

**INDICE**

1. SCOPO DEL DOCUMENTO .....	3
2. ITER AUTORIZZATIVO DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2014 – PARTE SERVIZI.....	4
3. MONITORAGGIO PROGRAMMI DI MANUTENZIONE.....	6
3.1 INQUADRAMENTO GENERALE .....	6
3.2 LE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLA RETE.....	7
3.3 STATO DI ATTUAZIONE .....	14
4. MONITORAGGIO SAFETY, SECURITY E NAVIGAZIONE .....	22
5. MONITORAGGIO QUALITÀ DELLA RETE .....	28
5.1 INDICATORE DEL LIVELLO DI GUASTI E TEMPI DI PRIMO INTERVENTO.....	28
5.2 INDICATORI DI PUNTUALITÀ.....	29
6. RENDICONTO FINANZIAMENTI DEL CONTRATTO .....	31

**Allegato 1:** Schemi di Reporting Packaging - Manutenzione Ordinaria (in base ad allegato 7a del Contratto)

**Allegato 2:** Schemi di Reporting Packaging - Manutenzione Straordinaria (in base ad allegato 7b del Contratto)

**Allegato 3:** Elenco delle linee con sospensione del servizio commerciale

**1. Scopo del documento**

Il presente documento è stato elaborato in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 8.1 del Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi, nel quale è stabilito che il Gestore trasmetta al MIT, entro il mese di luglio di ciascun anno, il “Rendiconto Annuale del Contratto”.

Il documento, finalizzato a rappresentare il resoconto dell'utilizzo delle risorse contrattuali e delle performance di Rete alla data del 31/12/2014, è composto dalle seguenti sezioni:

- Monitoraggio delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria (secondo gli schemi definiti dall'all.7a e 7b del Contratto);
- Monitoraggio delle attività di Safety, Security e Navigazione (secondo gli schemi definiti dall'all.7a del Contratto);
- Monitoraggio Qualità della Rete (secondo quanto definito negli all.1a e 1b del Contratto);
- Quadro riassuntivo dei finanziamenti del Contratto.

## 2. Iter autorizzativo del Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi

I rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'Infrastruttura in tema di finanziamenti e di investimenti per la rete ferroviaria nazionale sono regolati, ai sensi del D. lgs. 112/2015 e dell'Atto di Concessione (DM 138-T/2000), attraverso lo strumento del Contratto di Programma.

Il Contratto di Programma 2001-2005 disciplinava in un unico atto i finanziamenti destinati sia alle attività d'investimento (investimenti di sviluppo, di manutenzione straordinaria, ecc.), sia alle attività in conto esercizio (manutenzione ordinaria, servizi di collegamento via mare tra la penisola e rispettivamente Sardegna e Sicilia, ecc.).

L'efficacia del contratto fu prorogata allo scadere della durata pattuita dalla delibera CIPE n.159/2005 fino al 2006. Con il IV Addendum al CdP, sottoscritto il 26 luglio del 2007, è stata sancita l'ultrattività di detto Contratto di Programma, stabilendo all'art. 6 che: '[...] il vigente Contratto di Programma 2001-2005, già prorogato per l'anno 2006, rimane valido fino alla sottoscrizione del nuovo Contratto. Ciò al fine di consentire, [...] il completamento degli interventi prioritari sulla sicurezza e il mantenimento di tutti gli obblighi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale [...]'.

Successivamente, in data 31 ottobre 2007, è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I) per regolare i rapporti Stato-Gestore in materia di investimenti, rimandando ad un ulteriore ed apposito atto la disciplina delle attività in conto esercizio del Gestore.

In seguito l'esperienza progressivamente maturata sulla tematica ha indotto ad avviare una profonda riflessione rispetto all'assetto ed ai meccanismi dei contratti, con l'obiettivo di superare le criticità emerse nella fase gestionale. Ci si è dovuti confrontare con lunghi tempi di approvazione degli aggiornamenti contrattuali, con vincoli territoriali di spesa, con rilevanti e ripetuti definanziamenti e/o rimodulazioni di risorse, aspetti che hanno influito sull'operatività dei finanziamenti, creando rigidità ed incertezze nella programmazione con ricadute negative sulla realizzazione del piano degli investimenti.

Tenuto conto del quadro delineato, la fase di definizione dei nuovi Contratti di Programma ha portato all'elaborazione di due distinti accordi per la disciplina dei rapporti tra Stato e Gestore in tema di finanziamento di:

- investimenti di ammodernamento, potenziamento e sviluppo infrastrutturale - **Contratto di Programma – parte Investimenti (CdP-I);**
- interventi di manutenzione (ordinaria e straordinaria) e degli altri processi contribuiti (Safety, Security e Navigazione) - **Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S).**

Con il nuovo assetto contrattuale si è inteso conferire maggiore efficacia alla fase attuativa degli accordi, tenendo distinti gli investimenti di ammodernamento e sviluppo - che possono essere oggetto per la loro natura di maggiori tempi di definizione/negoziazione - dagli interventi di manutenzione (ordinaria e straordinaria) per i quali è indispensabile garantire un quadro stabile di finanziamenti, anche mediante il disegno di un'apposita disciplina contrattuale.

Il CdP-S attualmente in vigore è stato sottoscritto in data 29/11/2013 dopo aver ricevuto parere favorevole dal CIPE e dalle competenti Commissioni Parlamentari ai sensi di quanto previsto dall'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238 (recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei Contratti di Programma e dei Contratti di Servizio delle Ferrovie dello Stato Italiane). L'iter autorizzativo si è concluso con la registrazione del Decreto MIT di approvazione del Contratto da parte della Corte dei Conti in data 09/06/2014.

In sintesi i principali eventi che hanno caratterizzato la definizione del CdP 2012-2014 sono di seguito riportati:

20/01/2012	Delibera CIPE n. 4/2012 di approvazione Contratto di Programma – parte Investimenti aggiornamento 2010 - 2011, che prevede tra le prescrizioni la presentazione da parte del MIT all'esame del Comitato la parte Servizi del Contratto di Programma di RFI
12/03/2013	Sigla del Contratto tra MIT e RFI
18/03/2013	Esame da parte del CIPE del Contratto di Programma – parte Servizi (delibera n.22/2013)
24/06/2013	Emanazione Legge 24 giugno 2013, n. 71 che "ridestina" il surplus di risorse originariamente previste per Manutenzione Ordinaria a favore della Manutenzione Straordinaria (complessivi 262 mln di euro)
15/07/2013	Trasmissione da parte del MIT del CdP-S alle competenti Commissioni Parlamentari per l'acquisizione dei relativi pareri
19/11/2013	Acquisizione parere favorevole da parte della IX Commissione permanente (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati
20/11/2013	Acquisizione parere favorevole da parte dell'VIII Commissione permanente (Lavori Pubblici, Comunicazioni) del Senato
29/11/2013	Sottoscrizione del Contratto
27/12/2013	Emanazione Legge n. 147 del 27 dicembre 2013 (legge di Stabilità 2014) recante le coperture per fabbisogni di Manutenzione Straordinaria per l'anno 2014 pari a 500 mln di euro
14/05/2014	Emissione Decreto MIT di approvazione del Contratto (DM 203/2014)
09/06/2014	Registrazione alla Corte dei Conti del DM 203/2014 (Reg. I, Foglio 2402)
11/11/2014	Emanazione Legge n. 164 (legge di conversione del Decreto Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia"), ha definito l'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali per l'anno 2014, finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014 prevedendo, all'art.1, comma 10 che: "una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziate 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".
23/12/2014	Emanazione Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (legge di Stabilità 2015) recante le coperture per fabbisogni di Manutenzione Straordinaria complessivamente a 4.250 mln di euro per il periodo 2015-2020 (500 mln per l'anno 2015, 750 mln per gli anni 2016 e 2017, 2.250 per gli anni successivi fino al 2020).
23/12/2014	Emanazione Legge n. 191 del 23 dicembre 2014 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017) recante risorse complessivamente pari a 2.927 mln di euro complessivi per lo stesso periodo (circa 976 mln per ciascuno anno).

Il vigente Contratto di Programma 2012-2014 - Parte Servizi è in regime di proroga per l'anno 2015 ai sensi di quanto previsto dall'articolo 4 dell'accordo. Per la definizione del nuovo atto è stata avviata la fase negoziale con i competenti Ministeri, anche a seguito dell'approvazione in data 23 dicembre 2014 della Legge 190/2014 "Legge di Stabilità 2015" e della Legge 191/2014 "Bilancio di previsione dello Stato", con cui è stato delineato il quadro delle risorse disponibili a beneficio del contratto per il prossimo orizzonte di programmazione pluriennale, di cui si tratterà più diffusamente nel capitolo 6 dedicato alla tematica dei finanziamenti.

### 3. Monitoraggio programmi di manutenzione

#### 3.1 Inquadramento generale

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n.138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

Le principali attività, svolte dalla Società nel perimetro dell'Atto di Concessione e delle specifiche normative di settore, riguardano:

- la gestione in sicurezza dell'esercizio ferroviario, anche attraverso il presidio dei sistemi di controllo e comando della circolazione;
- la piena fruibilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, assicurata attraverso le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- la progettazione e la realizzazione degli investimenti per il potenziamento dell'infrastruttura e delle sue dotazioni tecnologiche e per lo sviluppo e la costruzione, anche tramite le società partecipate, di nuove linee e impianti ferroviari secondo la programmazione via via definita tramite l'apposito "Contratto di Programma" sottoscritto con lo Stato;
- la messa a disposizione dell'infrastruttura – linee e impianti per i viaggiatori e per le merci - agli operatori del trasporto in base alle modalità comunicate al mercato con il Prospetto Informativo della Rete (PIR) e la definizione dell'orario ferroviario sulla base delle richieste avanzate dalle imprese ferroviarie;
- la piena accessibilità delle stazioni e dei servizi in esse offerti alle imprese ferroviarie, ai viaggiatori e, in generale, a tutti gli utilizzatori secondo i principi e i valori di riferimento cui RFI ispira il proprio rapporto con i clienti e con il pubblico, ivi compresa l'assistenza in stazione alle Persone a Mobilità Ridotta;
- il collegamento via mare con la Sicilia e la Sardegna per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari; sono inoltre forniti lungo lo stretto di Messina, servizi navali (per il trasporto di passeggeri e automezzi) attraverso la controllata Bluferries;
- l'integrazione dell'infrastruttura italiana nella rete ferroviaria europea, mediante il coordinamento con i Paesi dell'UE in merito agli standard di qualità, alle azioni e alle strategie di commercializzazione dei servizi.



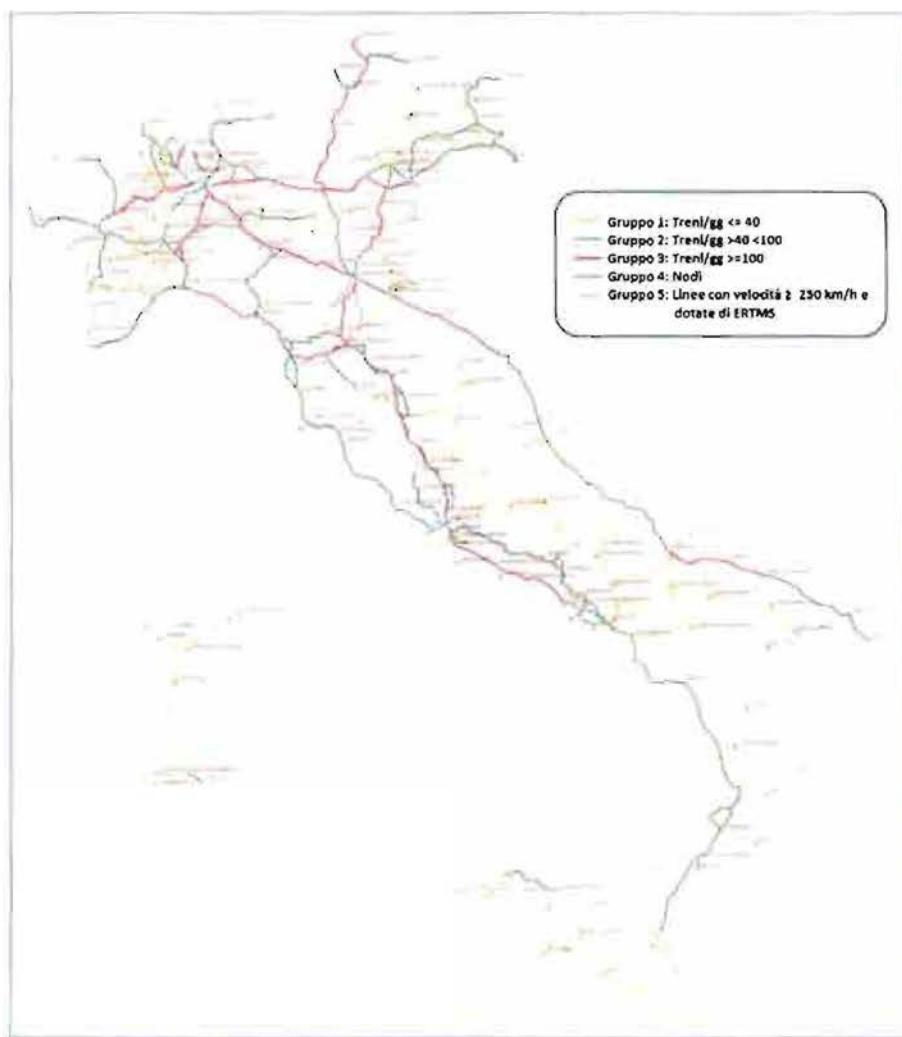
### 3.2 Le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria della Rete

RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale, è responsabile della gestione complessiva della rete che si sviluppa per 16.723<sup>1</sup> km di linee su cui circolano in media, ogni giorno, circa 9.000 treni.

La manutenzione rappresenta un processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura in cui uomini, mezzi e tecnologie sono costantemente impegnati a pianificare ed implementare le azioni volte a mantenere o a riportare un'entità (un impianto, un'apparecchiatura - oggetto di manutenzione) in uno stato in cui possa eseguire la funzione richiesta, con l'obiettivo finale di garantire:

- elevati standard di sicurezza della circolazione treni;
- un servizio di qualità alle imprese ferroviarie mediante una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura.

Figura 1 – Rappresentazione grafica della rete per i gruppi linea del CdP-S



<sup>1</sup> Dato al 2014

Questo processo è applicato su un sistema infrastrutturale complesso, composto da numerosi elementi che coprono l'intero campo della tecnica, dal settore delle opere civili (ponti, gallerie, ecc.) al settore delle più sofisticate tecnologie (ERTMS, RBC, GSM-R, ecc.), con una distribuzione articolata che interessa l'intero territorio nazionale.

**Tabella 3 – Consistenza oggetti Infrastruttura ferroviaria nazionale**

<i>Numeri arrotondati - tabella inserita</i>		<b>Consistenza oggetti</b>	<b>Settori</b>	<b>Consistenza oggetti</b>
<b>Settori</b>				
Corpo Stradale:		~26.000 Ponti per circa 800 Km		~ 22.000 Km di Cavi Tradizionali
Opere Civili ed armamento		~ 2.100 Gallerie per circa 1.600 Km		~ 5.000 Passaggi a Livello
		~ 24.300 Km di Binari		~ 23.000 Segnali
		~ 31.000 Deviatori		~ 32.000 Manovre Deviatori
Energia:		~ 8.700 Km di Linee Primarie		~ 54.000 Circuiti di Binario
Trazione Elettrica e SSE		~ 450 Sottostazioni		~ 650 Km di ERTMS
		~ 1.300 Cabine		Sistemi di trasmiss. analogica e digitale
		~ 5.400 Torri Faro		Sistemi di informazione al pubblico
		~ 12.000 Km di Linea Elettrificata		

RFI garantisce la disponibilità dell'infrastruttura in condizioni di sicurezza ed affidabilità attraverso interventi manutentivi di tipo:

- “ordinario”, finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura, nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura, e di primo intervento;
- “straordinario”, volti al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza;
- “eccezionale”, cioè non prevedibili in quanto associati ad eventi esterni alla ferrovia (calamità naturali, manifestazioni, furti, atti vandalici, ecc.)



La **Manutenzione Ordinaria** si compone dell'insieme di azioni di mantenimento poste in essere durante il ciclo di vita di un bene, che hanno la finalità di mantenere o riportare un'entità nello stato in cui possa eseguire la funzione richiesta senza incrementarne il valore patrimoniale. In sintesi le azioni sono volte a:

- mantenere l'integrità originaria del bene;
- mantenere o ripristinare l'efficienza dei beni;
- contenere il normale degrado d'uso;
- garantire la vita utile del bene;
- far fronte a eventi accidentali.

L'attività di **Manutenzione Straordinaria** comprende gli interventi volti al rinnovo/sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza.



Con tale attività RFI provvede ad interventi per il mantenimento in efficienza di 16.723 km di linea, per uno sviluppo complessivo di binari di 24.278 km<sup>2</sup>.

L'ambito d'intervento riguarda gli oggetti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo la seguente suddivisione per settori:

- Opere civili;
- Armamento;
- Trazione Elettrica;
- Apparati di segnalamento;
- Impianti di telecomunicazione.

con differenti infrastrutture coinvolte, da opere murarie a tecnologie informatiche sofisticate.



Le azioni manutentive persegono i seguenti principali obiettivi:

- incrementare il livello della sicurezza;
- incrementare il livello qualitativo dei servizi forniti alla clientela;
- elevare l'affidabilità ed efficienza delle infrastrutture ferroviarie esistenti;
- elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture ferroviarie esistenti;
- uniformare gli standard prestazionali degli attuali impianti ferroviari.



In relazione alla manutenzione straordinaria, gli interventi sono raggruppati secondo le seguenti categorie in base alle caratteristiche:

- **Manutenzione straordinaria e opere di difesa dell'infrastruttura:** interventi alle infrastrutture ferroviarie di sostituzione degli impianti con altri di analoga tipologia e prestazione (ad esempio sostituzione di binari o di elettrificazioni, rifacimento di ponti, ecc.);
- **Miglioramenti infrastrutturali:** interventi infrastrutturali che non solo rinnovano gli impianti/apparecchiature, ma apportano miglioramenti alle infrastrutture ferroviarie (quando la sostituzione avviene con oggetti tecnologicamente più evoluti);
- **Obblighi di legge:** interventi per l'eliminazione/adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti, anche sotto il profilo ambientale;
- **Acquisti a rimpiazzo:** acquisti di attrezzature relative alle attività di manutenzione (macchinari, attrezzature per il personale di linea, impianti di comunicazione ecc.).



<sup>2</sup> Dati al 31.12.2014

- **Aumento produttività:** ricomprende interventi che per motivi tecnici, organizzativi ed economici vengono eseguiti con personale interno.

Gli interventi di manutenzione straordinaria si sono differenziati negli ultimi anni fra le infrastrutture tradizionali (binario, linea di contatto, ecc.) e quelle con tecnologie innovative (ACC, SCMT, ecc.), in particolare:

- le **infrastrutture tradizionali** hanno visto un aggravio economico dovuto agli aumenti delle materie prime (acciaio, cemento, tame, ecc.) in parte contenuto attraverso la maggiore qualità dei lavori e dei materiali impiegati, al fine di ottenere cicli di vita tecnica maggiori e costi in gestione operativa minori; inoltre la ricerca di standard di sicurezza nelle fasi esecutive sempre più performanti hanno portato a migliorare la qualità dei mezzi d'opera utilizzati e dei sistemi di protezione dei cantieri;
- le **tecnologie innovative**, realizzate con l'utilizzo delle più sofisticate tecnologie programmate presenti sul mercato, si sono caratterizzate per una rapida obsolescenza e quindi per cicli di vita utile ridotti (10-20 anni) rispetto alle tecniche costruttive precedenti, implicando un più stretto rapporto con i fornitori sia durante il ciclo di vita utile dell'asset, per garantire la sostituzione/riparazione dei pezzi di ricambio, sia al termine della durata, per provvedere alla loro sostituzione.



In via più generale, gli interventi sono orientati non solo ad eliminare eventuali scostamenti degli enti infrastrutturali dalle funzionalità richieste, ma soprattutto a **gestire il mantenimento in efficienza** di un sistema "complesso". L'attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria infatti coinvolge e impatta su aspetti di grande rilevanza quali:

- l'aspetto patrimoniale: perché è tenuta a preservare in **condizioni ottimali** gli **impianti ferroviari** ed il loro valore;
- l'aspetto tecnologico: perché i sistemi innovativi richiedono un **continuo impegno** per garantirne efficienza e durata;
- l'aspetto economico: perché contribuisce notevolmente al non decremento della ricchezza prodotta dall'azienda;
- l'aspetto umano: perché impegna un **significativo numero di esperti** con elevati livelli di qualificazione e professionalità.

Tenendo conto di tutti questi aspetti si può affermare che **investire in manutenzione significa migliorare l'efficienza e la produttività degli impianti al minimo costo globale**.

La fase di definizione delle azioni dei piani manutentivi è basata su:

- attenta analisi di specifici **indicatori di performance** che forniscono i parametri di riferimento per garantire l'affidabilità delle diverse tipologie di impianti;
- un costante e **capillare monitoraggio** dei beni della rete una sofisticata ed attenta attività di diagnostica che permette di verificare il differente grado di usura delle linee mediante un **efficiente sistema informativo**.

La diagnostica è uno strumento insostituibile per indirizzare la pianificazione degli interventi, grazie alla quale è possibile determinare lo “stato di salute” delle diverse componenti delle infrastrutture ferroviarie. La **diagnostica fissa** viene attuata mediante l’applicazione stabile di dispositivi di misura su particolari enti dell’infrastruttura, in maniera da rilevare in continuo i parametri di funzionamento. La **diagnostica mobile** viene attuata mediante rotabili attrezzati con sistemi di misura che transitano sulle linee rilevando i parametri significativi dell’infrastruttura; in particolare, i treni diagnostici di RFI monitorano tutti i parametri di funzionamento dell’infrastruttura ferroviaria relativi al binario, alla linea di contatto, agli impianti di segnalamento ed alle telecomunicazioni, in maniera da indirizzare gli interventi manutentivi laddove tali parametri superano i livelli standard previsti.



L’attività di manutenzione svolta dal Gestore si realizza attraverso processi standardizzati, sia nella parte normativa sia nella parte di pianificazione per omogeneizzare i comportamenti dei manutentori sull’intero territorio, e mediante l’implementazione di differenti politiche manutentive:

- **Manutenzione correttiva:** “La manutenzione eseguita a seguito della rilevazione di un’avaria e volta a riportare un’entità nello stato in cui essa possa eseguire una funzione richiesta” (UNI 9910);
- **Manutenzione preventiva (ciclica, predittiva e secondo condizione):** “La manutenzione eseguita ad intervalli predeterminati o in accordo a criteri prescritti e volta a ridurre la probabilità di guasto o la degradazione del funzionamento di un’entità” (UNI 9910);
- **Manutenzione migliorativa/produttiva:** “Insieme delle azioni di miglioramento o piccola modifica che non incrementano il valore patrimoniale dell’entità” (UNI 10147);
- **Manutenzione Straordinaria:** “La manutenzione intrapresa volutamente allo scopo di migliorare l'affidabilità e/o potenziare l'infrastruttura mediante interventi che incrementano il valore patrimoniale”.

Figura 2 – Le politiche manutentive

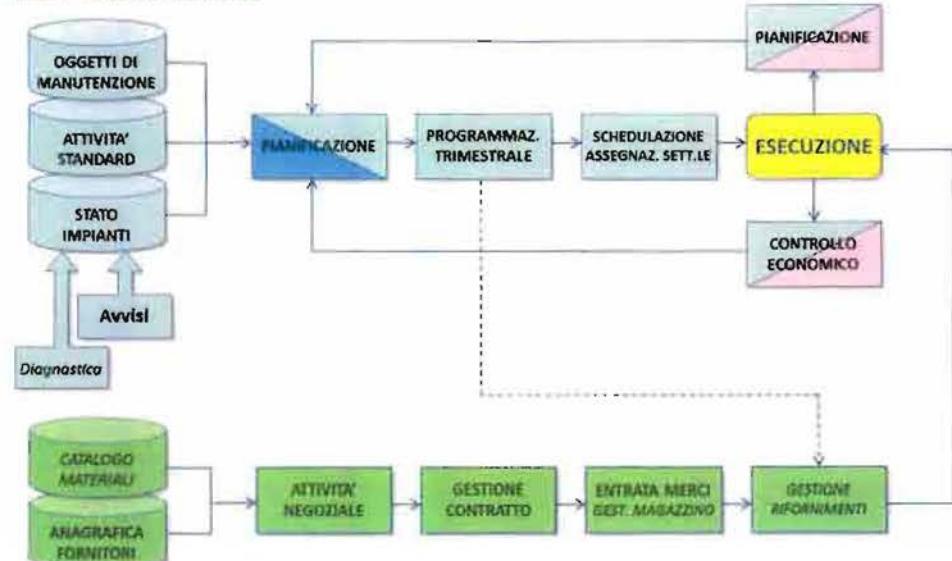


Da rilevare che le politiche manutentive di tipo ordinario sono state modificate negli ultimi anni, passando da politiche quasi esclusivamente di tipo ciclico a una politica su condizione, in quelle attività dove è stato possibile applicare informazioni diagnostiche sullo stato della infrastruttura. In questi ultimi anni si stanno definendo criteri di politica predittiva per determinare, attraverso l'andamento storico dei dati di diagnostica, delle attività di manutenzione e dell'andamento dei guasti, l'intervento manutentivo più idoneo e al momento opportuno con attese ricadute positive in termini di ottimizzazione di mezzi e risorse.

L'intero processo manutentivo è strutturato in quattro fasi:

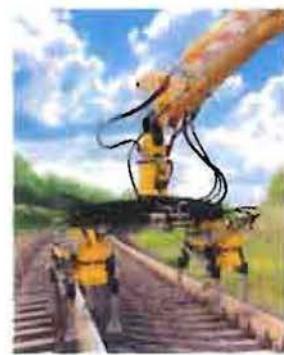
- Pianificazione;
- Programmazione;
- Schedulazione;
- Esecuzione.

Figura 3 – Il processo manutentivo



La pianificazione delle attività manutentive per l'integrazione con l'esercizio ferroviario richiede un complesso ed articolato processo di definizione da predisporre con necessario anticipo per ridurre eventuali disagi all'utenza e minimizzare i costi.

In sintesi, la pianificazione delle attività manutentive dell'anno "n" viene elaborata nel corso dell'anno "n-2", nel periodo da gennaio a ottobre. Con il supporto del sistema informativo, in funzione dell'infrastruttura gestita (oggetti di manutenzione), dei processi standardizzati (attività standard), della normativa e dello stato degli impianti (diagnostica fissa e mobile, analisi anomalie), viene definito il Piano di Manutenzione Ordinaria. Detto piano prevede, per politica manutentiva, le risorse (ore uomo, materiali, mezzi, indisponibilità e prestazioni esterne) necessarie al mantenimento in sicurezza dell'affidabilità e dell'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, sempre con il supporto del sistema informativo e dei sistemi diagnostici, in funzione del ciclo di vita degli oggetti dell'infrastruttura (binari, deviatoi, linea di contatto, ecc.), del loro ammodernamento e miglioramento ed in coerenza con le linee strategiche, viene definito il Piano degli interventi di Manutenzione Straordinaria.



Dai suddetti piani scaturisce il fabbisogno dei materiali da acquistare ed il fabbisogno di interruzioni e rallentamenti che verranno consolidati nello scenario tecnico propedeutico alla definizione dell'orario. La programmazione delle attività manutentive dell'anno "n" viene elaborata trimestralmente nel corso dell'anno, consolidando ed aggiornando alle nuove esigenze, quanto pianificato nell'anno "n-2". Con il supporto del sistema informativo, nel corso del trimestre



precedente, viene consolidato l'elenco puntuale delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria da eseguirsi nel trimestre interessato, definendo puntualmente tutte le risorse (ore uomo, materiali, mezzi, indisponibilità e prestazioni esterne) necessarie.

Nel corso dell'anno la schedulazione delle attività manutentive programmate viene svolta settimanalmente, con il supporto del sistema informativo, assegnando puntualmente alle squadre di

lavoro le attività da eseguire. Dall'esecuzione delle attività viene generato un *feedback* propedeutico al controllo tecnico ed economico delle attività che chiude l'intero processo.

In linea generale, l'attento mix d'interventi di manutenzione ordinaria e di rinnovo/sostituzione/adeguamento di singoli oggetti (la cosiddetta Manutenzione Straordinaria) consente di massimizzare la vita utile degli impianti complessi, ottimizzando cioè l'intervallo di tempo intercorrente tra l'investimento originario e la dismissione e rifacimento integrale dell'impianto.



Per tale motivo la ricerca del corretto equilibrio e la sinergia in fase d'implementazione dei programmi d'intervento rappresentano aspetti fondamentali per ottimizzare l'efficacia e l'efficienza dell'azione manutentiva. Inoltre l'evoluzione delle politiche manutentive di tipo "ordinario" negli ultimi anni, di cui si è riferito in precedenza, passate da un approccio di tipo ciclico a politiche di intervento "su condizione" e "predittive", incentrate su sempre più sofisticate analisi delle informazioni diagnostiche sullo stato dell'infrastruttura, unitamente ad azioni strutturali di carattere organizzativo e gestionale attivate da RFI (consistente introduzione di diagnostica strumentale fissa e mobile, ridistribuzione ottimizzata del personale sul territorio, ottimizzazione dei tempi di lavoro, impiego di materiali ad alte prestazioni ecc.) hanno consentito di razionalizzare la spesa manutentiva, in costanza del rispetto di elevati standard prestazionali e di sicurezza della rete.

### 3.3 Stato di attuazione

Il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi prevede per la realizzazione dei programmi di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria della rete ferroviaria un totale complessivo di fabbisogni pari a 5.010 mln di euro, con un valore medio annuo pianificato pari a 1.670 mln di euro.

Come desumibile dalla successiva tabella, nel triennio di riferimento contrattuale le Parti hanno condiviso nell'accordo un percorso di contenimento della contribuzione pubblica, che prevede una riduzione di risorse dai 1.730 mln del 2012 ai 1.610 mln programmati per il 2014.

Tabella 2 – Fabbisogni e risorse per la Manutenzione in CdP-S (Risorse per competenza)

		dati in mil €		
Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	2012	2013	2014
Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890
Manutenzione Straordinaria	2.160	720	720	720
<b>Totale</b>	<b>5.010</b>	<b>1.730</b>	<b>1.670</b>	<b>1.610</b>

Risorse previste in CdP-S	Totale	2012	2013	2014
Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890
Manutenzione Straordinaria	2.160	720	720	720
<b>Totale</b>	<b>5.010</b>	<b>1.730</b>	<b>1.670</b>	<b>1.610</b>

Fabbisogno residuo (c/capitale)	-	-	-	-
	-	-	-	-

Sotto il profilo delle risorse disponibili per la copertura dei suddetti fabbisogni, si ricorda che il precedente Rendiconto annuale (inoltrato al MIT con nota RFI-DPS\_A0011\P\2014\865) mostrava un fabbisogno residuo per l'anno 2014 pari a 220 mln di euro, che hanno trovato successiva copertura attraverso le risorse apportate dalla Legge 164 del novembre 2014 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia"), finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014 prevedendo, all'art.1, comma 10 che: "una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziate 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".

Nella sezione dedicata all'iter approvativo si è rappresentato come le procedure di definizione e perfezionamento dell'atto siano state particolarmente prolungate, con riflessi sull'effettiva operatività del Contratto in termini di risorse finanziarie e di avvio degli investimenti.

In particolare, con riferimento ai 720 milioni di euro della prima annualità contrattuale di Manutenzione Straordinaria (2012), è stato possibile procedere ad attivarne quota parte, per 619 milioni di euro, soltanto nel corso del 2013, su richiesta del Gestore.

A fronte della situazione di stallo contrattuale, infatti, per assicurare continuità ai programmi di manutenzione delle reti, RFI ha rappresentato al MIT (con nota n. AD\A0011\P\2013\449 del 03/05/2013) la necessità di attivare prontamente, pur nelle more del completamento dell'iter contrattuale, i 619 milioni di euro allora disponibili in forza dei seguenti provvedimenti:

- 300 mln di euro, 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 mln di euro, recati dall'art.1, comma 175 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19 mln di euro, quale quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 mln di euro dal CIPE nella seduta del 18.03 2013 (delibera n. 22/2013).

In risposta alla comunicazione di RFI, il MIT - nel prendere atto dell'avvio delle attività di Manutenzione Straordinaria comunicato dal Gestore - ha richiesto con nota n. 869 del 30/05/2013 di ricevere l'elenco puntuale degli interventi programmati a valere sulla prima annualità del Contratto (2012), cui è stato fornito riscontro da parte del Gestore con nota RFI-AD\A0011\P\2013\852 in data 25/06/2013.

Occorre notare, in proposito, che la proposta di avvio avanzata da RFI era riferita ad una *tranche* del programma annuale, nello specifico ai richiamati 619 mln allora previsti a legislazione vigente, pur avendo trasmesso al MIT il dettaglio dell'intero programma d'interventi della prima annualità del Contratto, per un ammontare complessivo di 720 mln.

In merito si evidenzia che la delibera CIPE di approvazione del Contratto (riferita alla seduta del 18/03/2013 e formalizzata in data 21/03/2014 con pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale) ha autorizzato, nelle more del perfezionamento dell'iter approvativo, l'avvio dei programmi di manutenzione della prima annualità per un importo massimo di 619 mln.

La restante parte delle risorse destinate alla copertura dei fabbisogni della annualità 2012, pari a 101 mln di euro, si è resa disponibile per effetto di quanto disposto dall'art. 7 ter della Legge n. 71 del 24/06/2013, con cui sono state ridestinate, a beneficio della Manutenzione Straordinaria, le risorse originariamente erogate dal Bilancio dello Stato per la Manutenzione Ordinaria.

Anche per effetto della suddetta norma, i fabbisogni 2013 per le attività di Manutenzione Straordinaria hanno trovato integrale copertura all'atto della sottoscrizione del Contratto per l'avvio degli interventi programmati per l'anno.

L'annualità 2014, al contrario, al momento della sottoscrizione dell'Atto come anche rappresentato nella precedente rendicontazione annuale, presentava un fabbisogno residuo pari a 220 mln di euro che ha trovato successivamente copertura attraverso l'emanazione Legge n. 164/2014 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia"), richiamata in precedenza.

Per quanto riguarda la parte in conto esercizio, pur in assenza del nuovo Accordo, si è potuto garantire continuità alle attività di Manutenzione Ordinaria a valere sulle risorse disponibili recate dal Bilancio di previsione dello Stato per gli anni 2012-2014, per effetto dell'ultrattività del CdP 2001-2005, stabilita con il IV addendum al CdP 2001-2005.

**Risultanze economiche attività di Manutenzione Ordinaria (MO)**

I valori effettivi da riferire alle attività di Manutenzione Ordinaria sono desunti dalla Contabilità Regolatoria (Co.Reg.) di cui la Società si è dotata in ottemperanza delle normative vigenti.

La rendicontazione certificata per l'esercizio 2014 è stata trasmessa al MIT in data 29/07/2015 (nota RFI-AD\A0011\P\2015\2224).

Al riguardo si rammenta brevemente che la Co.Reg. fornisce una rappresentazione del Conto Economico dei singoli Business secondo una logica di costo pieno a Margine Operativo Lordo (MOL), attraverso l'imputazione dei costi direttamente e indirettamente imputabili a ciascun Business erogato dal Gestore; in sede di rendicontazione sono forniti i dati fino al Risultato Netto, attraverso l'allocazione delle poste sotto MOL che vengono attribuite ai singoli Business.

Le voci economiche afferenti ai processi manutentivi sono individuabili all'interno del "Business Infrastruttura", che ricomprende le seguenti attività industriali:

- Attività di manutenzione delle linee e impianti ferroviari;
- Attività di lavorazione in c/sorte e manutenzione delle apparecchiature ferroviarie;
- Attività di approvvigionamento e logistica;
- Lavori di manutenzione ed altre prestazioni effettuate c/terzi;
- Interventi per manutenzione eccezionale disciplinati con procedura d'urgenza;
- Attività di manutenzione dei fabbricati e locali di stazione;
- Attività di terminalizzazione (gestione scali merci);
- Gestione degli Asset legati all'Esercizio Ferroviario.

Nel prospetto di seguito riportato sono sinteticamente rappresentati i dati economici riferiti al periodo 2012-2014.

Tabella 3 –Business Infrastruttura – consuntivi 2012-2014

Infrastruttura (Milioni di euro)	2012	2013	2014
Natura di costoricavi			
<b>Ricavi da vendita e prestazioni</b>	<b>208,4</b>	<b>203,6</b>	<b>185,2</b>
<b>Ricavi da CdP-S 2012-2014</b>	<b>1.010,0</b>	<b>950,4</b>	<b>890,6</b>
<b>Totale Ricavi</b>	<b>1.218,4</b>	<b>1.154,0</b>	<b>1.075,8</b>
<b>Costo del Personale</b>	<b>(677)</b>	<b>(645)</b>	<b>(653)</b>
<b>Materiali</b>	<b>(60)</b>	<b>(60)</b>	<b>(49)</b>
<b>Servizi e Altri Costi</b>	<b>(438)</b>	<b>(362)</b>	<b>(280)</b>
<i>di cui Rilascio Fondo Manutenzione</i>			<b>111</b>
<b>Totale Costi</b>	<b>(1.176)</b>	<b>(1.067)</b>	<b>(982)</b>
<b>MOL</b>	<b>42,7</b>	<b>87,3</b>	<b>93,5</b>
<b>Partite Sotto MOL</b>	<b>(83)</b>	<b>(76)</b>	<b>(114)</b>
<i>di cui Rilascio credito per imposte anticipate</i>			<b>(98)</b>
<b>Risultato netto</b>	<b>(40)</b>	<b>11</b>	<b>(21)</b>

*Il dato per il 2012 e 2013 risulta proformato rispetto alla precedente rendicontazione con scorporo dello monovoto, in coerenza con la rappresentazione dei dati coreg 2014*

Il Conto Economico del Business Infrastruttura si compone di voci di ricavo da vendite e prestazioni che contribuiscono al risultato del business, diminuendo il fabbisogno di risorse pubbliche, in particolare le poste sono riferite a:

- lavori per conto terzi, il cui ammontare varia a seconda dei contratti in essere;

- vendita di materiale fuori uso, il cui valore annuo è variabile anche in funzione della quantità di lavori manutentivi realizzati nell'anno ed alla tipologia/qualità degli oggetti sostituiti;
- proventi da locazione ed altri introiti derivanti dalla gestione accessoria degli asset legati all'esercizio ferroviario.

In merito occorre segnalare come tali poste per loro natura presentino una dinamica variabile, come nel caso della vendita dei “materiali fuori uso”, il cui livello di attività annuale è condizionato dai programmi manutentivi, o nel caso dei “lavori per conto terzi”, che consentono di ottimizzare l'impiego della capacità produttiva, ma che variano in funzione delle richieste del mercato.

Sul fronte dei costi, si evidenza come circa il 60% del totale sia costituito dagli oneri del personale, mentre la restante parte afferisce ai costi per le materie prime necessarie per le lavorazioni ed i costi per servizi, tra cui rientrano anche le spese per interventi effettuati in *outsourcing*.

L'analisi dei dati per l'anno 2014 mostra un MOL positivo di circa 93,5 mln di euro ed un Risultato netto che, gravato dall'incidenza delle partite Sotto Mol, si attesta su un valore negativo di circa 21 milioni di euro.

Le cause dei risultati mostrati sono riconducibili ad un calo dei ricavi sensibile rispetto al 2013, non solo per effetto dell'atteso minore trasferimento da Stato (circa -60 mln di euro) ma anche per effetto dei minori ricavi da Mercato (-18 mln di euro) che, come già sottolineato in precedenza, presentano una dinamica mutevole in relazione a diversi fattori. Sul versante dei costi va rilevato come rispetto al dato del 2012 si registri complessivamente (non considerando la partita straordinaria del fondo manutenzione di cui si dirà di seguito) una riduzione di oneri pari a circa 83 milioni.

Occorre segnalare che sui risultati 2014 incidono partite di natura straordinaria riconducibili al “Fondo di Manutenzione” ed al “credito per imposte anticipate”.

In relazione alla prima posta, in sede di bilancio 2014 è stato definito il rilascio dell'intero fondo - in quanto sono venuti meno i presupposti che ne avevano determinato l'accantonamento - con un impatto positivo sul livello dei costi per servizi per un importo pari a 111 mln di euro.

Il secondo rilascio è relativo al credito d'imposta per attività anticipate non più esigibile e recuperabile nel breve-medio periodo, a causa dell'azzeramento “strutturale” del valore di produzione ai fini IRAP, legato alla deducibilità integrale del costo del lavoro dalla base imponibile IRAP previsto dalla legge di stabilità 2015. Rilevata nelle partite Sotto Mol, tale componente ha determinato un aggravio (saldo negativo di 98 mln di euro riferibile al business infrastruttura) di tali componenti, con conseguente impatto negativo sul risultato netto del business.

Per quanto riguarda l'esercizio 2015, le proiezioni economiche (trasmesse al MIT con nota RFI-AD\A0011\P\2015\1326 del 05/05/2015) sono riportate nel successivo prospetto.