come necessari in un orizzonte di più lungo termine o di più ampio contesto, ma considerati tuttavia privi di copertura finanziaria certa da parte dello Stato;
- la definizione di un gruppo di indicatori quantitativi per la misurazione dello stato di attuazione degli interventi previsti nel contratto e di un connesso sistema di sanzioni comminabili al gestore dell’infrastruttura in caso di mancato adempimento degli obblighi contrattuali;
- esclusione dall’atto negoziale, in funzione della successiva definizione in apposito contratto di servizio, delle clausole di fornitura e finanziamento dei servizi di mantenimento in efficienza e sicurezza delle linee e degli impianti ferroviari, nonché dei servizi di collegamento con le isole maggiori (continuità territoriale-navigazione).

L’iter attuativo del contratto 2007-2011, nel periodo di vigenza ha previsto due aggiornamenti annuali (2008 e 2009) ed un aggiornamento biennale (2010-2011), approvato dal CIPE con Delibera 20 gennaio 2012 n. 4 (G.U. n.196 del 23 agosto 2012, registrata alla Corte dei Conti il 10/10/2012 - Registro n.13 - Foglio n.372), esaminato ed approvato dalle Commissioni Parlamentari competenti nel mese di luglio 2012 e registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012. Tale atto contrattuale di aggiornamento è stato l’ultimo in ordine di tempo e la sua vigenza è stata reiteratamente prorogata in regime di ultrattività, prima sino al 30 giugno 2013 e successivamente sino al 30 giugno 2014 dal decreto-legge 6/3/2014 n. 16. Da tale data sarebbe dovuto entrare in vigore il nuovo Contratto di Programma 2012-2016 – parte investimenti.

Il nuovo Contratto di Programma 2012-2016, siglato tra le parti (RFI S.p.A. e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) è stato sottoscritto dalle parti in data 8 agosto 2014. L’art. 1 comma 10 del decreto Legge n. 133 del 12/9/2014 (cd. Sblocca Italia) – così come recepito dalla legge di conversione 11/11/2014 n. 164 - in deroga alle procedure previste dal comma 1 dell’art. 1 della legge 14/1/1993 n. 283, ne ha disposto l’approvazione con “*decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione*”. Dopo i pareri dell’VIII Commissione “Lavori pubblici, comunicazioni” (25/2/2015) e della IX Commissione “Trasporti, poste e telecomunicazioni” (18/3/2015), in data 18 maggio 2015 è stato emesso il decreto interministeriale MIT/MEF n. 158 registrato alla Corte dei Conti il 16 giugno 2015 (Foglio 2224 elenco 48040708).

La novità più rilevante riguarda la manutenzione: infatti, in coerenza con la delibera CIPE n.4/2012, le attività strettamente connesse agli interventi di manutenzione della rete, sia ordinaria che straordinaria, sono state disciplinate con il separato Contratto di Programma - parte Servizi.

Al fine di assicurare la continuità degli interventi di manutenzione straordinaria già avviati nell’ambito del CdP-I: