

Tabella 4 –Business Infrastruttura – previsione 2015

Infrastruttura (Milioni di euro)	2015 preventivo
Nature di costo/ricavi	
<i>Ricavi da vendita e prestazioni</i>	171,2
<i>Ricavi da CdP-S 2012-2014</i>	890,6
Totale Ricavi	1.061,8
<i>Costo del Personale</i>	(654,7)
<i>Materiali</i>	(54,0)
<i>Servizi e Altri Costi</i>	(380,3)
Totale Costi	(1.089,0)
MOL	(27,2)
Partite Sotto MOL	(8,1)
Risultato netto	(35,3)

Per maggiori dettagli sulla tematica in esame si rimanda all'allegato 1 della presente relazione, in cui è riportato il dettaglio dei costi di manutenzione (consuntivo 2014) secondo gli schemi di reporting packaging previsti nell'allegato 7a del Contratto.

Risultanze economiche attività di Manutenzione Straordinaria (MS)

La disamina sviluppata nel presente paragrafo riporta sinteticamente le risultanze emergenti dai monitoraggi trasmessi al MIT con cadenza semestrale sui programmi di manutenzione straordinaria, in particolare prendendo a riferimento i dati di spesa al 31.12.2014 contenuti nell'ultimo aggiornamento trasmesso con nota RFI-AD\A0011\P\2015\1326.

Il quadro di sintesi relativo alla manutenzione straordinaria per il triennio 2012-2014 è rappresentato nella tabella che segue:

Tabella 5 – Avanzamento Interventi di Manutenzione Straordinaria – quadro di sintesi periodo 2012-2014

Annualità Contrattuali	Importo	Al 30-03-2015			Al 31-12-2014		
		DISPOSTO		%	SPESO		Delta verso il Erogato
		M€	M€		M€	%	
I annualità (2012)	720	682	95%		582	81%	
II annualità (2013)	720	636	88%		491	68%	874
III annualità (2014)	720	302	42%		57	8%	
Totale	2.160	1.620	75%		1.130	52%	874
							-256

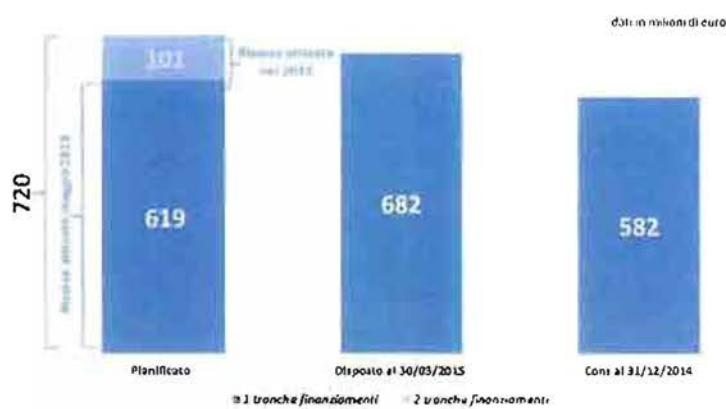
Al 30.03.2015 lo stato di avanzamento del programma di Manutenzione Straordinaria previsto per l'intero periodo 2012-2014, risulta essere interamente finanziato (2.160 mln di euro) ed impegnato per circa 1.620 mln di euro, al 30 marzo 2015 (pari al 75% delle risorse disponibili), con valori che oscillano tra il 95% per le risorse destinate alla prima annualità ed il 42% per la terza ed ultima annualità.

La quota di contabilizzazioni al 31.12.2014 è pari a circa 1.130 mln di euro (circa il 70% di quanto impegnato, nonché al 52% dell'intero programma manutentivo) con un incremento rispetto al dato contabilizzato nel 2013 di 735 mln di euro (il consuntivo 2013 era pari a 395 mln di euro). Alla stessa data si evidenzia inoltre un gap tra le erogazioni ricevute (874 mln di euro) ed il contabilizzato di 256 mln di euro come meglio analizzato nel successivo paragrafo 6 relativo al quadro dei finanziamenti del Contratto.

Sotto il profilo dell'avanzamento delle attività, si è già avuto modo di rilevare come queste siano state fortemente condizionate dalle tempistiche di approvazione del Contratto - il cui perfezionamento si è compiuto solo recentemente con la registrazione presso la Corte dei Conti in data 09/06/2014 – elemento che ha inciso sulla concreta disponibilità dei finanziamenti e di conseguenza sull'operatività dei programmi.

Rispetto alla prima annualità del contratto, il grafico mostra come il grado di realizzazione (contabilizzazione) degli interventi, al 31.12.2014, sia pari all'85% delle risorse disposte (impegnate) su progetti, pari a loro volta al 95% dell'ammontare degli interventi programmati.

Figura 4 – Stato di avanzamento programmi MS – I annualità



La seconda annualità del contratto mostra un grado di avanzamento pari al 77% in termini di contabilizzazioni rispetto alle risorse impegnate, queste ultime risultano invece pari all'88% delle risorse previste per tale annualità.

Figura 5 – Stato di avanzamento programmi MS – II annualità



La terza annualità presenta un grado di contabilizzazione complessiva al 31.12.2014 pari a 57 mln di euro (circa il 19% delle risorse impegnate). Risultano impegnate al 31/03/2015 circa 302 mln di euro (patti al 42% delle risorse disponibili).

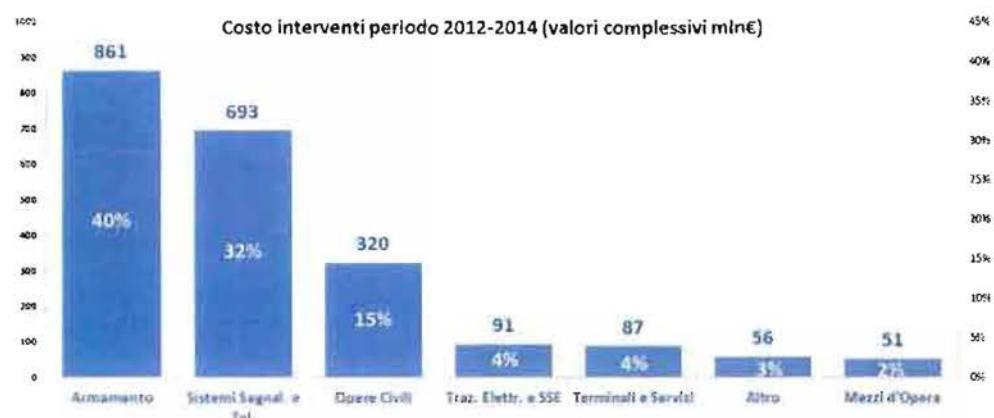
Figura 6 – Stato di avanzamento programmi MS - III annualità



Analizzando il totale della spesa effettuata al 31.12.2014, pari come visto in precedenza a 1.130 mln €, si evidenzia come il:

- 40% degli interventi sia riferito al settore “armamento” (rataie, deviatoi, massicciata, ecc.);
- 32% agli impianti tecnologici (sistemi di segnalamento e telecomunicazioni);
- 15% alle opere civili;
- la restante parte suddivisa tra impianti di Trazione Elettrica ed SSE, terminali e servizi (stazioni, scali, ecc.) e mezzi d’opera.

Figura 7 - Ripartizione per settori degli interventi MS



Per maggiori approfondimenti sul tema si rimanda all’allegato 2 della presente relazione, in cui è riportato il dettaglio degli interventi di MS in coerenza con gli schemi di reporting packaging previsti nell’allegato 7b del Contratto.

4. Monitoraggio Safety, Security e Navigazione

Unitamente alla disciplina dei finanziamenti per la manutenzione della rete, il Contratto di Programma 2012-2014 - parte Servizi regola i rapporti tra MIT e Gestore in materia di finanziamento delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria eseguite da RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Tali attività riguardano più specificatamente:

- “Safety” ricomprende, per quanto di pertinenza del Gestore nell’ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall’ANSF nell’Allegato “A” al Decreto 4/2012 del 9 agosto 2012, le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell’infrastruttura connessi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, nonché le prestazioni relative al monitoraggio ambientale e le prestazioni sanitarie.
- “Security” ricomprende le attività volte alla definizione delle strategie, delle politiche e dei piani operativi necessari per fronteggiare eventi ed emergenze, prevalentemente di natura dolosa e/o colposa, che possano danneggiare le risorse materiali (*asset*), immateriali (informazioni, *know-how*, immagine), organizzative (processi produttivi) e umane di cui il Gestore Infrastruttura dispone; si tratta di azioni che sono finalizzate al controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore.
- “Navigazione” ricomprende le attività connesse al traghettamento dei treni, ivi compresi i servizi di manovra, ai sensi dell’Atto di Concessione (collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna).

Le risorse contrattualizzate nel Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi a beneficio delle attività in esame ammontano, nel periodo 2012-2014, a complessivi a 285 mln di euro. La tabella seguente riporta la ripartizione di dette risorse sulle attività di Safety, Security e Navigazione.

Tabella 6 – Risorse in EdP-S per Safety, Security e Navigazione

dati in mln €	2012	2013	2014
Risorse contrattualizzate	100	100	85
Ripartizione risorse	consuntivo	consuntivo	consuntivo
Safety	18	22	19
Security	30	32	29
Navigazione	53	47	36

La dinamica dei risultati economici rilevati durante il periodo di riferimento contrattuale è di seguito rappresentata riportando - in attuazione di quanto previsto dall’articolo 8.2 del Contratto - gli esiti dei business Safety, Security e Navigazione desunti dal sistema di Contabilità Regolatoria.

Tabella 7 — Risultati CE 2012-2013-2014 Safety, Security e Navigazione

dati in mln €	2012			2013			2014		
	Safety	Security	Navigazione (%)	Safety	Security	Navigazione (%)	Safety	Security	Navigazione (%)
Ricavi da vendite e prestazioni	43,5	0,1	30,8	37,8	0,1	20,1	36,6	0,1	19,5
Ricavi da CdP-S	17,8	29,9	52,8	21,6	31,9	46,5	19,2	29,5	36,4
Totale Ricavi	61,3	30,0	83,8	59,4	31,9	68,6	55,7	29,6	55,8
Costo del Personale	(42,3)	(11,7)	(45,7)	(40,8)	(11,9)	(41,1)	(39,4)	(12,3)	(35,7)
Materiali	(3,0)	(1,2)	(11,6)	(2,8)	(1,2)	(7,5)	(2,9)	(1,0)	(6,4)
Servizi e Altri Costi	(10,9)	(16,5)	(22,8)	(9,8)	(17,9)	(12,4)	(9,4)	(17,0)	(11,8)
Totale Costi	(66,2)	(29,3)	(80,1)	(53,4)	(31,0)	(61,0)	(51,8)	(30,2)	(61,8)
MOL	5,1	0,8	2,4	5,9	1,0	5,6	4,0	(0,6)	1,8
Partite Sotto MOL	(5,1)	(0,7)	(6,7)	(5,9)	(1,0)	(5,6)	(5,4)	(1,5)	(4,5)
Risultato netto	(0,0)	(0,0)	(3,2)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(1,4)	(2,1)	(2,6)

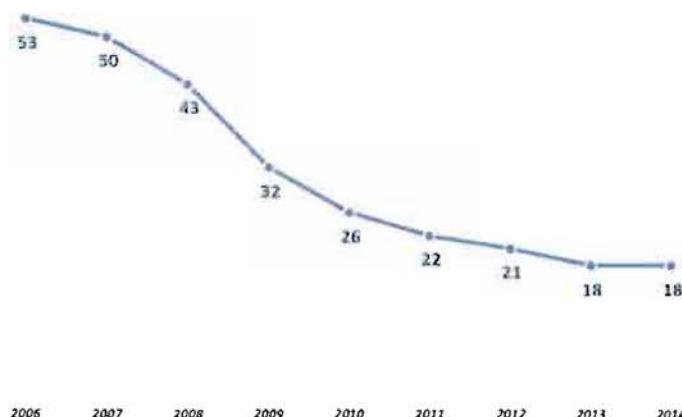
¹ I dati 2012 contengono in questa parte il remo giornaliero scorsa nel giugno 2012 con l'operazione Bluferrries

L'analisi dei consuntivi relativi agli esercizi 2012-2014 mostra risultati positivi, a livello di MOL, in tutti i settori di attività, fatta eccezione sia pure di poco per la sola Security nel 2014.

Nel 2014 il contenimento dei costi operato in tutti i settori di business ha permesso di controbilanciare la diminuzione dei ricavi da Stato (-15 mln di euro nel 2014) a livello di MOL (tranne per la Security come già detto) ma non ha consentito di assorbire integralmente l'incidenza delle partite Sotto Mol.

In merito alle attività di Navigazione³, si rileva come il servizio di traghettamento ferroviario, scontato un periodo di progressivo trend di diminuzione della domanda da parte delle IF si sia stabilizzato nel 2014 in termini di ricavi da mercato. Infatti, dopo una riduzione media annua dei ricavi del 14%⁴ nel periodo 2006-2013, nel 2014 sono stati conseguiti ricavi pari a circa 18 Mln di euro analogamente a quelli del 2013.

Figura B- Trend ricavi da traghettamento 2006-2014 (mln di euro)



³ Per quanto riguarda la Navigazione, si segnala che il dato 2012 ricomprende, parzialmente, i valori relativi al segmento "Navigazione a mercato", conferito nella società controllata Bluferrries con efficacia dal 1 giugno 2012.

⁴ C.a.g.c periodo 2006-2013

Riguardo all'attività svolta nel 2014, il traghettamento ferroviario sullo stretto di Messina si è sviluppato secondo il programma già consolidato nel 2013 sulla base delle esigenze manifestate dalle IF, effettuando complessivamente un totale di 10.530 corse navi rispetto alle 10.950 programmate. I servizi vengono erogati mediante l'utilizzo di n° 4 Navi ferroviarie Messina, Scilla, Villa, Logudoro.

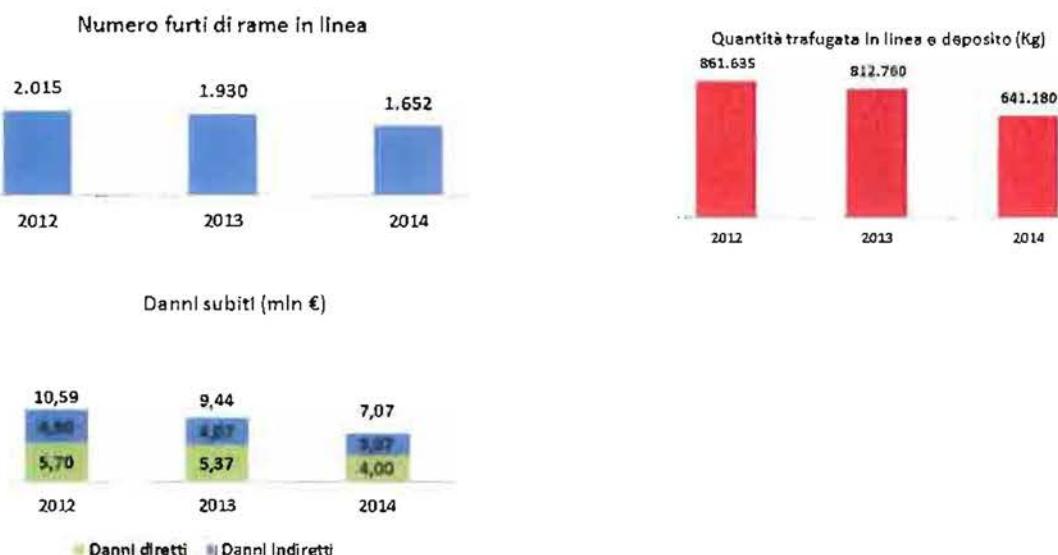
Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2014 sono state effettuate un totale di 12 corse per esigenze di trasporto connesse alla realizzazione di interventi di manutenzione sulle linee della rete ferroviaria (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento) e delle IF.

Nell'ambito del processo di *Security* le più significative attività poste in essere dal Gestore riguardano l'assicurazione della piena disponibilità della rete ferroviaria nazionale, mantenendo adeguati livelli e standard di sicurezza rispetto ai fenomeni che possono comportare l'interruzione della circolazione ferroviaria: accessi non autorizzati negli impianti e a bordo treno, aggressioni ai clienti e al personale, attacchi informatici, attentati alla sicurezza dei trasporti, attività abusive e/o moleste, danneggiamenti, deturpamenti/imbrattamenti, eventi emergenziali, frodi (comprese quelle informatiche), furti (in particolare di materiale/merci pregiati quali rame, alluminio, tabacchi, ...), investimenti di persone e/o animali, occupazioni abusive delle sedi ferroviarie (linee, stazioni e impianti), sabotaggi, trasporti straordinari di ingenti quantità di persone, vandalismi. Le azioni di tutela sono assicurate dal Gestore attraverso il monitoraggio, l'analisi dei rischi e la definizione ed implementazione delle più opportune misure tecnico/organizzative dirette a rendere disponibile l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Le attività operative prodotte durante il 2014 da parte di personale specializzato e quotidianamente impegnato per ridurre al minimo i disagi sulla circolazione ferroviaria sono state in particolare modo orientate a contenere gli effetti provocati dalle manifestazioni esterne all'ambito ferroviario, dai furti di rame lungo linea e nei depositi, nonché dalla presenza di soggetti dediti ad attività abusive nelle principali stazioni della rete.

Per quanto concerne il fenomeno dei furti di materiale pregiato, lo sforzo profuso dal Gestore in termini di impiego di personale per monitoraggi e presenziamenti, anche notturni, con il coinvolgimento delle diverse strutture societarie e delle Forze dell'Ordine, ha permesso nel 2014 di conseguire una diminuzione del 14,4% del numero di furti di rame subiti in linea e del 21,1% della quantità di rame trafugata in linea e deposito rispetto al 2013, con una conseguente contrazione del 25% del danno economico patito, sia diretto riferito ai costi dei materiali, sia indiretto imputato alle attività manutentive necessarie per il ripristino della circolazione ferroviaria.

Figura 9 - Sintesi dati fenomeno dei furti di rame anni 2012-2014



Al fine di incidere sul fenomeno dei furti di rame anche sul piano legislativo, sono state messe in atto, sin dal febbraio 2012, specifiche iniziative che hanno visto il coinvolgimento, su un tavolo comune di collaborazione tra pubblico e privato, delle Forze di Polizia e di altre primarie società italiane (Enel, Telecom, ...) interessate dal fenomeno, dando origine all'Osservatorio Nazionale Furti Rame istituito presso il Dipartimento Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno e ulteriormente rafforzato dal recente rinnovo del Protocollo di Legalità siglato il 9 luglio 2014. L'Osservatorio Nazionale ha sostenuto con continuità le iniziative di promozione della conoscenza del fenomeno e avviato specifiche proposte - anche normative - al fine di favorire l'attività di prevenzione e controllo da parte delle Forze di Polizia.

Notevole impulso è stato dato, altresì, al contrasto delle attività abusive e illecite (vendita di prodotti di varia natura, attività di portabagagli, questua molesta) nell'ambito delle grandi e medie stazioni, in particolare a Milano Centrale, Roma Termini e Firenze Santa Maria Novella di concerto con Istituzioni e Forze dell'Ordine, per assicurare i responsabili alla giustizia con l'applicazione delle misure sanzionatorie previste ai sensi della normativa vigente. In particolare dal mese di luglio 2014 sono state avviate, presso la stazione di Firenze Santa Maria Novella, le attività di sperimentazione della delimitazione, mediante transennamento, dell'area ferroviaria rispetto a quella commerciale. Lo scopo è stato quello di comprendere le dinamiche di movimento interne ed esterne all'area di esercizio da parte dell'utenza ferroviaria al fine di individuare la soluzione più idonea a garantire la fluidità degli accessi e delle uscite dai gate nel rispetto dei tempi di incarrozzamento e delle esigenze commerciali, offrendo un servizio di qualità, migliorando la sicurezza della clientela, nonché favorendo il decoro degli spazi di stazione.

Tutte le attività di prevenzione sono condivise con la Polizia Ferroviaria, organo istituzionalmente preposto a garantire la sicurezza e l'ordine pubblico negli ambienti ferroviari.

Fondamentale è il supporto operativo della Security nella gestione delle anomalie rilevanti e degli inconvenienti di esercizio che possono compromettere la circolazione ferroviaria, partecipando ai Centri Operativi Territoriali, al Centro Operativo di Direzione Generale e all'Unità di Crisi, nonché

mantenendo i rapporti con le strutture di Protezione Civile nazionale e territoriali con cui sono stati stipulati Protocolli di Intesa sin dal luglio 2008.

Con riferimento ai programmi pluriennali per la sicurezza del proprio patrimonio, il Gestore Infrastruttura, a seguito di un'apposita analisi dei rischi, è impegnato nella predisposizione dei progetti per la tutela degli impianti strategici per la circolazione ferroviaria, delle stazioni e delle persone che quotidianamente le frequentano riservando una specifica attenzione allo sviluppo di sistemi di videosorveglianza per il controllo delle aree ferroviarie. Attraverso risorse dedicate vengono curate la progettazione, realizzazione e manutenzione degli impianti di security al fine di incrementare la sicurezza reale e percepita. Nel 2014 sono stati completati ed attivati oltre trenta impianti di security in altrettante stazioni, mentre si è conclusa l'attività di progettazione di circa 60 impianti di security da installare in altrettanti siti ferroviari. Presso la Sala Situazioni Sicurezza, nell'ambito del progetto "Piattaforma TVCC", si è realizzata la gestione integrata degli impianti di security di circa 90 siti ferroviari ritenuti strategici e/o maggiormente esposti.

Nello stesso anno si è dato avvio al progetto "Gestione dei Flussi di Passeggeri nelle grandi stazioni di testa" - che perdurerà anche nel 2015 - e che prevede la realizzazione di moduli infrastrutturali di diversa composizione ed allestimento (gate), nel rispetto dei vincoli architettonici ferroviari, posizionati in prossimità delle banchine e apribili in funzione delle diverse esigenze di gestione dei flussi in entrata verso i binari e in uscita dai treni verso la stazione, tramite il presenziamento dei portali da parte di personale ferroviario specificamente formato.

Nel corso del 2015 saranno avviate le attività di installazione delle delimitazioni fisse iniziando dalla stazione di Milano Centrale e proseguendo con Roma Termini e Firenze SMN. L'accesso all'area ferroviaria avverrà tramite gli appositi "Gate" dove il personale di Protezione Aziendale effettuerà il controllo della validità del titolo di viaggio al fine di consentire o meno l'accesso all'area protetta.

L'attività di costante monitoraggio degli impianti su tutto il territorio nazionale consente inoltre di individuare eventuali occupazioni abusive degli asset del Gestore, le cui operazioni di sgombero e chiusura/demolizione vengono organizzate in collaborazione con le Forze dell'Ordine.

Il contesto "aperto" in cui è inserita l'infrastruttura ferroviaria, i rischi di vulnerabilità che ne conseguono e la necessità di adattare le azioni di contrasto alle nuove forme che assumono i fenomeni criminosi richiedono un approccio costante e sistematico del Gestore, in stretta sinergia con i partner istituzionali ed internazionali. In particolare, RFI tiene i rapporti con il Ministero dell'Interno, il Servizio di Polizia Ferroviaria e il Dipartimento Protezione Civile, per concordare programmi, individuare obiettivi, predisporre difese e strumenti nell'ambito di tutto il settore ferroviario. La Società Partecipa altresì ai diversi tavoli istituzionali internazionali e nazionali attraverso l'adesione a organizzazioni o enti che promuovono e diffondono la cultura della security e che si aggiornano sulle nuove minacce globali e le contromisure più efficaci da adottare.

Le esigenze economiche della Security sono verosimilmente destinate a progressivi ampliamenti in prospettiva del sempre crescente bisogno di sicurezza, vivibilità e decoro degli ambienti ferroviari espresso dagli operatori del trasporto e dalla clientela. In particolare il numero di risorse è programmato crescente nel corso del 2015 con l'attuazione del progetto di gestione dei flussi passeggeri che sarà esteso, oltre che alla stazione di Firenze Santa Maria Novella, anche a Milano Centrale e Roma Termini.

Per gli aspetti che si riferiscono alla Safety si rimanda alla trattazione contenuta nella "Relazione Annuale sulla Sicurezza" trasmessa dal Gestore in data 30/06/2015 (con nota RFI-DPS\A0011\P\2015\638), in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 5.6 del Contracto.

Per l'anno in corso, il preventivo economico delle attività in esame, sinteticamente rappresentato nella successiva tabella, è stato trasmesso al MIT con nota RFI-AD\A0011\P\2015\1326 già richiamata in precedenza.

Tabella 3 – Preventivo 2014 attività di Safety, Security e Navigazione

dati in mil. €	2015		
	Safety	Security	Navigazione
Ricavi da vendite e prestazioni	36,3	0,0	19,9
Ricavi da CdP-S	19,5	30,2	35,3
Totale Ricavi	55,8	30,2	55,2
Costo del Personale	(41,9)	(18,9)	(34,9)
Materiali	(3,6)	(1,4)	(7,9)
Servizi e Altri Costi	(14,4)	(19,7)	(12,0)
Totale Costi	(59,9)	(40,1)	(54,8)
MOL	(4,1)	(9,9)	0,4
Partite Sotto MOL	(0,5)	(0,0)	(0,4)
Risultato netto	(4,6)	(9,9)	0,0

5. Monitoraggio Qualità della Rete

Tale sezione del Rendiconto Annuale rappresenta il monitoraggio della qualità delle performance di rete, misurate avvalendosi dei seguenti indicatori:

- Indicatore del Livello di Guasti
- Tempi di Primo Intervento
- Indicatori di Puntualità

5.1 Indicatore del Livello di Guasti e Tempi di Primo Intervento

Con l'Indicatore del Livello di Guasti viene valutato il grado di qualità delle performance infrastrutturali in termini di affidabilità delle linee, attraverso il monitoraggio del numero/anno di avarie che hanno procurato ritardo su più di 3 treni, viaggiatori e merci, con responsabilità relative alle attività di manutenzione del Gestore dell'infrastruttura.

Secondo quanto previsto dal Contratto, la rilevazione dei dati ed i livelli soglia sono distinti per classi (Gruppo Rete) in funzione del diverso grado di utilizzo delle reti, misurato sulla base del numero dei treni/giorno programmati sulla linea.

Nel prospetto successivo è riportato il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2014 in rapporto ai livelli-oggetto contenuti nell'Allegato 1a (colonna F) del Contratto. Il confronto mostra come l'andamento registrato nel corso dell'anno per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Tabella 9 - Allegato 1a al CdP-S - Livello di disponibilità e offerta manutentiva (valori soglia) - Consuntivo 2014

Ngo	Gruppo Rete	Indicatore Livello Guasti in guasti/km		
		Valori Soglia	Consuntivo 2014	Scostamento
1	Linee con $T_g \leq 40$	0,60	0,26	-0,34
2	Linee con $40 < T_g < 100$	0,70	0,58	-0,12
3	Linea con $T_g \geq 100$	1,25	0,80	-0,45
4	Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,63	-0,47
5	Linee con velocità $\geq 250 \text{ km/h}$ e dotate di ERTMS	1,00	0,11	-0,89

Per quanto riguarda i Tempi di Primo Intervento, nel contratto sono definiti come i “tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino a partire dal momento di ricezione dell’avviso di avaria”. I valori soglia di riferimento sono stati definiti in funzione del grado di utilizzo della rete, come rappresentato nell’Allegato 1a, colonna C del CdP-S.

Per quanto riguarda la rilevazione dei dati, nel presente rendiconto è fornita una sintesi dei risultati conseguiti nel corso del 2014 nella tabella che segue:

Tabella 10 - Allegato 1a al CdP-S – Tempi di Primo Intervento (2014)

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

L’analisi mostra come per tutti i “Gruppi Rete” i valori osservati rientrino nei limiti contrattuali previsti.

5.2 Indicatori di puntualità

La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione che nasce con lo scopo di controllare, in tempo reale, il traffico dei treni ed adottare gli eventuali provvedimenti necessari a garantire la regolarità del servizio.

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, visualizzabile dagli operatori attraverso una serie di sistemi di supporto collegati alla piattaforma integrata circolazione (PIC), che gestisce i dati relativi alla marcia 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 Prospetto Informativo della Rete, 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** conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne;
- **la puntualità RFI** conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle IF.

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 Contratto⁵.

Tabella 11 - Allegato 1b al CdP-S - Standard B Puntualità RFI - 2014

Pos.	Servizi	Fasce	Soglia di puntualità rispetto alla performance contrattuale RFI	Consuntivo 2014	Delta	Percettiva miglioramento della soglia di performance
1	Mercato	0' - 15'	98,0	97,4	-0,6	± 0,6
2	Lunga Percorrenza Serv. Universale	0' - 15'	97,5	96,6	-0,9	± 0,5
3	Regionale	0' - 5'	97,0	97,5	0,5	± 0,1
4	Cargo	0' - 30'	94,5	93,8	-0,7	± 1,5

L'analisi dei dati consuntivati nel 2014 mostra una buona performance per il segmento "Regionale" in continuità con gli anni 2012 e 2013 (come mostrato dalla rendicontazione inoltrata al MIT con nota RFI-DPS_A0011\P\2014\865).

Il segmento "Mercato" con 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", mentre la "Lunga Percorrenza - Servizio Universale" pur rimanendo al di fuori di tale range mostra un miglioramento (+0,2%) rispetto alla performance 2013.

⁵ In merito alle categorie di servizio monitorate si segnala 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, Euronight.

6. Rendiconto finanziamenti del Contratto

Il quadro delle fonti di finanziamento del Contratto di Programma 2012-2014 - parte Servizi si è completato con l'emanazione della Legge 11 novembre 2014 n. 164 (legge di conversione del Decreto-Legge n. 133 c.d. "Sblocca Italia") con cui sono state assegnate a beneficio della Manutenzione straordinaria le risorse necessarie a copertura dei residui fabbisogni di 220 mln di euro relativi all'anno 2014.

A seguito dell'emanazione di tale ultimo atto normativo il quadro finanziario del contratto per il periodo 2012-2014 risulta il seguente:

Tabella 12 – Quadro di sintesi dei fabbisogni e delle fonti di finanziamento 2012-2014

		dati in mila €			
	Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	2012	2013	2014
Manutenzione Ordinaria	2.850	1.010	950	890	
Safety, Security e Navigazione	285	100	100	85	
Subtotale Fabbisogni c/esercizio	3.135	1.110	1.050	975	
Manutenzione Straordinaria (fabbisogno c/capitale)	2.160	720	720	720	
Fabbisogno complessivo	5.295	1.830	1.770	1.695	
	Risorse previste in CdP-S	Totale	2012	2013	2014
Risorse previste in c/esercizio	3.135	1110	1050	975	
Risorse previste in c/capitale	2.160	720	720	720	
Totale coperture CdP-S	5.295	1.830	1.770	1.695	
Fabbisogno residuo	-	-	-	-	

Per quanto riguarda le attività in conto esercizio del Contratto (Manutenzione Ordinaria, Safety, Security e Navigazione ferroviaria) le risorse previste a legislazione vigente sono state apportate dai seguenti provvedimenti normativi:

- 1.211 mln di euro per l'anno 2012, recati dalla Legge n.184 del 12 novembre 2011 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 101 mln di euro ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in c/capitale;
- 1.211 mln di euro per l'anno 2013, stanziati dalla Legge n. 229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 161 mln di euro ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in c/capitale;
- 975 mln di euro per l'anno 2014, stanziati dalla Legge n. 229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato).

Per quanto riguarda le risorse in c/capitale da destinare alle attività di Manutenzione Straordinaria, l'articolazione delle fonti è di seguito riportata:

Prima annualità del Contratto (2012)

- 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);
- 101 mln di euro, 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 Contratto (2013)

- 319 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);
- 240 mln di euro 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 18.03 2013);
- 161 mln di euro, 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.

Terza annualità del Contratto (2014)

- 500 mln di euro, assegnati dal comma 73 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) del 27 dicembre 2013;
- 220 mln di euro, 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 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"*.

Come avuto già modo di rappresentare 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", è stato delineato il quadro delle risorse disponibili a beneficio del contratto per il prossimo orizzonte di programmazione pluriennale, a partire dal 2015.

Specificatamente le risorse stanziate dalle suddette Leggi sono di seguito riepilogate:

Risorse in c/capitale (capitolo 7122/PG5), recati dalla Legge 23 dicembre n. 190/2014, da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete:

- 4.250 mln di euro complessivi 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).

Risorse in c/esercizio (capitolo 1541) recati dalla Legge 23 dicembre n. 191/2014, da destinare alle attività di manutenzione ordinaria, Safety, Security e Navigazione:

- 2.927 mln di euro complessivi per il periodo 2015-2017 (circa 976 mln per ciascuno anno).

Il quadro delle erogazioni di cassa distinte per fonte di finanziamento è riportato nel prospetto successivo in cui si riepilogano le informazioni al 31.12.2014, già trasmesse al MIT in data 01/07/2015 con nota RFI-DAFC\A0011\P\2015\3068.

Tabella 13 – Quadro contabilizzazioni/erogazioni al 31.12.2014

CONTABILIZZAZIONI (mln di euro)		Importo	Consuntivi			
Annualità			2012	2013	2014	al 2014
I annualità (2012)		720	-	395	187	582
II annualità (2013)		720			491	491
III annualità (2014)		720			57	57
Totali		2.160		395	735	1.130

EROGAZIONI DI CASSA (mln di euro)		Risorse assegnate	Consuntivi			
Ministero erogatore	Fonte		2012	2013	2014	al 2014
MEF	Cap.1541	262			262	262
MIT (*)	Cap. 7514 - Fondo Infra. - Del. CIPE 33/2012	300			88	88
MIT	Cap. 7518 - Fondo infra. - Del. CIPE 22/2013	240		82		82
MEF	Cap.7122 - LDS 2013	300			289	289
MEF	Cap.7122 - LDS 2013	338			153	153
MEF	Cap.7122 - LDS 2014	500			-	-
MEF	Cap.7122 - LDS 2014	220			-	-
Totali		2.160		82	792	874

Dati cumulati (mln di euro)	2012	2013	2014
Contabilizzazioni cumulate	-	395	1.130
Erogazioni cumulate	-	82	874
Surplus di cassa(+) / Deficit di cassa (-)	-	-313	-256

(*) le risorse inizialmente apposte sul cap. 7514 del MIT, ai fini dell'erogazione vengono trasferite sul Cap. 7122 del MEF

Il contabilizzato effettivo al 31.12.2014 2014 si è attestato a 1.130 mln di euro (rispetto ad una previsione contrattuale di 1.056 milioni di euro) a fronte di risorse erogate pari a 874 mln di euro, determinando un gap tra erogazioni e contabilizzazioni pari a -256 mln di euro, che dovranno essere recuperate a valere sulle successive erogazioni.

Per quanto riguarda il flusso delle erogazioni in conto esercizio, l'ammontare dei contributi percepiti sino al 31.12.2014 è riportato nel successivo prospetto, che mostra come il livello di risorse corrisposte al Gestore sia in linea con le previsioni contrattuali.

Si rammenta al riguardo che i contributi per le attività di Manutenzione Ordinaria, Navigazione, Safety e Security sono corrisposti a RFI, secondo quanto contrattualmente stabilito, in 12 rate mensili, pari ciascuna a 1/12 del totale annuo.

Tabella 14 –Quadro erogazioni risorse in c/ esercizio al 31.12.2014

dati in mln euro	2012	2013	2014
(a) Stanziato (Bilancio di Previsione dello Stato)	1.110	1.050	975
(b) Erogato dell'anno	1.110	1.050	975
(b-a) Delta da erogare	-	-	-