

ATTI PARLAMENTARI

XIX LEGISLATURA

---

# CAMERA DEI DEPUTATI

---

Doc. **CXCIX-bis**  
n. 3

## RELAZIONE

**SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI  
PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELLE INFRA-  
STRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE FERRO-  
VIARIA ITALIANA SPA**

**CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026 – PARTE  
SERVIZI E CONTRATTO DI PROGRAMMA  
2022-2026 – PARTE INVESTIMENTI**

**(Aggiornata al 31 dicembre 2023)**

*(Articolo 15, comma 2-ter, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112)*

*Presentata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

**(SALVINI)**

---

*Trasmessa alla Presidenza il 16 gennaio 2025*

---

PAGINA BIANCA



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**INDICE**

<b>1. Premesse, riferimenti ed evoluzione del quadro normativo .....</b>	<b>3</b>
1.1 Il decreto legislativo n.112/2015 ed i suoi principali adempimenti.....	4
1.2 Il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria (DSMF) .....	4
1.3 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale .....	5
1.4 Il patrimonio immobiliare.....	6
1.5 Il Prospetto Informativo della Rete .....	7
<b>2. Il Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S).....</b>	<b>9</b>
2.1 Il Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021 e i relativi Atti Integrativi.....	9
2.2 Il Contratto di Programma–parte Servizi 2022-2026 e i relativi Atti integrativi.....	11
2.3 Il processo di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria .....	13
2.3.1 La Manutenzione Ordinaria.....	13
2.3.2 La Manutenzione Straordinaria.....	14
2.4 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Ordinaria e per le attività di Safety, Security e Navigazione .....	15
2.4.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria .....	16
2.4.2 Le risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria.....	18
2.4.3 Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione .....	22
2.5 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Straordinaria.....	32
2.5.1 Il monitoraggio della spesa per la Manutenzione Straordinaria .....	33
2.5.2 Avanzamento della spesa per la Manutenzione Straordinaria CdP 2022 - 2026.....	38
2.5.3 Avanzamento della spesa per la Manutenzione Straordinaria CdP-S 2012 – 2014 e CdP-S 2016 – 2021 .....	39
2.6 Il controllo delle opere d’arte.....	47
2.6.1 Ponti.....	47
2.6.2 Gallerie.....	55
2.7 Il monitoraggio della qualità della Rete .....	60
2.8 Regolamento Tassonomia.....	65
2.9 Le linee sospese dall’esercizio e le linee dismesse .....	67
2.10 Attività condotte in merito all’applicazione della normativa appalti e connessi adempimenti antimafia .....	71
<b>3. Il Contratto di Programma 2022-2026– parte Investimenti (CdP-I).....</b>	<b>76</b>

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

<b>3.1 Gli indirizzi strategici della programmazione economico finanziaria nazionale e comunitaria .....</b>	<b>76</b>
<b>3.2 L'iter di approvazione .....</b>	<b>78</b>
<b>3.3 La Struttura del Contratto di programma 2022-2026 – parte Investimenti (CdP-I).....</b>	<b>80</b>
<b>3.4 Il quadro finanziario.....</b>	<b>81</b>
<b>3.5 L'aggiornamento 2023 del Contratto di programma – parte Investimenti 2022-2026 .....</b>	<b>82</b>
3.5.1 <i>L'evoluzione del valore del portafoglio investimenti dell'aggiornamento 2023 al CdP-I 2022-2026 .....</i>	<i>83</i>
<b>3.6 Le Tabelle sugli investimenti del Contratto di Programma 2022-2026.....</b>	<b>85</b>
3.6.1 <i>Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici.....</i>	<i>86</i>
3.6.2 <i>Tabella B – Investimenti realizzati per lotti costruttivi .....</i>	<i>107</i>
<b>3.7 Il rendiconto dei finanziamenti del Contratto.....</b>	<b>115</b>
3.7.1 <i>I finanziamenti per competenza.....</i>	<i>115</i>
3.7.2 <i>Focus ripartizione territoriale.....</i>	<i>120</i>
3.7.3 <i>I finanziamenti per cassa .....</i>	<i>121</i>
<b>3.8 Lo stato di attuazione .....</b>	<b>122</b>
3.8.1 <i>La spesa per gli investimenti del Contratto di Programma - parte Investimenti .....</i>	<i>123</i>
<b>3.9 Gli indicatori di performance .....</b>	<b>141</b>
3.9.1 <i>I risultati 2023.....</i>	<i>143</i>
<b>3.10 Gli indicatori di monitoraggio sullo stato della rete.....</b>	<b>143</b>
<b>3.11 Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): l'impulso del Recovery Fund in sinergia con i Fondi Statali .....</b>	<b>146</b>
<b>3.12 L'aggiornamento 2024 al Contratto di Programma – parte investimenti 2022-2026.....</b>	<b>162</b>
<b>4. Conclusioni .....</b>	<b>165</b>

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**1. Premesse, riferimenti ed evoluzione del quadro normativo**

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31/12/2023 del:

- Contratto di Programma-parte Servizi 2022-2026;
- Contratto di Programma-parte Investimenti 2022-2026.

Tale documento è inviato a ciascuna delle Camere in ottemperanza alle prescrizioni di cui all'art. 15 comma 2 ter del D. Lgs. 15 luglio 2015 n. 112, come modificato dal Decreto Legge 6 novembre 2021, n. 152, nonché al CIPESS ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000.

L'ultima relazione presentata, riguardante l'esercizio 2022, è stata inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XIX legislatura (Doc. CXCIX - bis n. 2).

Con il decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n.138/T del 31/10/2000 (Atto di Concessione) la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale è stata concessa a Ferrovie dello Stato S.p.A., oggi denominata Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FSI). Il ruolo svolto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria è definito dal legislatore comunitario, che ha definito i principi per raggiungere la piena liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario in Europa.

Le direttive comunitarie sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario recepite, a suo tempo, dal decreto legislativo n. 188 dell'8 luglio 2003, imposero la separazione contabile e societaria fra la gestione dell'infrastruttura e l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario (Imprese ferroviarie). Tale separazione fu realizzata con la costituzione, all'interno della attuale Società per azioni Ferrovie dello Stato Italiane (FSI), di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) che gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN) e di Trenitalia S.p.A., che effettua servizi di trasporto.

RFI è una società per azioni interamente partecipata da Ferrovie dello Stato Italiane, costituita il 1 luglio 2001, che è chiamata a garantire l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria a costi sostenibili per il mercato, a curare la pianificazione e realizzazione degli investimenti per lo sviluppo, la manutenzione e la messa in sicurezza dell'infrastruttura, secondo gli obiettivi di sviluppo individuati dallo Stato e nei limiti delle risorse pubbliche a ciò finalizzate, nonché a gestire i servizi di collegamento via mare con le isole maggiori.

Il sopra citato decreto legislativo n.188/2003 è stato abrogato e sostituito dal decreto legislativo n.112 del 15 luglio 2015, *“recante attuazione della direttiva 2012/34/UE cosiddetta «Recast» che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico”*. Il decreto legislativo n.112/2015 ha rafforzato l'autonomia e l'indipendenza sul piano giuridico, organizzativo, decisionale e contabile del Gestore, al fine di garantire trattamenti uniformi dei vari operatori e una maggiore trasparenza nell'assegnazione delle tracce.

Con l'emanazione della Direttiva 2016/2370/UE (di modifica della direttiva 2012/34/UE), cosiddetto Quarto Pacchetto Ferroviario – Pilastro Mercato, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, il D. Lgs. 112/2015 è stato ulteriormente modificato per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.

Tale norma, fissa i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato e stabilisce che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contenuti dei Contratti di Programma ed in particolare i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato sono oggi individuati, in particolare, all'articolo 15.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Già a partire dal 2013, in applicazione delle disposizioni recate dalla Delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), i rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono stati regolati da due distinti atti:

- il Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I) finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale, relativi alla sicurezza e obblighi di legge, tecnologie, interventi di potenziamento e sviluppo, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria;
- il Contratto di Programma – Parte Servizi (CdP-S) per la disciplina delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria della rete ferroviaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione.

Il D. Lgs. 15 luglio 2015 n. 112 è stato, da ultimo, modificato e integrato dal Decreto Legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito con modificazioni dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233.

Tali ultime innovazioni normative hanno modificato il quadro dispositivo che regola la trasmissione al Parlamento della presente relazione. Infatti, ai sensi dell'articolo 15, comma 2-ter del D. Lgs. 15 luglio 2015 n. 112, *“Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle Camere sullo stato di attuazione dei contratti di programma”*. Con tali modifiche sono state superate le disposizioni precedentemente recate, in materia, dalla legge 14 luglio 1993, n. 238.

### **1.1 Il decreto legislativo n.112/2015 ed i suoi principali adempimenti**

Il decreto legislativo n.112 del 15 luglio 2015, come modificato e integrato dalle disposizioni recate dall'articolo 5 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito con modificazioni dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, all'articolo 15 definisce che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI S.p.A. e lo Stato siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma, stipulati per un periodo minimo di cinque anni.

Tali modifiche normative sono state introdotte dal Legislatore al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 e dal decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, nonché con l'obiettivo di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari, apportando le seguenti innovazioni:

- la velocizzazione dell'iter approvativo dei contratti di programma (sia parte investimenti, che servizi) stipulati tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei loro aggiornamenti;
- l'introduzione del documento strategico della mobilità ferroviaria (DSMF);
- la trasmissione della relazione annuale al Parlamento sullo stato di attuazione dei contratti di programma, con contestuali modifiche alle precedenti statuizioni recate dalla legge 14 luglio 1993, n. 238.

### **1.2 Il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria (DSMF)**

In data 29 aprile 2022 questa Amministrazione, con proprio decreto n. 109, ha approvato il DSMF a seguito dei prescritti pareri dell'VIII Commissione Lavori Pubblici del Senato e della IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera rispettivamente in data 24 febbraio e 2 marzo 2022 e della Conferenza Unificata in data 16 marzo 2022.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Le suddette innovazioni normative introducono, allo scopo, un documento strategico, con validità di norma quinquennale, recante l'illustrazione delle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici.

All'interno del DSMF gli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria sono:

- programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture;
- programmi connessi ad obblighi di legge;
- programmi di sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni;
- interventi prioritari sulle direttrici;
- interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale;
- attività relativa al fondo per la progettazione e le relative indicazioni di priorità strategica;
- individuazione priorità strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti/aeroporti;
- localizzazione interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle Regioni del Mezzogiorno;
- le linee strategiche delle sperimentazioni relative alle innovazioni tecnologiche e ambientali;
- la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria;
- metodologie di valutazione degli investimenti, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale e sociale;
- criteri di valutazione delle performances del gestore e delle relative penalità.

In tal senso, quindi, i Contratti di programma attuano le strategie di sviluppo sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria nazionale come individuate nel documento strategico di cui sopra e per definire, altresì, la programmazione degli investimenti, anche previsti da specifiche disposizioni di legge, relativi alla manutenzione, al rinnovo e alla sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

### **1.3 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale**

Al successivo comma 5 dello stesso articolo 15, il decreto legislativo n.112/2015 stabilisce che, nell'ambito della politica generale del trasporto ferroviario e tenendo conto della strategia di sviluppo e dei finanziamenti dello Stato nonché del documento strategico, il Gestore è tenuto ad elaborare ed aggiornare un Piano commerciale, che comprenda i programmi di finanziamento e di investimento. Il Piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimale dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario del Gestore.

Ai sensi dell'art. 8 comma 1 della direttiva 2012/34/UE, gli Stati membri sviluppano infatti l'infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso lo strumento della "strategia indicativa di sviluppo

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

dell'infrastruttura" al fine di soddisfare le esigenze future in materia di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Nell'ambito di tale strategia, riferita ad un periodo di almeno cinque anni, lo Stato, attraverso lo strumento del Contratto di Programma, eroga al Gestore dell'infrastruttura finanziamenti sufficienti in funzione dei compiti del Gestore della rete, che elabora il Piano Commerciale.

Il comma 6 dell'articolo 15, del decreto legislativo n.112/2015 prevede che il Gestore pubblichi, tre mesi prima della sua adozione, il Piano sul suo sito internet per avviare la fase di consultazione con le Imprese ferroviarie, concedendo ai richiedenti trenta giorni per esprimere un parere non vincolante.

Il successivo comma 7 dispone che il Gestore si accerti della coerenza tra le disposizioni del contratto e il Piano commerciale.

Il Piano commerciale è redatto anche ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 quinquies del D.lgs. 112/2015 (meccanismi di coordinamento).

In coerenza con tali disposizioni RFI ha provveduto a redigere la struttura ed il contenuto della prima edizione del Piano Commerciale nel mese di dicembre 2017. Il piano ha avuto successive revisioni. Da ultimo, nell'edizione di ottobre 2024 del Piano Commerciale sono dichiarati le azioni e gli interventi con previsione di attivazione, prevalentemente, tra il 2024 e il 2028. Sono stati inseriti nel Piano anche gli interventi significativi in termini di ricadute commerciali, con previsione di attivazione nei successivi anni del Piano d'Impresa, ma che hanno almeno una fase funzionale totalmente finanziata nel CdP-I 2022-2026 in vigore (aggiornamento 2023).

Guidato dalla strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria definita nel Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria (DSMF) che illustra le esigenze in materia di mobilità passeggeri e merci per ferrovia, il Piano descrive gli interventi programmati per lo sviluppo della rete e gli obiettivi ad essi connessi, con lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura.

#### **1.4 Il patrimonio immobiliare**

Ai sensi degli articoli 1 e 15 della legge n.210 del 1985 e delle leggi n. 448 del 1998 e n.488 del 1999 RFI S.p.A. è proprietaria dei beni mobili ed immobili che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria e di essi ne dispone secondo i principi civilistici.

Nel patrimonio immobiliare rientrano 16.832 km di linee ferroviarie, circa 2.200 stazioni con servizio viaggiatori, oltre agli impianti ed alle officine.

In tutte le stazioni RFI gestisce le attività ferroviarie, gli impianti di circolazione e i fabbricati viaggiatori, con l'eccezione di quelli delle 14 maggiori stazioni della rete affidati alla gestione di Grandi Stazioni Rail, controllata al 100% da RFI. RFI si avvale di Ferservizi S.p.A. per alcuni servizi immobiliari (quali, ad esempio, il pagamento di IMU e TASI, vendite, locazioni ecc.) e di FS Sistemi Urbani S.r.l. per individuare e gestire valorizzazioni immobiliari del patrimonio non strumentale.

Le stazioni hanno visto negli ultimi anni il rafforzamento degli investimenti finalizzati alla sicurezza, al miglioramento degli spazi interni delle stazioni, dell'informazione al pubblico, della dotazione di tecnologie digitali e all'adeguamento agli obblighi di legge.

Per quanto previsto dal comma 8 del citato articolo 15 del decreto legislativo n.112/2015, RFI è tenuta a mettere a punto e aggiornare annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile, dandone adeguata informativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

registro deve essere corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e viene utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. L'adozione del registro in parola si pone nell'ottica di favorire la gestione efficiente di tali beni. In proposito RFI ha realizzato e reso disponibile al MIT un apposito applicativo informatico sviluppato a partire da quanto già presente a livello aziendale a supporto della gestione dei processi operativi del Gestore.

### **1.5 Il Prospetto Informativo della Rete**

Il Prospetto Informativo della Rete (PIR) è il documento predisposto e pubblicato dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria che contiene criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità dell'infrastruttura e all'erogazione dei servizi nonché un'esposizione dettagliata delle caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e delle condizioni di accesso alla stessa.

Il Gestore a norma dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112 del 2015 deve provvedere all'elaborazione e all'aggiornamento di un prospetto informativo della rete e procedere ad apportare le più opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni impartite dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART).

Il PIR viene aggiornato di norma annualmente nel mese di dicembre e disciplina le attività di programmazione, negoziazione e gestione dell'orario ferroviario che sarà attivato 12 mesi dopo. La pubblicazione nel mese di dicembre è anticipata di 4 mesi rispetto alla data (aprile successivo) di avvio delle attività per l'assegnazione delle tracce orario, in modo da consentire alle Imprese Ferroviarie di conoscere con congruo anticipo le regole e lo scenario infrastrutturale permettendo così di poter efficacemente programmare le proprie attività e formulare conseguentemente le richieste di tracce e servizi al Gestore dell'infrastruttura.

Da ultimo, l'Amministratore Delegato di RFI, con Disposizione n. 15/AD del 12 dicembre 2024, ha emanato l'aggiornamento straordinario del Prospetto Informativo della Rete 2026 - Edizione dicembre 2024.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

## **Il Contratto di Programma – parte Servizi**



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2. Il Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S)**

Il Contratto di Programma – parte Servizi (nel seguito, anche **CdP-S**) regola i rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, anche in relazione ai finanziamenti per la Manutenzione Ordinaria e Straordinaria dell'infrastruttura e le attività di Safety, Security e Navigazione.

In particolare, con riguardo alla nomenclatura utilizzata dal Gestore nella documentazione di rendicontazione e di sistema, si fa riferimento alle seguenti definizioni.

La **Manutenzione Ordinaria** si compone dell'insieme delle azioni di mantenimento dell'infrastruttura in uno stato in cui possa garantire la circolazione e la sicurezza ferroviaria, senza incremento del valore patrimoniale del bene.

La **Manutenzione Straordinaria** comprende gli interventi volti al rinnovo o alla sostituzione dei componenti che determinano l'incremento del valore patrimoniale dei beni e ne migliorano la sicurezza e l'efficienza.

La **“Safety”** comprende le attività di pertinenza del gestore in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'ANSFISA nell'articolo 2 e nell'allegato A al Decreto ANSF n. 4 del 2012.

La **“Security”** riguarda soprattutto le azioni finalizzate al controllo e alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore e comprende le attività per fronteggiare eventi ed emergenze che possano danneggiare le risorse materiali, organizzative e umane di cui il Gestore dispone.

La **“Navigazione”** comprende le attività connesse al collegamento ferroviario fra la penisola italiana e rispettivamente la Sicilia e la Sardegna.

**2.1 Il Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021 e i relativi Atti Integrativi**

Il CdP-S 2016-2021 presenta una struttura formulata in sostanziale continuità con il precedente Contratto relativo al periodo 2012-2014. L'iter di predisposizione e approvazione del Contratto, avviato nel 2015, come dettagliato nelle precedenti Relazioni, si è concluso con l'emanazione del Decreto ministeriale n.359/2017 di approvazione del CdP-S 2016-2021, ammesso a registrazione dalla Corte dei Conti al n. 1-4060 in data 2 ottobre 2017.

Durante la vigenza del CdP-S, sono intervenuti elementi di novità che hanno determinato la necessità di avviare la stesura, ai sensi dell'art. 6 del CdP-S medesimo, di uno schema di primo Atto Integrativo.

Il primo Atto Integrativo al CdP-S, in sostanza, ha provveduto a recepire:

- a) le variazioni intervenute rispetto al quadro finanziario originariamente contrattualizzato per effetto di provvedimenti normativi di finanza pubblica che hanno interessato principalmente le risorse in conto esercizio;
- b) gli impegni assunti da RFI per lo svolgimento temporaneo del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta tra Reggio Calabria e Messina e viceversa, nelle more dell'espletamento di una nuova procedura di affidamento ad evidenza pubblica.

Per quanto riguarda il punto a), sono di seguito specificati i provvedimenti normativi che hanno determinato la variazione del quadro complessivo delle risorse che trovano recepimento nell'Atto integrativo in parola:

- legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020) ha operato un definanziamento, delle risorse in conto esercizio sul capitolo 1541, per un importo pari a 100 milioni di euro a partire dal 2019;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- decreto-legge n. 119 c.d. “Decreto Fiscale” del 23 ottobre 2018 recante “Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria” (convertito con legge 17 dicembre 2018, n. 136) ha apportato, per l’annualità 2018, risorse aggiuntive sul capitolo 1541, pari a 40 milioni di euro;
- legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021) ha apportato variazioni a legislazione vigente con nuovi stanziamenti sul capitolo 1541 così dettagliati:
  - 100 milioni di euro, per il solo anno 2019, quale reintegro delle risorse destinate alle attività in conto esercizio definanziate dalla legge 27 dicembre 2017, n. 205;
  - 40 milioni di euro per l’anno 2019, 40 milioni per il 2020, 40 milioni per il 2021 da destinare alla copertura dei fabbisogni in conto esercizio già originariamente previsti nel contratto ma sprovvisti di apposita copertura finanziaria;
- Programma Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13) ha apportato risorse, per un importo pari a circa 26 milioni di euro, a favore di interventi di manutenzione straordinaria.
- legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022) ha stanziato 100 milioni di euro annui per le annualità 2020 e 2021, quale reintegro delle risorse destinate alle attività in conto esercizio definanziate dalla legge 27 dicembre 2017, n.205.

Nell’Atto è prevista, inoltre, la disciplina delle risorse destinate a RFI, pari a 7,1 milioni di euro recati dalla legge 28 settembre 2018, n. 111 a valere sul capitolo di bilancio 7255 “spese per il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina”, finalizzate alla copertura degli oneri derivanti dall’espletamento temporaneo, dal 1 ottobre 2018 al 31 dicembre 2019, del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina – Reggio Calabria.

L’Atto tra MIT e RFI è stato siglato il 23/01/2020 e approvato con Decreto MIT n. 206 del 14/05/2020 registrato alla Corte dei Conti il 16/06/2020.

Durante la vigenza del CdP-S e successivamente alla stipula del Primo Atto Integrativo al CdP-S sono intervenuti ulteriori elementi di novità che hanno determinato la necessità di avviare la stesura, ai sensi dell’art. 6 del CdP-S medesimo, di uno schema di Secondo Atto Integrativo per recepire le variazioni intervenute rispetto alla disciplina ed al quadro finanziario.

Di seguito, in sintesi, i principali contenuti del Secondo Atto Integrativo:

- contrattualizzazione delle risorse recate dalla legge n. 178 del 30/12/2020 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023” (c.d. Legge di Bilancio 2021), pari a 752 milioni di euro (così ripartiti: 2 milioni di euro per l’anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascun anno a partire dal 2022 fino al 2036) per il finanziamento delle attività di manutenzione straordinaria della rete per l’annualità 2021;
- contrattualizzazione dei maggiori stanziamenti sul cap. 1541 apportati dalla suddetta Legge di Bilancio 2021, pari a +50 milioni di euro in conto esercizio per le annualità 2021 (stanziamento in conto esercizio complessivo pari a 1.066 milioni nel 2021);
- introduzione di apposita clausola finalizzata ad estendere la durata del contratto di ulteriori 12 mesi, rispetto alla naturale scadenza prevista per il 31/12/2021, nell’ipotesi di mancato perfezionamento del nuovo CdP-S entro il 30/09/2021, al fine di assicurare continuità finanziaria alle attività di manutenzione della rete;
- contrattualizzazione delle ulteriori proroghe (relative al periodo dal 01/01/2020 sino al 30/09/2021) e delle relative risorse previste per lo svolgimento temporaneo del servizio di navigazione con mezzi veloci Messina-Reggio C. ed introduzione della possibilità di poter proseguire, previa specifica richiesta da parte del MIMS ed a fronte del riconoscimento delle

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

relative coperture, ulteriormente l'attività sino all'affidamento definitivo del servizio e, comunque, fino al subentro del nuovo contraente.

Il Secondo Atto integrativo è stato siglato da MIMS e RFI il 19/07/2021 e approvato con Decreto MIMS n. 342 del 26/08/2021, registrato alla Corte dei Conti il 19/10/2021.

## **2.2 Il Contratto di Programma—parte Servizi 2022-2026 e i relativi Atti integrativi**

Lo schema di Contratto di Programma—parte Servizi 2022-2026, redatto in conformità al Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (che è stato approvato con decreto ministeriale n. 109 del 29 aprile 2022) è stato sottoposto, ai sensi dell'art.15, comma 2 del decreto legislativo 5 luglio 2015, n. 112, al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) ed approvato dal medesimo Comitato con Delibera n.24 del 2 agosto 2022.

Detta Delibera è stata ammessa alla registrazione, con osservazioni, dalla Corte dei Conti-Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze il 25 ottobre 2022, con n. 1570 e pubblicata in Gazzetta Ufficiale S.G. n. 261 dell'8 novembre 2022.

L'atto contrattuale, adeguato alle prescrizioni del CIPESS ed alle osservazioni dell'Ufficio di Controllo della Corte dei Conti, è stato sottoscritto da questa Amministrazione e dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria in data 19/12/2022.

Il Contratto di Programma—parte Servizi (CdP-S) per il periodo regolatorio 2022-2026 mantiene invariato l'impianto del precedente Contratto, garantendo continuità anche agli impegni introdotti con il precedente Atto ed è stato stilato nell'ottica di orientare le attività del Gestore verso uno sviluppo sostenibile, anche negli aspetti economici ed ambientali. Infatti, nell'attuale contesto e nell'evoluzione del quadro regolamentare comunitario, il Gestore ha attivato una serie di progetti finalizzati al miglioramento dei processi manutentivi, grazie ad una più efficiente programmazione e gestione degli interventi. Principio fondamentale è che le attività di manutenzione e rinnovo della rete ferroviaria siano sviluppate secondo i più avanzati metodi e criteri di sostenibilità ambientale e sociale.

Nell'ottica di realizzare una infrastruttura sempre più efficiente, sicura, resiliente e sostenibile è stato previsto un ampliamento delle attività di manutenzione straordinaria regolate dal CdP-S, principalmente mediante il trasferimento, dal Contratto di programma—parte Investimenti, di un paniere di progetti aventi natura e ricorsività attinenti alla manutenzione straordinaria, quali, ad esempio, progetti di sicurezza dell'armamento, di conservazione delle opere d'arte, di sicurezza della circolazione, garantendo, altresì, a detti programmi un quadro finanziario maggiormente stabile rispetto ai meccanismi di finanziamento del CdP-I e rendendo, in tale prospettiva, l'assetto dei due contratti più in linea con la previsione di cui all'art. 15, comma 3 del decreto legislativo n. 112/2015.

Il trasferimento in esame non ha in alcun modo prodotto delle duplicazioni, in quanto tutti gli interventi ricadenti nei programmi trasferiti sono oggetto, a partire dal 2022, di esclusiva disciplina e finanziamento nell'ambito del CdP-S 2022-2026. Gli interventi ricadenti nei citati programmi trovano disciplina con il CdP-I solo in relazione al completamento della spesa e, quindi, all'esaurimento delle risorse ivi contrattualizzate fino al 2021.

A tale ampliamento del quadro delle attività di manutenzione straordinaria regolate dal nuovo Contratto, corrisponde un aumento dell'impegno finanziario, che passa da un valore annuo di 750 milioni di euro, del periodo regolatorio 2016-2021, ad un volume programmatico annuo di 2.200 milioni, per il periodo 2022-2026.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anche le attività di manutenzione ordinaria e servizi per l'infrastruttura, afferenti alla spesa di parte corrente, hanno visto un'evoluzione già nel corso di vigenza del periodo regolatorio 2016-2021, con aumento del presidio manutentivo e dei servizi prestati dal Gestore (PRM, Carri soccorso, etc.).

Il volume programmatico della spesa di parte corrente si attesta a circa 1.156 milioni di €/anno.

Per quanto attiene il finanziamento delle attività regolate dal CdP-S, esso provvede a finalizzare le risorse recate dalla legge di bilancio n° 234 del 31 dicembre 2021.

Durante la vigenza del CdP-S 2022-2026, sono intervenuti elementi di novità che hanno determinato la necessità di avviare la stesura, ai sensi dell'art. 6 del CdP-S medesimo, di uno schema di primo Atto Integrativo.

Detto Atto Integrativo, redatto in conformità al Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (che è stato approvato con decreto ministeriale n. 109 del 29 aprile 2022) è stato sottoscritto il 9 giugno 2023 e approvato con Decreto Interministeriale MIT - MEF n. 292 del 15 novembre 2023 registrato dall'UCB con il n. 3061 in data 29/11/2023 e dalla Corte dei Conti con il n. 4051 in data 21/12/2023.

L'Atto ha contrattualizzato le risorse recate dalla legge di Bilancio 2023, pari a 2.800 milioni di euro aggiuntivi, articolati in 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2037, a copertura dei programmi di manutenzione straordinaria della rete. Con tale Atto integrativo, inoltre, è stato regolarizzato il corrispettivo per il servizio reso temporaneamente dal Gestore per assicurare il collegamento veloce tra Messina e Reggio Calabria fino al 30 settembre 2023. Infine, si è provveduto ad aggiornare il valore delle previsioni programmatiche per il 2023 della spesa per la manutenzione, per tenere conto dell'impatto degli aumenti sui mercati dei materiali e delle materie prime, a causa della situazione internazionale. Il valore programmatico degli impieghi per il 2023, nonché quello degli anni successivi, è stato rimandato all'aggiornamento contrattuale relativo all'anno 2024, in funzione dell'effettivo impatto del caro prezzi sul programma degli interventi 2023 ed anni successivi nei limiti delle risorse stanziare a legislazione allora vigente.

Il Secondo Atto Integrativo, redatto in conformità al Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (che è stato approvato con decreto ministeriale n. 109 del 29 aprile 2022) è stato sottoscritto il 1 agosto 2024 e approvato con Decreto Interministeriale MIT - MEF n. 248 del 7 ottobre 2024 registrato dall'UCB con il n. 2943 in data 17/10/2024 e dalla Corte dei Conti con il n. 3859, in data 03/11/2024 con la seguente osservazione, da intendersi come parte integrante del decreto stesso e che sarà pubblicata come avviso sul sito del MIT: «Nell'ammettere al visto ed alla conseguente registrazione il presente provvedimento, si rappresenta la presenza di un mero refuso a pag. 5 del decreto, secondo capoverso, ove risulta scritto "428,8 milioni di euro per l'anno 2023" in luogo di "428,8 milioni di euro per l'anno 2028"».

Con il Secondo Atto Integrativo al CdP-S 2022-2026 si è provveduto, sostanzialmente, a contrattualizzare le modifiche al quadro finanziario nel frattempo maturate, per effetto della Legge di Bilancio 2024 e di altre disposizioni finanziarie, nonché ad aggiornare l'articolato, in particolare rispetto al tema del servizio di trasporto marittimo pubblico veloce tra Messina e Reggio Calabria, e gli allegati contrattuali per recepire le variazioni intervenute.

Nello specifico, si è provveduto a contrattualizzare le risorse recate dalla legge n. 129 del 18 settembre 2023 *“Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2023”*, le rimodulazioni operate dal decreto-legge n.145 del 18 ottobre 2023 (c.d. Decreto Fiscale) e dalla legge n. 213 del 30 dicembre 2023 (c.d. Legge di Bilancio 2024) per il finanziamento delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e dei servizi resi dal Gestore. Sono altresì oggetto di disciplina le risorse recate dal Fondo per l'adeguamento dei prezzi, dal Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, dal Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti, dalla revisione del PNRR e dal Decreto-legge n. 39 del 29 marzo 2024, convertito con modificazioni dalla Legge n. 67 del 23 maggio 2024 (c.d. DL Superbonus).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In particolare, il suddetto aggiornamento prevede, tra l'altro, la conferma anche per l'annualità 2024, del livello degli impieghi per la manutenzione straordinaria al valore programmatico pari all'importo massimo di 2,8 miliardi di euro rispetto ai 2,2 miliardi di euro inizialmente previsti dal Contratto e la possibilità anche per l'annualità di riferimento, di rivedere e finanziare, in base all'ammontare delle risorse disponibili a legislazione vigente, il valore programmatico per le attività di Gestione della Rete.

### 2.3 Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

L'estensione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale al 31/12/2023 è pari a 16.832 km di linee, sulle quali RFI è responsabile della gestione complessiva ai sensi dell'Atto di Concessione.

La manutenzione rappresenta il processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura, attuato mediante azioni volte a mantenere o a riportare una linea e le parti che la compongono (piano di posa, armamento, opere civili, sistemi di alimentazione, di sicurezza e comunicazione ecc.) in uno stato in cui possano essere garantiti elevati standard di sicurezza della circolazione dei treni e un servizio di qualità alle Imprese Ferroviarie, attraverso una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura.

Il Gestore classifica gli interventi manutentivi come di seguito:

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

Tali interventi hanno l'obiettivo di mantenere o ripristinare l'integrità originaria del bene, contenendone il normale degrado d'uso per garantirne la vita utile, ovvero di far fronte a eventi accidentali.

La consistenza del patrimonio infrastrutturale, al 31/12/2023 è la seguente:

- **Opere civili ed armamento:** circa 25.000 km di binari, 23.000 ponti, 2.100 gallerie, 29.200 deviatori;
- **Sistemi di segnalamento e telecomunicazioni:** circa 4.300 passaggi a livello, 23.600 segnali, 1.100 km di attrezzaggio ERTMS, 54.000 circuiti di binario, sistemi di informazione al pubblico ed altro;
- **Impianti Trazione Elettrica (TE) e Sottostazioni (SSE):** circa 12.000 km di linee elettrificate, 450 sottostazioni, 1.500 cabine ed altro.

#### 2.3.1 La Manutenzione Ordinaria

La Manutenzione Ordinaria (MO) si compone dell'insieme di azioni attuate durante il ciclo di vita di un bene, per mantenere o riportare lo stesso bene nello stato in cui possa eseguire la funzione richiesta, senza incrementarne il valore patrimoniale.

Generalmente gli interventi sono attuati a seguito di piani manutentivi programmati o per rilevazioni di guasti o avarie.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tali interventi non modificano le caratteristiche originarie del bene stesso, né la destinazione d'uso. Le azioni di Manutenzione Ordinaria sono volte principalmente a:

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

### 2.3.2 La Manutenzione Straordinaria

L'attività di Manutenzione Straordinaria (MS) comprende tutti gli interventi non ricorrenti diretti al rinnovo o alla sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza.

Il Gestore dell'infrastruttura ha raggruppato gli interventi di Manutenzione Straordinaria secondo i seguenti sottosistemi in base alle caratteristiche:

- **Infrastruttura Fisica:** include interventi infrastrutturali all'armamento, alle opere d'arte (ponti e gallerie), alla sede, alle stazioni, agli impianti, alla navigazione, ai mezzi d'opera, adeguamento agli obblighi di legge per l'eliminazione/adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti, anche sotto il profilo ambientale e altri asset funzionali all'esercizio ferroviario;
- **Infrastruttura Energetica:** include interventi infrastrutturali alla linea di contatto, alle Sotto Stazioni, alla luce e forza motrice, ai mezzi d'opera e adeguamenti ad obblighi di legge per l'eliminazione/adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti, anche sotto il profilo ambientale;
- **Infrastruttura Tecnologica:** include interventi agli impianti tecnologici e di segnalamento, agli impianti di telecomunicazione e all'adeguamento degli stessi ad obblighi di legge per l'eliminazione/adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti, anche sotto il profilo ambientale;
- **Supporto Manutenzione ed Internalizzazione:** include acquisti di attrezzature relative alle attività di manutenzione (macchinari, attrezzature per il personale di linea, impianti di comunicazione ecc.) e aumento produttività ovvero interventi che per motivi tecnici, organizzativi ed economici vengono eseguiti con personale interno.

Le azioni di Manutenzione Straordinaria perseguono, tra l'altro, i seguenti obiettivi:

- incrementare i livelli di sicurezza;
- incrementare il livello qualitativo dei servizi forniti alla clientela;
- elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture ferroviarie esistenti;
- uniformare gli standard prestazionali degli attuali impianti ferroviari.

Il Gestore espone che gli interventi di manutenzione sono orientati non solo ad eliminare eventuali scostamenti degli enti infrastrutturali dalle funzionalità richieste, ma soprattutto a gestire il mantenimento in efficienza del sistema ferroviario inteso come sistema complesso.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.4 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Ordinaria e per le attività di Safety, Security e Navigazione**

Il CdP-S disciplina, tra l'altro, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero e il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Ordinaria e delle altre attività di gestione della rete (Safety, Security, Navigazione ecc.) prestate dal Gestore secondo standard concordati. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse appostate annualmente, in conto esercizio, sul capitolo di bilancio numero 1541, a cui vanno aggiunte le risorse recate dal capitolo di bilancio 7255 per la copertura dei costi legati al servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina – Reggio Calabria e viceversa, regolato dal CdP-S fino al 30 settembre 2023, nelle more della conclusione della procedura di gara di affidamento.

A seguito della conclusione della suddetta procedura, il servizio è stato affidato alla Liberty Lines S.p.A. con decorrenza 1 ottobre 2023.

Si riporta, nella sottostante tabella, il quadro complessivo dei fabbisogni evidenziati dai Contratti rispettivamente per i periodi 2012-2014, 2016-2021 e 2022-2026 (per le annualità 2022 e 2023):

<u>Fabbisogni previsti in CdP-S</u>	<u>CdP-S</u> <u>2012-14</u>	<u>CdP-S</u> <u>2016-21</u>	<u>Sub</u> <u>Totale</u>	<u>CdP-S</u> <u>2022-26</u>		<u>Totale</u>
	<u>Totale</u>	<u>Totale</u>		2022	2023	
<u>Manutenzione Ordinaria</u>	3.741,1	5.378,3	<b>9.119,4</b>	1.020,6	960,6	<b>11.100,6</b>
<u>Safety, Security (comprensivo di Progetto Gate), Servizio PRM, carri soccorso, servizio mezzi veloci Stretto</u>	370,0	703,5	<b>1.073,5</b>	142,1	147,8	<b>1.363,4</b>
<b><u>Totale Fabbisogni c/esercizio</u></b>	<b><u>4.111,1</u></b>	<b><u>6.081,8</u></b>	<b><u>10.192,9</u></b>	<b><u>1.162,7</u></b>	<b><u>1.108,4</u></b>	<b><u>12.464,0</u></b>

(milioni di euro)

Dall'anno 2018 sono state rese disponibili ulteriori risorse in conto esercizio, destinate alle attività per Servizio PRM e progetto Gate (in ambito Security), Safety nonché per il servizio di Carri Soccorso, in ragione di quanto disposto dall'Allegato alla Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.4.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria**

La realizzazione dei programmi di manutenzione ordinaria della rete ferroviaria nazionale, contrattualizzati con il CdP-S, ha previsto l'impiego cumulato al 31 dicembre 2023, di complessivi 11.100,6 milioni di euro, così ripartiti:

- 3.741,1 milioni di euro relativi al CdP – S 2012 – 2014;
- 5.378,3 milioni di euro relativi al CdP – S 2016 – 2021;
- 1.020,6 e 960,6 milioni di euro relativi al CdP – S 2022 – 2026 (annualità 2022 e 2023).

<b>Fabbisogni previsti in CdP-S</b>	<b><u>CdP-S</u> <u>2012-14</u></b>	<b><u>CdP-S</u> <u>2016-21</u></b>	<b><u>Sub</u> <u>Totale</u></b>	<b><u>CdP-S</u> <u>2022-26</u></b>		<b><u>Totale</u></b>
	<b><u>Totale</u></b>	<b><u>Totale</u></b>		<b>2022</b>	<b>2023</b>	
Fabbisogni previsti in CdP-S	3.741,1	5.378,3	9.119,5	1.020,6	960,6	<b>11.100,6</b>
Risorse previste in CdP-S	3.741,1	5.378,3	9.119,5	1.020,6	960,6	<b>11.100,6</b>

(milioni di euro)

Come di consueto, le risultanze economiche delle attività di Manutenzione Ordinaria sono desunte dalla Contabilità Regolatoria (Co. Reg.) di cui RFI S.p.A. si è dotata in ottemperanza alle norme vigenti.

La Co.Reg. evidenzia le risultanze economiche della Società RFI nel suo complesso fino al Risultato Netto d'Esercizio, rendicontando costi e ricavi secondo un'articolazione per Business/Processi (Circolazione, Infrastruttura, Navigazione, Safety, Security e Patrimonio) e con evidenza della destinazione dei contributi ed incentivi pubblici, ai sensi di quanto previsto dall'art. 16 comma 2 del D. Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015 e dall'art. 5 del vigente Contratto di Programma – parte Servizi 2022-2026.

In merito al livello di risorse del CdP-S nel corso del 2023 sono stati previsti per le attività in conto esercizio un totale di contributi pari a circa 1.108,4 milioni di euro derivanti, per 1.105,56 milioni di euro dal capitolo di Bilancio 1541 dalla Legge 30 dicembre 2023 n. 213 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026) a cui si aggiungono i 2,8 milioni di euro per la copertura dei costi del servizio di navigazione veloce sulla tratta Messina-Reggio Calabria e ritorno (a valere del capitolo di Bilancio 7255).

Come descritto nella relazione Co.Reg 2023 l'allocazione dei contributi è stata definita come di seguito riportato:

- 639,5 milioni di euro al Business Infrastruttura, di cui 11,5 milioni di euro relativi alla copertura dei costi sostenuti per il servizio Carri Soccorso;
- 332,6 milioni di euro destinati al Business Circolazione a copertura dei costi di circolazione della rete, in quanto parte dei costi di manutenzione (costi diretti) sono posti a carico del pedaggio in ottemperanza a quanto disposto dalla Delibera ART 95/2023;
- 136,5 milioni di euro sono stati ripartiti tra i Business Safety, Security e Navigazione.

La Contabilità Regolatoria, della quale si esporranno le risultanze al successivo paragrafo 2.4.2, fornisce una rappresentazione del Conto Economico ottenuto da un processo di allocazione dei dati (economici), rilevati e gestiti attraverso il modello "FULLCOST" presente sul sistema "Business



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Planning and Consolidation” (BPC) utilizzato per la produzione del reporting, per il quale i costi sono imputati indirettamente ai Servizi/Business, tramite la previa allocazione alla relativa Attività industriale, mentre i ricavi sono imputati direttamente ai Servizi/Business di competenza.

Le voci economiche afferenti ai processi di Manutenzione Ordinaria sono individuabili all’interno del “Business Infrastruttura”, che ricomprende le seguenti attività industriali:

- attività di manutenzione e sviluppo delle linee e impianti ferroviari;
- attività di lavorazione in conto scorte e manutenzione delle apparecchiature ferroviarie;
- attività di approvvigionamento e logistica;
- lavori di manutenzione ed altre prestazioni effettuate in conto terzi;
- interventi per manutenzione eccezionale disciplinati con procedura d’urgenza;
- attività di manutenzione dei fabbricati e locali stazione;

Oltre ai valori relativi alle suddette attività industriali, nel Business Infrastruttura sono esposte le partite economiche relative alle attività di supporto delle direzioni Centrali dedicate alla gestione dell’infrastruttura (ad es. approvvigionamenti e logistica, diagnostica, gestione officine e magazzini), agli oneri operativi afferenti alla manutenzione ordinaria e gestiti centralmente (costi trasversali) ed al supporto delle strutture di Staff Centrale.

Nel contesto del mutato quadro normativo di settore, ad opera del Decreto Legislativo n. 112/2015, di recepimento della Direttiva 2012/34/UE, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha emesso la Delibera n. 96 del 13 novembre 2015, con cui sono stati definiti i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e le modalità di regolazione per il periodo tariffario 2016- 2021, prorogato fino all’anno 2023 per effetto della Delibera n. 95/2023 che conferma i meccanismi di funzionamento del quadro regolatorio ad oggi adottato e sulla base del quale RFI elabora, a partire dal 2016, le proposte di pricing.

Sotto il profilo regolatorio rileva evidenziare come i servizi erogati da RFI siano riconducibili ai seguenti “pilastri regolatori”:

- Pacchetto Minimo d’Accesso (PMdA), che ricomprende i servizi di cui all’articolo 13, comma 1 del decreto legislativo n. 112/2015 che RFI fornisce in qualità di Gestore dell’infrastruttura (ambito regolatorio “I° Pillar”);
- altri servizi alle imprese ferroviarie, in cui sono ricompresi i servizi previsti di cui all’articolo 13 (commi 2, 3 e 9) che RFI fornisce in qualità di Operatore d’Impianto (ambito regolatorio “II° Pillar”);
- altri servizi a mercato (ambito regolatorio “III° Pillar”).

I servizi relativi ai primi due “Pillar” (PMdA ed altri servizi alle imprese ferroviarie) sono oggetto di regolazione da parte dell’ART quanto alle condizioni di accesso ed al pricing, mentre i restanti servizi (es: servizi immobiliari, prestazioni sanitarie ecc.) sono resi a condizioni di mercato.

Si evidenzia in merito che nelle risultanze della Contabilità Regolatoria a partire dall’esercizio 2017, in coerenza con quanto previsto dal quadro normativo e regolatorio di settore sopra richiamato e con il CdP-S, quota parte dei ricavi da pedaggio è stata attribuita al Business Infrastruttura per la copertura dei costi diretti di manutenzione ordinaria. Conseguentemente, come illustrato in precedenza, la corrispondente quota di contributi in conto esercizio è stata ridestinata a beneficio del Business Circolazione. Si precisa altresì che un’ulteriore quota di pedaggio è stata prevista sempre a beneficio del Business Infrastruttura per la copertura degli ammortamenti, allocati sul Business medesimo in base all’effettiva attribuzione dei relativi asset. Tale rappresentazione è coerente con le logiche regolatorie della Delibera 96/2015, laddove si prevede che gli ammortamenti in esame, per la quota

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

da riferire agli asset inerenti al Pacchetto Minimo di Accesso, rientrino tra le componenti “capex” remunerate dal pedaggio.

#### **2.4.2 Le risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria**

In osservanza dell’articolo 5, punto 6, del Contratto di Programma-parte Servizi 2022-2026, RFI ha predisposto la Rendicontazione relativa alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria (di seguito **SCR**) adottato per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, per i fini di cui all’articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n.112/2015.

In detta Rendicontazione SCR del 2023 sono espone, con separata evidenza, le risultanze della gestione della Ferrovia Centrale Umbra (di seguito **FCU**), acquisita attraverso l’acquisto totalitario delle quote di UM Ferro s.r.l. – società di nuova costituzione conferitaria del ramo d’azienda dedicato alla gestione della Ferrovia Centrale Umbra – e la successiva fusione per incorporazione (in RFI) con effetti a decorrere dal 1 luglio 2019. La gestione di tale rete ferroviaria è svolta, come noto, in forza di apposito Atto di concessione e Contratto di programma, parte servizi e parte investimenti.

La Rendicontazione SCR del 2023 espone separatamente e in aggregato i risultati della gestione della FCU, al fine di rendere omogenei e comparabili tali risultanze con quelle espone nelle precedenti Rendicontazioni.

Sulla Rendicontazione SCR del 2023, la società di revisione incaricata PricewaterhouseCoopers S.p.A. ha rilasciato, in data 24 luglio 2024, la prescritta Relazione sul “Documento di Rendicontazione relative alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria adottato dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, ai sensi dell’art. 16, comma 2 del D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015”.

In tale Relazione, la PricewaterhouseCoopers S.p.A. ha espresso, senza rilievi, il giudizio che detto Documento di rendicontazione *“predisposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 è stata redatta in tutti gli aspetti significativi in conformità disposizioni contenute nel Decreto, così come illustrate nelle note esplicative”*, dichiarando di aver svolto la revisione contabile in conformità dei principi di revisione internazionali (ISAs), la propria indipendenza rispetto alla Società sottoposta a revisione, nonché di aver acquisito *“elementi probativi sufficienti ed appropriati”* su cui fondare il giudizio espresso.

Per quanto di interesse, è ripetuto il consueto “Richiamo di informativa” che il Documento di Contabilità Regolatoria è redatto per le finalità previste dall’art. 16 comma 2 del citato D.lgs. n. 112/2015, ragion per cui detto documento *“può non essere adatto per altri scopi”*. Il prospetto di Rendicontazione di RFI rappresenta il conto economico dei singoli processi industriali e delle categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, individuati in: Circolazione; Infrastruttura; Navigazione; Safety; Security; Gestione Patrimonio.

Giova evidenziare, che in aggiunta alle risorse provenienti dal CdP-S, il bilancio è alimentato dai ricavi delle vendite e delle prestazioni effettuate a mercato.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) nell’esercizio 2023 ha conseguito un risultato positivo netto di 196,1 milioni di euro, in flessione rispetto al precedente esercizio (pari a 263 milioni di euro).

La voce dei ricavi operativi del 2023 ammonta ad un totale di 2.860,0 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2022, in cui era indicato un totale di ricavi operativi pari a complessivi 3.220,5 milioni di euro.

Tale voce è così composta:

- Pedaggio, per 1.224,2 milioni di euro;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- Altri ricavi da servizi, per 64,4 milioni di euro;
- Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio, per 1.108,4 milioni di euro;
- Ricavi da erogazioni non rimborsabili da altre fonti pubbliche o private, per 47,4 milioni di euro;
- Altri proventi, per 415,5 milioni di euro;

agli importi sopra elencati sono da aggiungere i ricavi operativi della FCU, pari a complessivi 7,6 milioni di euro, ottenendo un ammontare di ricavi operativi complessivi 2023 pari a 2.867,5 milioni di euro.

In tale esposizione, come noto, i ricavi da Contratti di Programma o di Servizio derivano dagli stanziamenti del capitolo 1541 del bilancio dello Stato, di competenza del MEF e sono corrisposti a RFI secondo le modalità pattuite all'articolo 7, comma 2, del Contratto di Programma- parte Servizi 2022-2026.

La voce dei costi operativi del 2023 ammonta ad un totale di 2.438,8 milioni di euro, in flessione rispetto al totale dei costi operativi del 2022, pari a complessivi 2.699,4 milioni di euro (2.712,8 milioni di euro totali, considerando i 13,4 milioni di euro relativi ai costi operativi della FCU).

Tale voce mostra una disaggregazione per ogni attività/servizio così articolata:

- Costo del personale, per 1.671,7 milioni di euro;
- Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, per 889,3 milioni di euro;
- Costi per servizi, per 1.016,2 milioni di euro;
- Costi per godimento beni di terzi, per 41,3 milioni di euro;
- Altri costi operativi, per 99,9 milioni di euro;
- Costi per lavori interni capitalizzati (che rappresentano gli incrementi patrimoniali, per cui vengono indicati con segno positivo a decremento dei costi operativi avanti indicati), per 1.279,6 milioni di euro.

Agli importi sopra elencati sono da aggiungere i costi operativi della FCU, pari a complessivi 7,1 milioni di euro, ottenendo un ammontare di costi operativi complessivi 2023 pari a 2.445,9 milioni di euro.

Dalla contrapposizione delle significate componenti si ottiene, per differenza, il Risultato Operativo Lordo (EBITDA), pari a 421,2 milioni di euro (e a 421,6 milioni di euro, se si considera anche la gestione FCU +0,5); in calo del 19,2% rispetto al valore del 2022, pari a 521,04 milioni di euro.

A seguire, la Rendicontazione SCR 2023 rileva le seguenti componenti negative sotto il predetto Risultato Operativo Lordo:

- ammortamenti per 139,7 milioni di euro (0,1 milioni di euro FCU);
- svalutazioni per 31,5 milioni di euro (0,2 milioni di euro FCU);
- accantonamenti per 0,0 milioni di euro (0,0 milioni di euro FCU).

Dedotte le voci sopra riportate, si giunge al Risultato Operativo di periodo (EBIT) pari a 250,0 milioni di euro (e a 250,2 milioni di euro, se si considera anche la gestione FCU, pari a +0,2); anche questo dato registra un decremento rispetto all'esercizio 2022 in cui l'EBIT è stato pari a 312,4 milioni di euro (senza considerare la gestione FCU).

Infine, sommando all'EBIT così determinato il saldo finanziario pari a -54,1 milioni di euro, emerge un risultato netto pari a 195,8 milioni di euro (e a 196,1 milioni di euro, considerando anche il saldo

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

della gestione FCU, pari a -0,2), a fronte del risultato del precedente esercizio, pari a 263,7 milioni di euro (senza considerare la gestione FCU).

I risultati riportati nella seguente tabella, evidenziano il grado di contribuzione dei singoli Business al raggiungimento del risultato complessivo societario, pari a +421,6 milioni di euro a livello di EBITDA, in diminuzione rispetto all'anno precedente (nel 2022 pari a +520,7 milioni di euro; -19%), dovuto a una sensibile riduzione dei ricavi (-360,5 milioni di euro), superiore alla contrazione dei costi (-260,6 milioni di euro).

Tale variazione, assumendo le spiegazioni offerte nell'apposito paragrafo del Documento di Rendicontazione, è imputabile all'effetto combinato:

1. Lato ricavi: la contrazione complessiva è principalmente riferibile alle partite c.d. neutre (-313 milioni di euro), cioè quelle componenti positive che hanno corrispondenti voci di costo con effetto differenziale sul MOL neutro o limitato. L'esempio più significativo è rappresentato dai ricavi di fornitura di energia elettrica per la trazione dei treni che nel 2023 sono diminuiti per effetto della sensibile riduzione del PUN; infatti, a partire dal mese di ottobre 2022 il PUN è sceso fino ad arrivare ai livelli precedenti l'inizio del conflitto Russia – Ucraina, determinando minori costi di approvvigionamento della materia prima e conseguenti minori ricavi di fornitura di energia elettrica per la trazione. A questo fenomeno si accompagna un ulteriore decremento dei ricavi ascrivibile all'effetto combinato dei seguenti principali elementi: -130 milioni di euro legati al termine degli interventi legislativi (ex D.L. n. 4/2022 Sostegni Ter) che nello scorso anno avevano previsto da parte del GI l'applicazione di uno sconto a favore delle IF a copertura degli effetti negativi della pandemia da Covid-19; tale decremento è stato più che compensato dall'aumento dei ricavi da pedaggio per effetto della ripresa dei traffici +179 milioni di euro. Si segnala, inoltre, la riduzione dei ricavi da Stato in CdP-S pari a -54 milioni di euro ed una variazione di -48 milioni di euro legato al rilascio, nel 2022, di fondi risultati esuberanti.
2. Lato costi: decremento dei costi per 266 milioni di euro rispetto al 2022 per effetto di un sensibile aumento del costo del personale pari a +187 milioni di euro legato principalmente all'incremento delle consistenze medie, reso necessario dall'impegnativo piano investimenti previsto per la realizzazione degli interventi PNRR e dell'incremento del presidio manutentivo. Di contro, si registra un decremento degli altri costi operativi per circa -453 milioni di euro, in parte riconducibile al descritto fenomeno in diminuzione delle "partite neutre" (circa -323 milioni di euro) ed all'effetto combinato della riduzione dei costi di forza motrice (-65 milioni di euro) legata alla discesa dei costi dell'energia ed all'incremento delle capitalizzazioni (+134 milioni di euro) con effetto positivo a conto economico, connesso alle intense attività di investimento effettuate nell'anno. Da ultimo si segnala un incremento dei costi per servizi per circa 69 milioni di euro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anno 2023	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	SUB TOTALE	Rete FCU	TOTALE RFI
<i>Pedaggio</i>	760,7	463,1	0,4	0,0	0,0	0,0	1.224,2	0,7	1.224,9
<i>Altri ricavi da servizi</i>	36,8	17,1	10,0	0,0	0,5	0,0	64,4	5,4	69,8
<i>Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio</i>	332,6	639,5	54,5	23,4	58,4	0,0	1.108,4	0,0	1.108,4
<i>Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private</i>	11,2	33,4	0,5	2,2	0,2	0,0	47,4	1,4	1.104,4
<i>Altri proventi</i>	11,1	255,0	0,0	50,1	0,0	99,2	415,5	0,0	415,5
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>1.152,3</b>	<b>1.408,2</b>	<b>65,4</b>	<b>75,8</b>	<b>59,1</b>	<b>99,2</b>	<b>2.860,0</b>	<b>7,6</b>	<b>2.867,5</b>
<i>Costo del personale</i>	(419,7)	(1.165,8)	(32,3)	(48,5)	(1,0)	(4,4)	(1671,7)	(3,0)	(1.674,7)
<i>Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>	(101,6)	(777,4)	(8,3)	(1,3)	(0,3)	(0,3)	(889,3)	(0,5)	(889,8)
<i>Costi per servizi</i>	(273,0)	(614,5)	(27,7)	(21,0)	(52,1)	(27,9)	(1.016,2)	(3,9)	(1.020,1)
<i>Costi per godimento beni di terzi</i>	(1,6)	(22,6)	(2,4)	(0,4)	(5,8)	(8,6)	(41,3)	(0,1)	(41,4)
<i>Altri costi operativi</i>	59,8	(137,8)	5,0	(2,2)	(2,1)	(22,5)	(99,9)	0,3	(99,6)
<i>Costi per lavori interni capitalizzati</i>	0,0	1.278,3	0,8	0,0	0,0	0,5	1.279,6	0,0	1279,6
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(736,2)</b>	<b>(1.439,8)</b>	<b>(65,0)</b>	<b>(73,3)</b>	<b>(61,3)</b>	<b>(63,3)</b>	<b>(2.438,8)</b>	<b>(7,1)</b>	<b>(2.445,9)</b>
<b>Risultato operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>416,1</b>	<b>(31,6)</b>	<b>0,4</b>	<b>2,5</b>	<b>(2,2)</b>	<b>35,9</b>	<b>421,2</b>	<b>0,5</b>	<b>421,6</b>
<i>Ammortamenti</i>	(3,2)	(132,1)	(0,4)	(0,5)	(0,0)	(3,5)	(139,7)	(0,1)	(139,8)
<i>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</i>	(10,5)	(19,5)	(0,1)	(0,3)	0,0	(1,2)	(31,5)	(0,2)	(31,7)
<i>Accantonamenti</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Risultato al lordo del costo del capitale impiegato (= EBIT)</b>	<b>402,5</b>	<b>(183,2)</b>	<b>0,0</b>	<b>1,7</b>	<b>(2,2)</b>	<b>31,2</b>	<b>250,0</b>	<b>0,2</b>	<b>250,2</b>
<i>Saldo finanziario</i>	(67,2)	12,9	0,0	(0,0)	0,0	0,2	(54,1)	0,0	(54,1)
<i>Imposte sul reddito</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Risultato netto</b>	<b>335,3</b>	<b>(170,3)</b>	<b>0,0</b>	<b>1,7</b>	<b>(2,2)</b>	<b>31,4</b>	<b>195,8</b>	<b>0,2</b>	<b>196,1</b>

(valori in milioni di euro – tra parentesi i valori negativi)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.4.3 Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione**

Il Contratto di Programma-parte Servizi 2022-2026, così come il precedente, regola i rapporti tra MIT e Gestore in materia di finanziamento anche delle attività di Safety, Security, Servizio di assistenza PRM, Carri Soccorso e Navigazione ferroviaria eseguite da RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Il quadro di sintesi delle risorse destinate al finanziamento di tali attività in conto esercizio è riportato nella tabella successiva.

Annualità	CdP-S 2016-21	CdP-S 2022-26	
		2022	2023
<b>Risorse contrattualizzate</b>	<b>703,5</b>	<b>142,1</b>	<b>147,8</b>
<i>di cui:</i>			
Safety	151,7	37,0	23,4
Security (*)	231,5	37,6	58,4
Navigazione (**)	247,0	52,7	54,5
Servizio Assistenza PRM (***)	12,6	0,9	0,0
Carri Soccorso (****)	61,0	14,0	11,5

(milioni di euro)

(\*) Comprensivo delle risorse Stato per la copertura dei costi del progetto Gate

(\*\*) Comprensivo delle risorse Stato a copertura del servizio ME-RC

(\*\*\*) Le risorse Stato destinate a tale attività sono riclassificate all'interno del Business Circolazione

(\*\*\*\*) Le risorse Stato destinate a tale attività sono riclassificate all'interno del Business Infrastruttura.

Le attività riportate nella soprastante tabella, si sostanziano come di seguito:

- la cosiddetta “Safety” ricomprende le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell'infrastruttura relativi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre alle attività relative al monitoraggio ambientale ed alle prestazioni sanitarie, per quanto di competenza del Gestore nell'ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'ANSFISA con il Decreto n. 4 del 9 agosto 2012.

Il Business Safety si compone delle partite economiche relative alle seguenti attività:

- progettazione, omologazione e certificazione materiali e prodotti;
- ricerca e sperimentazione;
- indagini diagnostiche ed ambientali;
- elaborazione, nel rispetto del quadro normativo emanato da ANSFISA, disposizioni e prescrizioni per la circolazione dei treni e per l'esercizio ferroviario;
- attività di competenza dell'ANSFISA svolte con personale distaccato di RFI o per il tramite di RFI (service);
- presidio sanitario;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- costi operativi afferenti alla Safety e gestiti centralmente (costi trasversali);
- supporto delle strutture di Staff Centrale.
- la “Security” ricomprende le attività per fronteggiare eventi, 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 competenza del Gestore; si tratta di azioni finalizzate al controllo ed alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore.

Il Business Security è costituito dalle partite economiche generate dalle seguenti attività:

- gestione attività POLFER;
- sicurezza aziendale;
- costi operativi afferenti alla security e gestiti centralmente (costi trasversali);
- attività legate al progetto “Gate” miranti ad incrementare il livello di sicurezza nell’ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese attraverso l’introduzione di un sistema di controllo con personale aggiuntivo dei varchi di accesso all’area ferroviaria dedicata alla circolazione dei treni;
- supporto delle strutture di Staff Centrale.
- la “Navigazione” ricomprende le attività relative 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 oltre al trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni - Messina). La gestione del Business Navigazione è costituita dalle partite economiche relative alle seguenti attività:
  - traghetti di carri e carrozze sulla tratta Villa San Giovanni – Messina e dei carri per il servizio di collegamento ferroviario via mare da/verso la Sardegna;
  - trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni – Messina;
  - attività di manutenzione navi;
  - manovra di traghettamento;
  - costi operativi afferenti alla navigazione e gestiti centralmente (costi trasversali);
  - supporto delle strutture di Staff Centrale.
- il servizio PRM ricomprende l’assistenza alle persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM), che RFI eroga in qualità di Station Manager (Regolamento Europeo 782 del 29 aprile 2021 che ha sostituito il Regolamento Europeo 1371 del 23 ottobre 2007) attraverso il sistema di accoglienza e di organizzazione “Sale Blu”. Tale servizio si articola nelle seguenti attività:
  - richiesta del servizio da parte della PRM;
  - analisi e pianificazione da parte di RFI;
  - a valle di una verifica di fattibilità, conferma di RFI alla PRM dell’accettazione della richiesta;
  - accompagnamento da un meeting point designato fino al posto assegnato;
  - accoglienza all’arrivo del treno e accompagnamento fino all’uscita di stazione o ad altro treno;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- salita e discesa dal treno con carrello elevatore per i clienti che ne necessitano;
  - su richiesta, messa a disposizione di sedia a ruote;
  - su richiesta, trasporto di un bagaglio a mano;
  - messa a disposizione di materiale informativo sul servizio;
  - individuazione di eventuale provvedimento di circolazione per il ricevimento del treno in binario idoneo.
- il servizio Carri Soccorso ricomprende le attività che, a far data dal 1 luglio 2018, per effetto delle misure di regolazione contenute nell'allegato alla Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, RFI svolge per lo Sgombero dell'Infrastruttura dal materiale rotabile delle Imprese Ferroviarie (tramite carri soccorso attrezzati) al fine di ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura in tutti i casi di impossibilità di marcia dei treni al di fuori dei binari di stazionamento. Le risorse Stato destinate all'espletamento di tale attività per l'anno 2022 sono pari a circa 14 milioni di euro.

Anche per questi settori di attività le risultanze economiche sono desunte dal complesso dei dati afferenti alla Contabilità Regolatoria. Si sottolinea ulteriormente che la ripartizione dei ricavi da Stato/CdP-S sui suddetti Business è stata effettuata in coerenza con il nuovo schema regolatorio definito con la Delibera ART 96/2015, prendendo, quindi, a riferimento le sole attività del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA).

Nella tabella che segue sono riportati i risultati conseguiti dal Gestore nei tre Business, nella prima annualità contrattuale e, per continuità, il totale del precedente contratto.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

	CdP-S 2016-2021			CdP-S 2022-2026					
	Safety	Security	Navigazione	2022		2023		2024	
Ricavi da vendite e prestazioni	242,2	2,4	84,3	46,6	0,8	11,5	52,4	0,6	10,9
Ricavi da CdP-S	151,7	231,5	247,0	37,6	37,0	52,7	23,4	58,4	54,5
<b>Totale Ricavi</b>	<b>393,8</b>	<b>233,3</b>	<b>331,2</b>	<b>84,2</b>	<b>37,8</b>	<b>64,2</b>	<b>75,8</b>	<b>59,0</b>	<b>65,4</b>
Costo del personale	(229,8)	(131,5)	(191,8)	(44,7)	(21,9)	(29,8)	(48,5)	(1,0)	(32,1)
Materiali	(8,7)	(5,2)	(28,8)	(1,3)	(1,1)	(9,4)	(1,3)	(0,3)	(7,8)
Servizi e altri costi	(97,4)	(106,2)	(106,9)	(18,8)	(14,9)	(24,3)	(23,5)	(59,9)	(25,0)
<b>Totale costi</b>	<b>(335,9)</b>	<b>(242,8)</b>	<b>(327,2)</b>	<b>(64,8)</b>	<b>(38,0)</b>	<b>(63,5)</b>	<b>(73,3)</b>	<b>(61,3)</b>	<b>(65,0)</b>
<b>MOL</b>	<b>57,8</b>	<b>(9,0)</b>	<b>4,4</b>	<b>19,4</b>	<b>(0,2)</b>	<b>0,7</b>	<b>2,5</b>	<b>(2,2)</b>	<b>0,4</b>
Partite sotto MOL	(10,9)	(2,5)	(6,5)	(1,1)	(0,5)	(1,1)	(0,8)	0,0	(0,4)
<b>Risultato netto</b>	<b>46,8</b>	<b>(11,5)</b>	<b>(2,4)</b>	<b>18,3</b>	<b>(0,7)</b>	<b>(0,4)</b>	<b>1,7</b>	<b>(2,2)</b>	<b>0,0</b>

(valori in milioni di euro - le cifre tra parentesi sono riferite a valori negativi)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Per il 2023, in particolare, si rileva un sostanziale equilibrio a livello di Risultato Netto per il business della Navigazione, per la Safety si registra un lieve incremento di utile netto, mentre il business legato alla Security registra una lieve riduzione.

La Safety mostra un risultato positivo pari a 1,7 milioni di euro, in termini di Risultato Netto, in diminuzione rispetto al 2022 (-16,6 milioni di euro) e un risultato positivo pari a 2,5 milioni di euro a livello di MOL, in diminuzione anch'esso rispetto al 2022 (-16,9 milioni di euro). Si precisa che il risultato positivo è ascrivibile alle prestazioni sanitarie erogate nei confronti di terzi, (sotto il profilo regolatorio inquadrate nell'ambito del III Pillar - attività a mercato) che non sono destinatarie delle risorse previste nel CdP-S. Tali risorse sono invece da riferire, in coerenza lo schema regolatorio definito con la Delibera ART 96/2015, alle attività di Safety legate al Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA).

L'analisi dei risultati della Security mostra un risultato a livello di MOL pari a -2,2 milioni di euro, con un peggioramento rispetto al risultato del 2022 (-0,2 milioni di euro), quindi di carattere ancora negativo. Nel 2023 il "totale dei ricavi" è stato pari a 59,0 milioni di euro (37,8 milioni di euro nel 2022), il "totale dei costi" è stato pari a 61,3 milioni di euro (38,0 milioni di euro nel 2022).

Per quanto riguarda la performance economica del business regolatorio Navigazione, il 2023 registra un risultato in sostanziale equilibrio e in linea rispetto al 2022, come si illustrerà meglio più avanti.

Si espongono quindi, nel seguito, informazioni di maggior dettaglio sui tre settori di attività in esame.

Per quanto attiene alle citate attività di **Safety**, come noto, il principio generale cui si ispira tutta l'attività di RFI consiste nel mantenere e, per quanto ragionevolmente praticabile, migliorare le prestazioni di sicurezza.

Come noto, il Piano Annuale della Sicurezza di RFI costituisce lo strumento operativo del Gestore per la pianificazione, attuazione ed il controllo dei progetti che è necessario porre in essere per mantenere o migliorare la sicurezza.

Il monitoraggio, in accordo al relativo metodo comune di sicurezza, è effettuato attraverso l'analisi di specifici indicatori di sicurezza definiti nelle procedure del Sistema di Gestione per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SGS). Nell'ambito delle analisi e delle verifiche, ove tali indicatori dovessero presentare uno scostamento rispetto ai valori attesi vengono individuate le eventuali criticità dei processi manutentivi e di gestione della circolazione e definite le azioni immediate.

A conclusione del monitoraggio e delle analisi effettuate, sono state individuate le prioritarie aree di miglioramento relative alle seguenti tematiche:

- cantieri di lavoro;
- indebito attraversamento di pedoni;
- miglioramento sicurezza ai PL;
- rischio idrogeologico;
- rischio sismico;
- merci pericolose;
- manovra e condotta;
- processo manutenzione armamento;
- processo manutenzione impianti di sicurezza e segnalamento;
- opere d'arte;
- manutenzione veicoli;
- manutenzione dell'infrastruttura;
- gestione della circolazione;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- AMIS (messa in servizio sottosistemi strutturali);
- gestione delle forniture;
- cultura della sicurezza;
- fattore umano e organizzativo;
- formazione;
- aree di miglioramento di carattere generale;
- diagnostica mobile;
- gestione dei confini fisici dell'infrastruttura.

Il monitoraggio sulle prestazioni di sicurezza per gli eventi occorsi sull'infrastruttura, è svolto dal Gestore attraverso l'utilizzo dei dati registrati nelle proprie banche dati, nel rispetto dei criteri internazionali vigenti in applicazione del decreto legislativo n.50/2019, di recepimento della Direttiva (UE) 2016/798.

Nel 2023 il numero di incidenti significativi distinti secondo la classificazione ERA è 108. Per il 2022 il numero di incidenti significativi era stato pari a 97, mentre, nel 2021, era stato pari a 86.

La parte maggiore del numero di incidenti significativi per il 2023 ha riguardato gli incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi, il cui valore è aumentato di 17 unità rispetto al valore del 2022 (86, contro i precedenti 69).

Dall'analisi emerge che le altre tipologie di eventi principali riguardano:

- gli altri tipi di incidente che sono 8, 2 unità in più rispetto al 2022;
- i deragliamenti di treni, il cui valore di 2 unità resta invariato rispetto al valore 2022;
- gli incidenti ai passaggi a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, il cui valore di 5 diminuisce di 8 unità rispetto al valore 2022.

Le "Collisioni di treno con veicolo ferroviario" e gli "Incendi a bordo di materiale rotabile" sono pari, per il 2023, rispettivamente a 2 e a 1, invariati in raffronto ai valori del 2022.

L'analisi condotta da RFI evidenzia che per il 2023 circa l'83% degli eventi incidentali sono stati ricondotti a cause esterne al sistema ferroviario (esogene) mentre il rimanente 17% è riconducibile a cause interne (endogene) con un lieve aumento rispetto al dato 2022 che era pari al 15%. Nessun incidente significativo 2023 risulta con responsabilità "indeterminata".

Informazioni di maggior dettaglio o ulteriori approfondimenti possono essere reperiti nella Relazione Annuale della Sicurezza, dati anno 2023, redatta da RFI.

Le attività svolte nell'ambito del processo di **Security** riguardano prevalentemente l'assicurazione della piena disponibilità della rete ferroviaria nazionale, mantenendo adeguati livelli e standard di sicurezza rispetto a fenomeni che possono comportare l'interruzione della circolazione ferroviaria come ad esempio accessi non autorizzati, aggressioni ai clienti e al personale, attacchi informatici, attentati alla sicurezza dei trasporti, attività abusive, furti (in particolare di materiale/merci pregiati quali rame, alluminio), investimenti di persone e/o animali, occupazioni abusive delle sedi ferroviarie (linee, stazioni e impianti), sabotaggi, trasporti straordinari di ingenti quantità di persone, vandalismi.

In tale ambito, anche durante il 2023, è proseguita l'attività del Gestore per dare risposta alla crescente esigenza di sicurezza, espressa anche attraverso richieste istituzionali da parte delle Prefetture, attraverso il progetto «Gate» che prevede l'implementazione di un nuovo e peculiare modello di hub ferroviario consistente nella separazione - operata tramite l'installazione di delimitazioni architettoniche, tornelli e varchi di accesso - dell'area prettamente ferroviaria (area di II livello) da quella destinata alle attività commerciali (area di I livello). Gli accessi vengono gestiti attraverso varchi automatici (tornelli) o presidiati da personale di FS Security che garantisce l'ottimale

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

afflusso/deflusso di persone, beni e mezzi da -e verso- le banchine anche mediante la verifica del possesso di idoneo titolo autorizzativo da parte dei viaggiatori.

Dal 2022 sono stati realizzati, nello specifico, i seguenti interventi:

- Roma Termini: verifica della progettazione esecutiva per i lavori di installazione di tornelli presso la Piastra Parcheggio;
- Milano Centrale: prosecuzione dei lavori di implementazione dei sistemi di lettura di nuovi titoli di viaggio;
- Napoli Centrale: installazione di un sistema di antintrusione e anti-scavalco presso i gate provvisori attualmente in uso presso la stazione;
- Torino Porta Nuova: avvio dei lavori di realizzazione del nuovo modello di HUB ferroviario che si completeranno nel 2024.

Le attività sopracitate, sebbene afferenti alla tematica di security, vista la riorganizzazione aziendale che ha interessato Direzione Stazioni e vista la cessione del ramo d'azienda di Sicurezza con la conseguente nascita della nuova società FS Security, dovranno essere spese in CdP-I (nuove installazioni) e in Conto economico (manutenzioni ordinarie).

Nel corso dell'anno sono stati, redatti 19 progetti di impianti di security (videosorveglianza, controllo accessi/antintrusione e protezioni passive) da realizzare presso altrettanti asset ferroviari e realizzati 10 nuovi impianti al fine di incrementare la sicurezza reale e percepita nei confronti della clientela e del personale ferroviario.

Al fine di migliorare ulteriormente la capillarità del monitoraggio degli asset, ottimizzare la gestione dell'intero sistema ed incrementare la capacità di intervento, è stato effettuato il potenziamento dei mezzi in dotazione alla S3 (Sala Situazioni Sicurezza), attraverso lo sviluppo di una soluzione software, attualmente in esercizio, per la gestione operativa delle risorse di FS Security sul territorio nazionale, la tracciatura degli eventi di security, la ricerca e l'analisi e degli eventi storici.

Sono stati compiuti interventi mirati di adeguamento tecnologico (revamping hardware e software) su 13 impianti di security esistenti in altrettanti asset ferroviari, allo scopo di migliorarne la qualità, l'usabilità della piattaforma di Video Management e l'efficienza energetica. Nell'ambito della Cyber Security, RFI è impegnata in attività mirate alla protezione da cyber-attacchi attraverso un'attività di revamping e di migrazione dei sistemi TVCC (Televisione a Circuito Chiuso) verso l'uso del nuovo VMS (Video Management System).

Nel 2023 è quindi proseguita l'attività di adeguamento degli impianti agli standard di sicurezza aziendali. In particolare, sono stati effettuati interventi atti a remotizzare 25 ulteriori impianti di videosorveglianza presso la S3 (Sala Situazioni Sicurezza), integrandoli nella Piattaforma Nazionale di gestione degli impianti in uso a FS Security e al Servizio di Polizia Ferroviaria. Dal 2023 è operativo il nuovo Appalto per la manutenzione degli impianti di security su tutto il territorio nazionale e sono iniziati gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e revamping in 4 dei 6 lotti Nazionali.

Le azioni intraprese e sopra descritte hanno concorso a determinare, negli ultimi anni, l'ottenimento di risultati significativi nel contrasto ai fenomeni illeciti tipici dell'ambito ferroviario, tuttavia, nell'ultimo anno il trend positivo ha subito un piccolo decremento da attribuirsi alla limitazione delle restrizioni imposte nei primi mesi del 2022 dalle competenti Istituzioni per effetto dell'emergenza pandemica che hanno comportato un flusso inferiore di frequentazione delle stazioni.

Analogamente, nel corso dell'anno 2023 si è registrato un incremento nel numero di furti in stazione rispetto all'anno 2022.

Le diverse azioni intraprese per contrastare il fenomeno, tra cui l'implementazione del progetto Gate nelle principali stazioni ferroviarie nazionali e dei sistemi di videosorveglianza, nonché la

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

prosecuzione da parte della Polfer di servizi di vigilanza scalo contribuiscono a confermare il trend positivo che vede il fenomeno in oggetto in sensibile e costante calo negli ultimi sei anni.

Per quanto concerne il fenomeno dei furti di materiale pregiato, nel corso del 2023 si sono registrati 165 furti di rame impiegato in esercizio lungo linea e 8 furti in deposito, per un quantitativo totale di materiale trafugato pari a 76.135 kg ed un danno economico complessivo pari a € 1.455.102 (danni diretti e indiretti). L'incremento dei dati registrati in riferimento al fenomeno in parola rispetto al 2022 (-28% nel numero totale dei furti)

Si segnala un aumento della quantità trafugata e del relativo danno economico dovuto in particolare a due furti avvenuti rispettivamente nel Compartimento di Milano e Palermo nel 2023.

Nella sottostante tabella sono riassunti i dati appena illustrati.

<b>Furti di rame in linea</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Numero di furti	2.015	1.930	1.652	1.078	557	484	355	272	153	181	241	173
Quantità trafugata in linea e deposito (Kg)	861.635	812.760	641.180	477.787	214.921	196.029	97.084	66.867	27.163	21.379	33.890	76.185
Danni subiti (milioni di €)	10,59	9,44	7,07	5,04	3,43	1,9	1,3	1,1	0,7	0,8	0,9	1,4
di cui: (danni indiretti)	4,90	4,07	3,07	2,16	1,27	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7
(danni diretti)	5,70	5,37	4,00	2,88	2,16	1,3	0,7	0,6	0,2	0,2	0,3	0,7
Treni coinvolti	11.117	16.642	12.742	6.761	3.725	2.720	2.317	349	511	527	1.929	1.924
Giorni di ritardo	147	199	145	96	54	45	39	8	8	9	31	35

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.

In merito alle attività di **Navigazione**, RFI ha esercito nel 2023 i seguenti servizi in concessione:

- direttamente per quanto riguarda i servizi di collegamento ferroviario via mare attraverso l'impiego di navi traghetto ferroviarie sulle rotte Villa San Giovanni-Messina e Messina-Golfo Aranci;
- per il tramite della controllata Blu Jet, per quanto riguarda i servizi di collegamento ferroviario sulla rotta Villa San Giovanni-Messina attraverso l'impiego di mezzi navali veloci.

Nel 2022 è proseguita l'effettuazione del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Reggio Calabria-Messina, sulla base delle disposizioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle pattuizioni specificamente inserite nel Contratto di Programma-parte Servizi e nei relativi Atti Integrativi.

In merito al servizio di trasporto marittimo pubblico veloce per soli passeggeri tra i porti di Messina e Reggio Calabria e viceversa erogato da RFI a far data dal 1 ottobre 2018, in attuazione a quanto inizialmente indicato dal MIT (con nota prot. 31344 del 26 settembre 2018) e prorogato con successive note MIT, può ritenersi concluso in quanto la competente Direzione generale per la

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, con nota n. 29724 del 29 settembre 2023, ha comunicato che, nell'ambito della relativa procedura di affidamento, regolarmente conclusa, il servizio è stato affidato alla Liberty Lines S.p.A..

Come si riferirà, con maggior dettaglio, in occasione della prossima Relazione annuale al Parlamento, da tale data, sulla base degli esiti della procedura ad evidenza pubblica, il servizio è svolto da altro soggetto.

L'erogazione del servizio per il 2023 ha determinato costi complessivamente pari a circa 8 milioni di euro.

Come già rappresentato in passato, l'assetto organizzativo con cui RFI gestisce tali servizi si è modificato nel 2019, attraverso il completamento del percorso di scissione fra le società Blufferries e la neocostituita Blu Jet, entrambe interamente controllate da RFI. In particolare, a far data dal 1 maggio 2019 il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci è effettuato per il tramite della neocostituita società Blu Jet.

Tale percorso di riorganizzazione deriva dal mutato quadro normativo introdotto dall'articolo 47, comma 11bis del decreto-legge n.50 del 24 aprile 2017 (convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017 n.96). Come già riferito, la norma è intervenuta sull'Atto di concessione di RFI, prevedendo la possibilità che i servizi ferroviari di continuità territoriale con la Sicilia possano essere effettuati, attraverso una rottura di carico, anche con l'impiego di mezzi veloci, nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente nel CdP-parte Servizi.

RFI ha riconfigurato l'organizzazione dei servizi di navigazione, mediante la scissione parziale del ramo di azienda del segmento mezzi veloci di Blufferries a favore della neocostituita Blu Jet, allo scopo di consentire la separazione delle attività di navigazione svolte in regime di concessione (traghetto ferroviario via mare attraverso l'impiego di navi ferroviarie e mezzi navali veloci), poste in capo a RFI, da quelle a libero mercato (trasporto di gommato pesante e leggero) esercitate da Blufferries.

Sulla base del nuovo assetto pertanto:

- RFI svolge direttamente i servizi di traghettamento ferroviario relativi al collegamento ferroviario di treni passeggeri e merci tra Villa San Giovanni e Messina ed al collegamento ferroviario verso la Sardegna;
- la società Blu Jet effettua il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni-Messina ed il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Reggio Calabria – Messina, come sopra riferito;
- la società Blufferries svolge i servizi di traghettamento per il trasporto di gommato pesante (rotta Villa San Giovanni-Tremestieri) e leggero (rotta Villa San Giovanni-Messina) in regime di libero mercato.

I servizi di traghettamento ferroviario sono stati svolti da RFI per mezzo di una flotta composta da tre navi traghetto (Navi Scilla, Villa e Messina), essendo la Nave Logudoro ferma in sosta non operativa ed in via di dismissione. Nel corso del 2023 sono state effettuate complessivamente n. 5.861 corse a fronte delle 6.068 del 2022, con ricavi da traghettamento che passano da 10,34 milioni di euro a 9,99 milioni di euro.

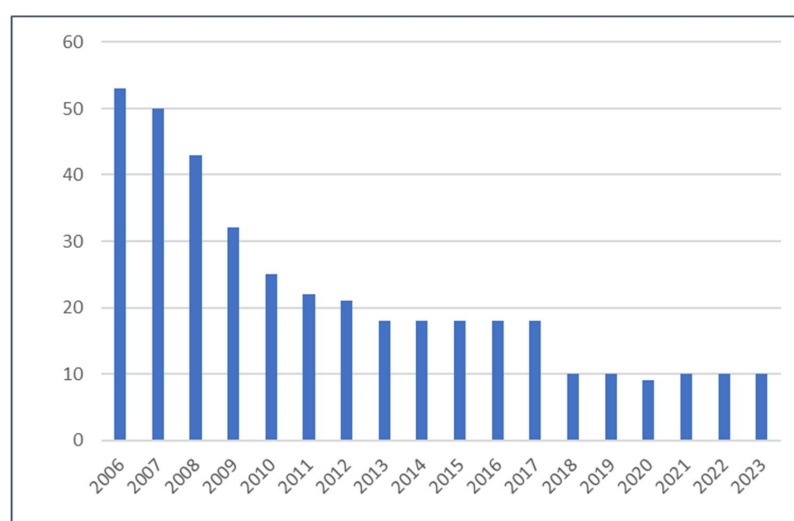
Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2023, il servizio si è svolto con la nave traghetto Scilla che ha effettuato 3 viaggi (3 corse andata e 3 ritorno) utilizzando il terminale di Messina attraverso la nave traghetto Scilla (1 viaggio) e la nave traghetto Villa (2 viaggi).

Per quanto riguarda la performance economica del business regolatorio "Navigazione", il 2023 presenta un MOL sostanzialmente in linea rispetto al 2022 (+0,4 milioni di euro) per le seguenti dinamiche:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- ricavi da mercato: i ricavi presentano un valore pari a circa 10,9 (di cui 9,9 ricavi di traghettamento) milioni di euro, in linea con il dato 2022;
- costi: si registra un incremento dei costi complessivi (circa +1,5 milioni di euro), di cui, in particolare, il costo del personale (circa +2,3 milioni di euro) e dei servizi e altri costi (+0,7 milioni di euro). Si registra, invece, una riduzione dei costi dei materiali (-1,6 milioni di euro).

Da ultimo si rappresenta che in data 1 novembre 2023 ha avuto efficacia l'operazione di scissione della partecipazione al capitale della Blufferries s.r.l. in favore di Mercitalia Logistics S.p.A.. Il trend dei ricavi da traghettamento 2006-2023 descritto è illustrato nella successiva figura.



(valori in milioni di euro)

Per quanto riguarda l'attività di Carri Soccorso nel corso del 2023 sono stati registrati 101 interventi del carro soccorso, rispetto ai 94 del 2022, ai 93 per gli anni 2021 e 2020, ai 96 del 2019, contro i 55 del 2018, riferiti questi ultimi al solo secondo semestre (dal 1 luglio, data di presa in carico del servizio da parte di RFI, al 31 dicembre 2018).

Con il CdP-S 2022-2026 è stato previsto di includere, tra le attività oggetto di finanziamento da parte dello Stato, il servizio di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) svolto da RFI in qualità di Station Manager ai sensi del Regolamento Europeo n. 782 del 29/04/2021 (il quale ha sostituito il precedente regolamento CE 1371/2007). Tale servizio può essere richiesto dal viaggiatore attraverso l'impresa ferroviaria scelta ovvero direttamente a RFI attraverso i canali dedicati: sito internet; call center; Sale Blu; posta elettronica. Per lo svolgimento del servizio RFI si avvale di 120 risorse proprie e 600 risorse in outsourcing. Il volume di servizi forniti dal 2011 al 2019 è stato di progressiva crescita, grazie alla pubblicità e conoscenza, nonché ad una sempre progressiva efficienza dei servizi.

Nel 2020, a causa della riduzione della mobilità nazionale e internazionale causata dalla pandemia di Covid-19, il numero dei servizi erogati ha subito una sensibile flessione (-59%).

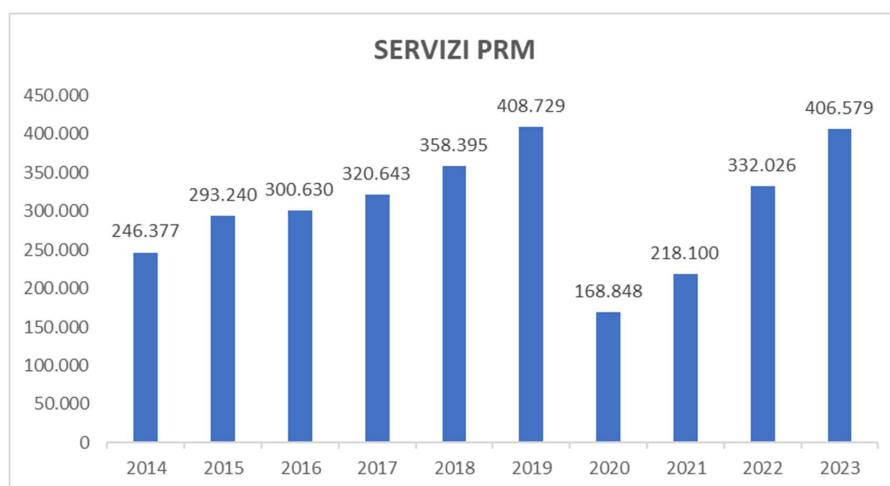
Nel 2021 si è assistito a una ripresa della mobilità in generale, quindi, anche per quanto concerne la mobilità ferroviaria delle persone PRM. Si registra un +29% di servizi rispetto all'anno 2020.

Nel 2022 è proseguita la ripresa della mobilità in generale, così come la mobilità ferroviaria delle persone PRM. Il volume di servizi erogati si attesta sul +52% rispetto all'anno 2021.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nel 2023 è proseguita la ripresa della mobilità in generale, così come la mobilità ferroviaria delle persone PRM. Il volume di servizi erogati si attesta sul +22% rispetto all'anno 2022, tornando ai livelli del 2019.

Di seguito si riporta il trend rilevato nel periodo 2014-2023.



Il sostegno del servizio assicurato mediante gli appositi stanziamenti previsti a beneficio del CdP-S consente di poter assicurare, anche con la ripresa della mobilità, un servizio a forte valenza sociale e garantire i livelli di eccellenza raggiunti e diffusamente riconosciuti.

## 2.5 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Straordinaria

Il CdP-S disciplina 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 investimenti.

I fabbisogni ed i finanziamenti contrattualizzati dal CdP-S sono riportati nella seguente tabella:

Manutenzione Straordinaria	CdP-S 2012-2014	CdP-S 2016-2021	Sub Totale	CdP-S 2022-2026		Totale
				2022	2023	
<b>Fabbisogni riportati da CdP-S</b>	<b>2.880,0</b>	<b>4.502,0</b>	<b>7.382,0</b>	<b>2.200,0</b>	<b>2.850,0</b>	<b>12.432,0</b>
<b>Finanziamenti</b>						
<i>Finanziamenti recati dalle Leggi di spesa</i>	2.660,0	4.502,0	7.162,0	2.200,0	2.850,0	12.212,0
<i>Definanziamento capitolo 7514 (Delibera CIPE n.36/2016)</i>	-28,6		-28,6			-28,6
<i>Recupero fabbisogni anni 2012 e 2015</i>		248,6	248,6			248,6
<b>Totale finanziamenti</b>	<b>2.631,4</b>	<b>4.750,6</b>	<b>7.382</b>	<b>2.200,0</b>	<b>2.850,0</b>	<b>12.432,0</b>

(milioni di euro)



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

I finanziamenti per le attività di Manutenzione Straordinaria, riportati nella soprastante tabella, sono stati previsti da specifici provvedimenti normativi e contrattualizzati attraverso i Contratti di Programma e i relativi atti integrativi.

**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.

Come riportato nelle precedenti redazioni della Relazione, si continua a riferire anche sulla spesa relativa al CdP-S 2012-2014, il cui programma di interventi è da ritenere praticamente completato. La situazione complessiva di detto atto contrattuale, infatti, è caratterizzata da un valore degli investimenti pari a circa 2.872 milioni di euro, con un grado di realizzazione al 2023 pari a circa il 100%.

Al 31/12/2023 permangono code di contabilizzazione, per un ammontare pari a circa 8 milioni di euro.

I singoli interventi sono, nella maggior parte dei casi, completati: il ritardo nell'ultimazione della spesa residua è, prevalentemente, riconducibile a fenomeni di natura amministrativo-contabile ovvero legati a chiusura collaudi, contabilità di fine lavori, variazioni titolarità gestione lavori.

Sono in corso le azioni poste in essere da parte del Gestore per la chiusura del primo ciclo contrattuale.

Con specifico riguardo, invece, al Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021, l'ammontare degli interventi contrattualizzati è pari a circa 4.502 milioni di euro ed impegnati per circa 4.403 milioni di euro con un grado di avanzamento di circa il 98%.

Il programma complessivo degli interventi al 2023 ammonta a circa 12.432 milioni di euro quasi interamente impegnati ed una spesa consuntivata al 31/12/2023 pari a circa 10.894 milioni di euro che determina un deficit di cassa pari a circa 1.938 milioni di euro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

CdP	Annualità Contrattuali	Importo contrattualizzato (M€)	Finan.to (M€)	AI 31-03-2024		AI 31-12-2023			
				DISPOSTO		SPESO		Erogato (M€)	Delta Erogato vs Speso (M€)
				M€	vs fin.to (%)	M€	vs. importo (%)	vs. disposto (%)	
		a	b	c	e=c/b	e	f=e/a	g=c/c	i
CdP-S 2012-14	I annualità (2012)	719,2	719,2	719,3	100,00%	717,4	99,80%	99,70%	
	II annualità (2013)	719,9	719,9	718,9	99,90%	717,4	99,70%	99,80%	
	III annualità (2014)	720,3	720,3	720,3	100,00%	718,4	99,70%	99,70%	-239,4
	IV annualità (2015)	720,5	720,5	720,5	100,00%	718,5	99,70%	99,70%	
	<b>Tot CdP-S 2012-14</b>	<b>2.879,90</b>	<b>2.879,90</b>	<b>2.878,90</b>	<b>100,00%</b>	<b>2.871,70</b>	<b>99,70%</b>	<b>99,70%</b>	
CdP-S 2016-21	I annualità (2016)	749,9	750	749,9	100,00%	744,7	99,30%	99,30%	
	II annualità (2017)	750,1	750	749,5	99,90%	745,8	99,40%	99,50%	
	III annualità (2018)	750	750	749,5	99,90%	741,9	98,90%	99,00%	
	IV annualità (2019)	749,8	750	749,8	100,00%	737,3	98,30%	98,30%	-579,3
	V annualità (2020)	750	750	746,7	99,60%	728,1	97,10%	97,50%	
	VI annualità (2021)	752	752	748	99,50%	704,9	93,70%	94,20%	
	<b>Tot CdP-S 2016-21</b>	<b>4.501,80</b>	<b>4.502,00</b>	<b>4.493,40</b>	<b>99,80%</b>	<b>4.402,80</b>	<b>97,80%</b>	<b>98,00%</b>	
CdP-S 2022-26	I annualità (2022)	2.200,00	2.200,00	2.205,00	100,20%	1.900,00	86,40%	86,20%	-1.119,00
	II annualità (2023)	2.850,00	2.850,00	2.788,00	97,80%	1.719,00	60,30%	61,70%	
	<b>Tot CdP-S 2022-26</b>	<b>5.050,00</b>	<b>5.050,00</b>	<b>4.993,00</b>	<b>98,90%</b>	<b>3.619,00</b>	<b>71,70%</b>	<b>72,50%</b>	
	<b>Totale</b>	<b>12.431,80</b>	<b>12.431,90</b>	<b>12.365,40</b>	<b>99,50%</b>	<b>10.893,50</b>	<b>87,60%</b>	<b>88,10%</b>	<b>-1.937,60</b>

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Relativamente al solo esercizio 2023 si è registrato un valore complessivo di spesa pari a 2.308 milioni di euro così dettagliata per CdP-S:

CdP-S	Speso 2023
CdP-S 2012-14	1,4
CdP-S 2016-21	68,4
CdP-S 2022-26	2.238,2
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>2.308,0</b>

(milioni di euro)

Il quadro di sintesi della spesa effettuata e quello delle erogazioni di cassa per Manutenzione Straordinaria al 31/12/2023 sono riportati, rispettivamente, nelle tabelle seguenti ed espressi in milioni di euro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Contabilizzazioni		Importo contrattuale	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totale al 2023
CdP-S	Annualità														
	Prima annualità (2012)	720	-	395,38	186,81	69,16	27,64	17,57	7,34	5,30	6,48	0,50	1,11	0,12	717,41
2012 - 2014	Seconda annualità (2013)	720	-		491,32	150,96	40,27	17,53	6,65	6,55	2,40	1,00	0,59	0,11	717,38
	Terza annualità (2014)	720	-		56,71	467,51	132,97	34,54	16,53	7,63	0,49	1,19	0,34	0,54	718,43
	Quarta annualità (2015)	720	-			339,38	248,55	82,58	23,65	14,66	5,45	1,58	1,97	0,65	718,46
	Sub totale CdP-S 2012 - 2014	2.880	-	395,38	734,85	1.027,01	449,43	152,21	54,17	34,13	14,82	4,27	4,01	1,42	2.871,68
2016 - 2021	Prima annualità (2016)	750	-	-	-	-	559,38	136,27	31,64	10,97	1,57	0,48	4,63	-0,18	744,75
	Seconda annualità (2017)	750	-	-	-	-		522,21	159,73	40,08	15,61	4,60	2,15	1,38	745,76
	Terza annualità (2018)	750	-	-	-	-			536,39	149,94	35,67	14,06	3,60	2,24	741,89
	Quarta annualità (2019)	750	-						14,47	543,59	131,19	33,36	9,81	4,91	737,33
	Quinta annualità (2020)	750	-							5,03	516,90	160,65	34,18	11,39	728,14
	Sesta annualità (2021)	752	-								0,00	534,49	121,72	48,68	704,89
Sub totale CdP-S 2016 - 2021		4.502	-	-	-	-	559,38	658,47	742,23	749,60	700,94	747,63	176,08	68,42	4.402,76
2022 - 2026	Prima annualità (2022)	2.200											1.380,84	519,16	1.900,00
	Seconda annualità (2023)	2.850												1.719,21	1.719,21
Sub totale CdP-S 2016 - 2021		5.050	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.380,84	2.238,37	3.619,21
Totale		12.432	-	395,38	734,85	1.027,01	1.008,80	810,68	796,40	783,74	715,76	751,90	1.560,93	2.308,21	10.893,65

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

SPELIZIONE ANNUALE PER FASCE AMBITO DI FINANZIAMENTO STATO DI FATTORI REGIONALI AL 31/12/2023 DEL CONTABILITÀ DI RENDIMENTO																
Erogazioni cassa			Importo contrattuale	Consuntivi												
CdP-S	Ministero erogatore	Fonte		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totale al 2023
2012 - 2014	MEF	Cap.1541	262,89		262,89											262,89
	MIT (*)	Cap. 7514 - Fondo Infra. - Del. CIPE 33/2012	271,44		88,30	76,01	107,14									271,44
		Cap.7122 - LDS 2016 (annualità 2012)(**)	26,53													-
		Cap.7122 - LDS 2016 (annualità 2012)(***)	2,03													-
	MIT	Cap. 7518 - Fondo infra. - Del. CIPE 22/2013	240,00	82,00		129,63	28,19	0,18								240,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2013	300,00		289,00	11,00										300,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2013	338,00		153,00	185,00										338,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2014	500,00			500,00										500,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2014	220,00			101,26	118,74									220,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2015)	500,00			300,74	199,26									500,00
2016 - 2022	MEF	Cap.7122 - LDS 2016 (annualità 2015)	220,00													-
	Sub totale CdP-S 2012 - 2014			2.880,89	- 82,00	793,19	1.303,64	453,33	0,18	-	-	-	-	-	-	2632,34
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2016)	750,00					585,09	164,91							750,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2017)	750,00						655,97	94,03						750,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2018)	750,00							509,50	181,86		58,64			750,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2019)	750,00								640,45	63,22	36,33			740,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2020)	750,00									571,90	136,45	15,65		724,00
	MEF	Cap.7122 - LDS 2015 (annualità 2021)	752,00											52,00	50,00	102,00
	MEF	Piano Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13)	26,53						7,50							7,50
		Ripristino risorse a favore del CdP-I	-26,53													-
2022 - 2026	Sub totale CdP-S 2016 - 2022			4.502,00	-	-	-	585,09	828,38	603,53	822,31	635,11	231,42	67,65	50,00	3.823,50
	MEF	Cap. 7122 - PG5	5.050,00											500,00	2.000,00	2.500,00
	Sub totale CdP-S 2022 - 2026			5.050,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,00	2.500,00
Totale			12.432,89	- 82,00	793,19	1.303,64	1.038,41	1.038,41	828,57	603,53	822,31	635,11	231,42	567,65	2.050,00	8.955,84

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

(\*\*) Quota oggetto di ripristino per effetto della contrattualizzazione del PON 2007-13

(\*\*\*) Quota residua a carico Legge di Stabilità 2016 (Cap 7122/PG2) a valle del ripristino risorse a favore del CdP-I per effetto della contrattualizzazione del PON

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**2.5.2 Avanzamento della spesa per la Manutenzione Straordinaria CdP 2022 - 2026**

Si riporta di seguito il dettaglio della spesa per Manutenzione Straordinaria per Sottosistemi/Programmi di intervento per l'annualità 2023.

SOTTOSISTEMA	PROGRAMMI	Costo (pianificato)	Disposto	Contabilizzato
<b>Infrastruttura Fisica</b>	Armamento	1.660,99	1.660,99	1.131,97
	Opere d'arte	146,70	146,70	46,86
	Sede	202,11	202,11	122,09
	Obblighi di legge	88,35	71,90	24,96
	MS Stazioni	30,00	29,88	10,06
	Mezzi d'opera	15,48	15,13	7,12
	MS Navigazione	6,50	6,50	0,00
	Altri Asset	46,27	41,27	18,65
<b>Totale Infrastruttura Fisica</b>		<b>2.196,40</b>	<b>4.174,48</b>	<b>1.361,71</b>
<b>Infrastruttura Energetica</b>	Linea di Contatto	134,66	134,66	56,25
	Luce e Forza Motrice	18,53	18,21	2,97
	Sotto Stazioni Elettriche (SSE)	45,21	41,25	3,08
	Obblighi di legge	1,13	1,13	0,18
	Mezzi d'opera	0,17	0,17	0,06
<b>Totale Infrastruttura Energetica</b>		<b>199,70</b>	<b>195,42</b>	<b>62,54</b>
<b>Infrastruttura Tecnologica</b>	Impianti di Sicurezza e Segnalamento	152,69	151,69	75,15
	Impianti di Telecomunicazione	31,94	30,76	18,44
	Obblighi di legge	0,00	0,00	0,00
<b>Totale Infrastruttura Tecnologica</b>		<b>184,63</b>	<b>182,44</b>	<b>93,59</b>
<b>Supporto Manutenzione ed Internazionalizzazione</b>	Aumento di Produttività	35,22	25,97	6,14
	Acquisti a Rimpiazzo	217,24	209,24	195,23
<b>Totale Supporto Manutenzione ed Internazionalizzazione</b>		<b>252,46</b>	<b>235,21</b>	<b>201,37</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>		<b>2.833*</b>	<b>2.787,56</b>	<b>1.719,21</b>

(milioni di euro)

\*È in corso l'assunzione di nuovi impegni contrattuali per la quota di 17 milioni di euro a completamento del costo dell'annualità 2023, oggetto della rendicontazione prevista per il 2024.

Di seguito, la sintesi per sottosistemi della spesa per Manutenzione Straordinaria al 31/12/2023 relativa alle annualità 2022 e 2023.

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

CdP-S 2022 - 2026	Manutenzione Straordinaria al 31/12/2023		
SOTTOSISTEMA	PIANIFICATO	IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
INFRASTRUTTURA ENERGETICA	198,82	196,36	138,27
INFRASTRUTTURA FISICA	1.613,19	1.611,10	1.425,60
INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA	215,17	212,76	158,88
SUPPORTO MANUTENZIONE E INTERNALIZZAZIONE	184,57	184,43	177,12
<b>I annualità (2022)</b>	<b>2.211,76</b>	<b>2.204,65</b>	<b>1.899,87</b>
INFRASTRUTTURA ENERGETICA	199,70	195,42	62,54
INFRASTRUTTURA FISICA	2.196,40	2.174,48	1.361,71
INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA	184,63	182,44	93,59
SUPPORTO MANUTENZIONE E INTERNALIZZAZIONE	252,46	235,21	201,37
<b>II annualità (2023)</b>	<b>2.833,20</b>	<b>2.787,56</b>	<b>1.719,21</b>
<b>TOTALE</b>	<b>5.044,96</b>	<b>4.992,21</b>	<b>3.619,08</b>

(milioni di euro)

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 86,18% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,68% dell'ammontare degli interventi programmati per l'annualità 2022 mentre per l'annualità 2023 il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 61,67% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 98,39% dell'ammontare degli interventi programmati.

### 2.5.3 Avanzamento della spesa per la Manutenzione Straordinaria CdP-S 2012 – 2014 e CdP-S 2016 – 2021

Nel 2023, il valore complessivo di spesa a valere sui due cicli contrattuali (CdP-S 2012-2014 e CdP-S 2016-2021) è stato di 69,8 milioni di euro, come dettagliato di seguito.

La spesa complessiva è stata ripartita tra i vari programmi nelle proporzioni riportate nella seguente tabella:

PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
Acquisti a rimpiazzo	3.962,36	5,68%
Aumento produttività	339,12	0,49%
Corpo stradale	27.532,68	39,46%
Impianti tecnologici	11.216,95	16,08%
Navigazione	4.615,26	6,61%
Terminali e servizi	15.668,41	22,46%
Trazione elettrica e SSE	6.466,01	9,23%
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>	<b>69.800,78</b>	<b>100%</b>

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tali dati possono altresì essere ripartiti rispetto alle attività poste in essere per ciascuno dei due Contratti, come riportato nella seguente tabella:

	PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
<b>Cdp-S 2012-14</b>	Acquisti a rimpiazzo	129,671	9,56%
	Aumento produttività	4,426	0,33%
	Corpo stradale	921,28	67,90%
	Impianti tecnologici	61,001	4,50%
	Terminali e servizi	265,81	19,59%
	Trazione elettrica e SSE		0%
<b>Cdp-S 2012-14 Totale</b>		<b>1.382,19</b>	<b>100%</b>
<b>Cdp-S 2016-21</b>	Acquisti a rimpiazzo	3.832,69	5,60%
	Aumento produttività	334,69	0,49%
	Corpo stradale	26.611,40	38,89%
	Impianti tecnologici	11.155,95	16,31%
	Navigazione	4.615,26	6,75%
	Terminali e servizi	15.402,59	22,51%
	Trazione elettrica e SSE	6.466,01	9,45%
<b>Cdp-S 2016-21 Totale</b>		<b>68.418,59</b>	<b>100%</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>		<b>69.800,78</b>	

(migliaia di euro)

Tale “vista” è valida anche per le contabilizzazioni complessivamente cumulate per le attività poste in essere nell’ambito di vigenza dei due Contratti (come detto, pari a circa 7.274 milioni di euro):

PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
Acquisti a rimpiazzo	186.252,37	2,56%
Aumento produttività	1.744.266,78	23,98%
Corpo stradale	3.641.039,29	50,05%
Impianti tecnologici	979.888,30	13,47%
Navigazione	29.411,12	0,40%
Terminali e servizi	257.020,69	3,53%
Trazione elettrica e SSE	436.499,17	6,00%
<b>TOTALE</b>	<b>7.274.377,73</b>	<b>100,00%</b>

(migliaia di euro)

I dati sopra riportati, ripartiti per le attività poste in essere per ciascuno dei due Contratti sono riportati nella seguente tabella:



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

	PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
<b>Cdp-S 2012-14</b>	Acquisti a rimpiazzo	77.154,51	2,69%
	Aumento produttività	600.983,34	20,93%
	Corpo stradale	1.638.328,43	57,05%
	Impianti tecnologici	283.211,15	9,86%
	Terminali e servizi	113.775,85	3,96%
	Trazione elettrica e SSE	158.171,75	5,51%
<b>Cdp-S 2012-14 Totale</b>		<b>2.871.625,03</b>	<b>100,00%</b>
<b>Cdp-S 2016-21</b>	Acquisti a rimpiazzo	109.097,86	2,48%
	Aumento produttività	1.143.283,44	25,97%
	Corpo stradale	2.002.710,86	45,49%
	Impianti tecnologici	696.677,15	15,82%
	Navigazione	29.411,12	0,67%
	Terminali e servizi	143.244,84	3,25%
	Trazione elettrica e SSE	278.327,42	6,32%
<b>Cdp-S 2016-21 Totale</b>		<b>4.402.752,70</b>	<b>100,00%</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>		<b>7.274.377,73</b>	<b>100,00%</b>

(migliaia di euro)

Si analizza di seguito lo stato di avanzamento della spesa al 31/12/2023 delle singole annualità contrattuali. Si evidenzia che la ripartizione degli importi pianificati di alcuni programmi hanno subito variazioni rispetto alle precedenti Relazioni. Ove ricorrenti, le suddette modifiche si sono rese necessarie per far fronte ad esigenze di forza maggiore, alle prescrizioni dell'ANSFISA o all'insufficienza dei parametri RAM (che individuano le caratteristiche fondamentali nel campo della manutenzione: affidabilità, disponibilità e manutenibilità).

**Prima annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2012).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,73% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 100,00% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
719.3	719.3	717.3

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2012	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	14.600	14.600	14.600
Aumento produttività	158.600	158.600	158.600
Corpo stradale	419.100	419.100	417.400
Impianti tecnologici	71.200	71.200	71.200
Terminali e servizi	27.100	27.100	26.900
Trazione elettrica e SSE	28.700	28.700	28.700
<b>TOTALE</b>	<b>719.300</b>	<b>719.300</b>	<b>717.300</b>

(migliaia di euro)

Seconda annualità del contratto del Contratto di Programma 2012-2014 (2013).

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,79% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,86% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
<b>719.900</b>	<b>718.900</b>	<b>717.400</b>

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2013	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	23.43423.400	23.43423.400	23.32623.300
Aumento produttività	197.622197.600	197.622197.600	197.586197.600
Corpo stradale	368.900	368.900	367.700
Impianti tecnologici	64.200	64.200	64.000
Terminali e servizi	33.300	32.300	32.300
Trazione elettrica e SSE	32.500	32.500	32.500
<b>TOTALE</b>	<b>719.900</b>	<b>718.900</b>	<b>717.400</b>

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Terza annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2014).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,74% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 100,00% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
<b>720.300</b>	<b>720.300</b>	<b>718.400</b>

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2014	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	7.100	7.100	7.000
Aumento produttività	207.100	207.100	207.000
Corpo stradale	388.000	388.000	387.100
Impianti tecnologici	62.900	62.900	62.700
Terminali e servizi	24.800	24.800	24.600
Trazione elettrica e SSE	30.400	30.400	30.000
<b>TOTALE</b>	<b>720.300</b>	<b>720.300</b>	<b>718.400</b>

(migliaia di euro)

**Quarta annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2015).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,72% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,98 % dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
<b>720.600</b>	<b>720.500</b>	<b>718.500</b>

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2015	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	32.500	32.500	32.300
Aumento produttività	37.800	37.800	37.800
Corpo stradale	467.100	467.100	466.100
Impianti tecnologici	85.600	85.500	85.300
Terminali e servizi	30.300	30.300	30.000
Trazione elettrica e SSE	67.300	67.300	67.000
<b>TOTALE</b>	<b>720.600</b>	<b>720.500</b>	<b>718.500</b>

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Prima annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2016).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,31% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,99% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
<b>750.000</b>	<b>749.900</b>	<b>744.700</b>

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2016	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	9.000	9.000	8.600
Aumento produttività	206.000	206.000	206.000
Corpo stradale	367.800	367.700	366.600
Impianti tecnologici	97.900	97.900	94.900
Navigazione	5.500	5.500	5.500
Terminali e servizi	19.400	19.400	19.000
Trazione elettrica e SSE	44.300	44.300	44.200
<b>TOTALE</b>	<b>750.000</b>	<b>749.900</b>	<b>744.700</b>

(migliaia di euro)

**Seconda annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2017).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,50% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,95% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
<b>749.900</b>	<b>749.500</b>	<b>745.800</b>

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2017	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	13.500	13.500	13.400
Aumento produttività	189.800	189.800	189.800
Corpo stradale	310.700	310.700	308.800
Impianti tecnologici	121.700	121.300	120.900
Navigazione	4.800	4.800	4.700
Terminali e servizi	19.900	19.900	19.400
Trazione elettrica e SSE	89.500	89.500	88.700
<b>TOTALE</b>	<b>749.900</b>	<b>749.500</b>	<b>745.800</b>

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Terza annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2018).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 98,98% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,94% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
<b>750.000</b>	<b>749.500</b>	<b>741.900</b>

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2018	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	12.500	12.500	12.300
Aumento produttività	189.300	189.300	189.200
Corpo stradale	335.800	335.400	331.000
Impianti tecnologici	128.500	128.500	127.300
Navigazione	2.700	2.700	2.700
Terminali e servizi	24.800	24.800	24.200
Trazione elettrica e SSE	56.400	56.400	55.200
<b>TOTALE</b>	<b>750.000</b>	<b>749.500</b>	<b>741.900</b>

(migliaia di euro)

**Quarta annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2019).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 98,34% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,97% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
<b>750.000</b>	<b>749.800</b>	<b>737.300</b>

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2019	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	27.400	27.400	26.300
Aumento produttività	189.000	188.900	188.700
Corpo stradale	351.400	351.400	344.900
Impianti tecnologici	117.300	117.200	115.800
Navigazione	3.000	3.000	3.000
Terminali e servizi	32.100	32.100	29.900
Trazione elettrica e SSE	29.800	29.800	28.800
<b>TOTALE</b>	<b>750.000</b>	<b>749.800</b>	<b>737.300</b>

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Quinta annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2020).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 97,51% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,62% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
<b>749.600</b>	<b>746.700</b>	<b>728.100</b>

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2020	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	22.800	22.800	22.500
Aumento produttività	195.900	195.900	195.600
Corpo stradale	336.000	334.700	326.200
Impianti tecnologici	118.600	117.800	115.400
Navigazione	6.700	6.700	6.200
Terminali e servizi	28.500	28.500	24.700
Trazione elettrica e SSE	41.100	40.300	37.500
<b>TOTALE</b>	<b>749.600</b>	<b>746.700</b>	<b>728.100</b>

(migliaia di euro)

**Sesta annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2021).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 94,23% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,55% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse pianificate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
<b>751.400</b>	<b>748.000</b>	<b>704.900</b>

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITÀ 2021	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	31.900	29.100	26.000
Aumento produttività	174.700	174.700	174.100
Corpo stradale	346.300	346.300	325.300
Impianti tecnologici	130.900	130.900	122.300
Navigazione	9.000	9.000	7.300
Terminali e servizi	31.100	30.500	25.900
<b>Trazione elettrica e SSE</b>	<b>27.400</b>	<b>27.400</b>	<b>23.900</b>
<b>TOTALE</b>	<b>751.400</b>	<b>748.000</b>	<b>704.900</b>

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.6 Il controllo delle opere d'arte**

In ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 5.17, lettera e) del Contratto di Programma-parte Servizi 2022-2026, nel quale è previsto che il Gestore provveda ad: *“effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero”*, sono pervenute da RFI, le seguenti relazioni:

- Relazione di monitoraggio delle opere d'arte concernente i ponti;
- Relazione generale annuale sullo stato della sicurezza delle gallerie per l'anno 2023, trasmessa ai sensi dell'art. 14 del DM 28/10/2005.

**2.6.1 Ponti**

Nella “Relazione di monitoraggio delle opere d'arte concernente i ponti” è riportata la consistenza di tali manufatti al 31/12/2023, dettagliata nella sottostante tabella, ripartita tra le 15 Direzioni Territoriali di RFI.

DTP	PONTI	VIADOTTI	CAVALCAVIA	SOTTOVIA-SOTTOPASSI	SOVRAPPASSI	TOT.
AN00	635	177	288	824	0	1.924
BA00	398	104	319	231	1	1.053
BO00	426	157	293	536	0	1.412
CA00	153	4	141	75	2	375
FI00	1.052	181	436	1.191	6	2.866
GE00	303	135	174	453	4	1.069
MI00	749	104	541	1.124	10	2.528
NA00	509	218	541	517	9	1.794
PA00	666	96	490	485	10	1.747
RC00	1.033	113	160	532	6	1.844
RM00	439	221	504	514	20	1.698
TO00	895	103	647	655	14	2.314
TS00	165	50	148	299	2	664
VE00	311	27	193	392	0	923
VR00	257	16	222	436	0	931
TOT.	7.991	1.706	5.097	8.264	84	23.142

La Rete ferroviaria italiana consta anche di altre tipologie di attraversamenti minori, solitamente utilizzati per il deflusso delle acque e caratterizzati da luce netta inferiore o pari a 300 cm a sezione rettangolare o circolare e raccolti nella classe “Ponticello/Tombino/Sifone/Cunicolo” la cui consistenza è riportata nella seguente tabella:

Ponticello/Tombino/Sifone/Cunicolo	
TOTALE	43.598

Le visite di controllo alle opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria si distinguono in:

- visite periodiche ordinarie;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- visite periodiche speciali ai ponti, ai viadotti e sottovia, ad arco o ad impalcato;
- visite straordinarie.

Per ciascuna opera visitata viene espresso un giudizio globale con una delle seguenti dichiarazioni:

a) L'opera è pienamente efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni;
b) L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni con le seguenti limitazioni e cautele [.....] finché non saranno portati a termine i provvedimenti proposti;
c) L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni con le seguenti limitazioni e cautele [.....].

Le limitazioni e le cautele vengono stabilite di volta in volta dagli ispettori di RFI.

L'elencazione dei giudizi utilizzati è riportata, nella tabella seguente:

Rif.Istr. 44C	Testo dichiarazione Istr. 44C	Giudizi di dettaglio
Punto II.5 a)	L'opera è pienamente efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni.	0010 Tipologia ammaloramenti da codice 0010 0020 Tipologia ammaloramenti da codice 0020 0030 Tipologia ammaloramenti da codice 0030 0040 Tipologia ammaloramenti da codice 0040 0050 Tipologia ammaloramenti da codice 0050
Punto II.5 b)	L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni, con le seguenti limitazioni e cautele ..... finché non saranno portati a termine i provvedimenti proposti.	0060 Tipologia ammaloramenti da codice 0060 0070 Tipologia ammaloramenti da codice 0070 0080 Tipologia ammaloramenti da codice 0080 0090 Tipologia ammaloramenti da codice 0090 0100 Tipologia ammaloramenti da codice 0100 0110 Tipologia ammaloramenti da codice 0110
Punto II.5 c)	L'opera è efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni, con le seguenti limitazioni e cautele .....	0090 Tipologia ammaloramenti da codice 0090 0100 Tipologia ammaloramenti da codice 0100 0110 Tipologia ammaloramenti da codice 0110

Lo stato manutentivo delle opere (ispezione alle opere d'arte), la dichiarazione e il codice Giudizio sono registrati dal Gestore mediante “avvisi” che vengono associati alle Sedi Tecniche (oggetto di manutenzione). Mediante il sistema informatico aziendale è possibile reperire lo stato di conservazione delle opere ed individuare gli eventuali ammaloramenti delle stesse.

I ponti, i viadotti ed i sottovia in esercizio, sia ad arco che ad impalcato, sono soggetti ad ulteriori visite periodiche (rispetto alle ordinarie) definite “speciali”:

- visite periodiche principali con frequenza triennale, nell'ambito delle quali viene effettuata la registrazione dei difetti. La visita principale ricomprende la visita ordinaria prevista nel medesimo anno.
- visite periodiche generali all'intera struttura aventi frequenza sessennale; la visita generale ricomprende la visita ordinaria e la visita principale previste nel medesimo anno e deve essere eseguita a “distanza di contatto” rispetto alla struttura oggetto di ispezione.

I ponti, i viadotti e sottovia, ad arco o ad impalcato di nuova costruzione o soggetti ad importanti lavori di ristrutturazione oppure all'atto del trasferimento di proprietà da parte di un altro Soggetto, entrano con la prima visita periodica generale nel ciclo di visite di controllo di cui sopra. Le risultanze di tale prima visita dovranno essere utilizzate come condizioni di riferimento per quanto attiene le condizioni in cui dovrebbe trovarsi la struttura nel corso delle visite successive. A seguito della prima visita periodica generale devono essere effettuate altre visite periodiche speciali:

- opere in muratura (muratura, calcestruzzo armato, calcestruzzo armato precompresso): dovranno essere visitate tra il 3° e il 6° mese dall'attivazione;



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- opere metalliche: alle travate metalliche con elementi saldati debbono essere effettuate visite estese a tutte le saldature con la seguente successione: dopo 3 mesi (2<sup>a</sup> visita), dopo 6 mesi (3<sup>a</sup> visita), dopo 1 anno (4<sup>a</sup> visita). Dopo la 4<sup>a</sup> visita, il controllo delle saldature sarà effettuato ogni anno e dopo il sesto anno con cadenza sessennale unitamente alle verifiche delle visite sessennali. Alle travate metalliche con elementi bullonati debbono essere effettuate visite estese anche a tutte le bullonature con la stessa successione già indicata per le saldature.

Le visite straordinarie si distinguono in:

- visite straordinarie a seguito di eventi eccezionali; tali visite devono essere eseguite al verificarsi di eventi eccezionali (alluvioni, terremoti, piene eccezionali ecc.). A seguito di tali circostanze va quindi effettuata un'accurata visita ai manufatti, estesa alla zona interessata dall'evento calamitoso, al fine di accertare che l'evento predetto non abbia avuto riflessi negativi sulla stabilità delle opere e la sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- visite straordinarie specialistiche; le visite straordinarie specialistiche possono essere disposte, per l'effettuazione di specifici accertamenti, su opere che presentino caratteristiche strutturali o con ammaloramenti che richiedano un giudizio professionale di livello specialistico adeguato. La visita specialistica può essere eseguita anche su una sola parte dell'opera.

A seguito dell'entrata in vigore del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (c.d. "Decreto Genova"), convertito in Legge n. 130 del 16/11/2018, è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP), realizzato con il DM n. 430 del 8/10/2019 (c.d. "Decreto AINOP") e che contiene, tra le altre, una sezione dedicata a ponti, viadotti e cavalcavia ferroviari.

In ottemperanza a detta disposizione di legge, RFI ha trasmesso i dati relativi alle opere (nello specifico ponti, viadotti, sottovia e cavalcavia ricadenti in asset di proprietà RFI su linee in esercizio e fuori esercizio) necessari ad alimentare l'AINOP unitamente ad un Manuale di Fornitura e Aggiornamento dati.

Le opere oggetto di fornitura costituiscono un'aliquota della consistenza totale dei ponti dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale in quanto non includono le opere di proprietà di Enti Terzi per la cui gestione vigono appositi accordi con RFI.

L'alimentazione di tale Archivio nel 2019, mediante due forniture, ha riguardato la scheda "Anagrafica" relativa alle principali caratteristiche tecniche ed allo stato conservativo delle opere. A partire dal 2020 le informazioni di tali schede vengono aggiornate in maniera automatizzata per recepire eventuali modifiche delle opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria.

La fornitura è stata inoltre integrata con la scheda "Manutenzioni", riferita alla manutenzione ordinaria e straordinaria, e nel 2021 anche con la scheda "Dati tecnici – As built", contenente gli elaborati grafici delle opere oggetto di fornitura.

Nella seguente tabella si riporta il numero di visite generali eseguite dal Gestore al 31/12/2023 sui ponti della Rete Ferroviaria Italiana. Sugli altri ponti vengono regolarmente eseguite da parte di RFI le visite periodiche ordinarie.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

VISITE GENERALI EFFETTUATE AL 31/12/2023	
DOIT	TOTALE
ANCONA	947
BARI	499
BOLOGNA	562
CAGLIARI	180
FIRENZE	1.133
GENOVA	463
MILANO	804
NAPOLI	639
PALERMO	998
REGGIO C.	1.264
ROMA	724
TORINO	654
TRIESTE	353
VENEZIA	462
VERONA	199
<b>TOTALE</b>	<b>9.881</b>

Per quanto concerne la valutazione della vulnerabilità sismica, a partire dal mese di aprile 2013 sono state avviate nei compartimenti territoriali di Rete Ferroviaria Italiana (Direzioni Territoriali Produzione) Infrastrutture Territoriali - DOIT), le necessarie indagini sulle strutture e sui terreni di fondazione di 76 edifici e 859 ponti.

Al fine di mantenere l'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, il Gestore prevede degli interventi di Manutenzione Ordinaria (MO) e Straordinaria (MS), i quali sono eseguiti da ditte qualificate mediante specifici strumenti contrattuali definiti Accordi Quadro (AQ). Inoltre, per la progettazione degli interventi, RFI si avvale di studi di ingegneria iscritti ad uno specifico albo di qualificazione e aggiudicatari di un apposito Accordo Quadro.

In prosecuzione dell'attività in essere, al 2023:

- sono state pressoché completate le attività afferenti a n. 29 Accordi Quadro triennali su scala nazionale, del valore complessivo di 60 milioni di euro, finalizzati al prosieguo delle indagini su terreni e strutture, propedeutiche allo svolgimento delle verifiche sismiche su ulteriori circa 3.000 opere afferenti al Sistema di Grande Viabilità ferroviaria;
- sono state espletate le procedure negoziali e sono stati affidati ulteriori n. 20 Accordi Quadro e sono in fase di avvio ulteriori 3 Accordi Quadro su scala nazionale per la prosecuzione delle attività di rilievo e di indagine su ulteriori 2600 opere (ponti e fabbricati);
- sono in corso di esecuzione n. 4 Accordi Quadro (7 milioni di euro cadauno) per la redazione di progetti di miglioramento sismico e ulteriori verifiche sismiche, complementari a quelle eseguite internamente a RFI;
- sono in fase di avvio ulteriori 3 Accordi Quadro (6 milioni di euro cadauno) per il prosieguo delle suddette attività di verifica e progettazione nonché per le verifiche ai fini della riclassificazione di linee.

Al 31/12/2023 sono state:

- effettuate le indagini sulle strutture e sui terreni di fondazione di 3.545 opere;
- eseguite le verifiche di vulnerabilità sismica su 2.767 ponti;
- redatti progetti di miglioramento sismico su 458 ponti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Inoltre, al 31/12/2023 sono stati avviati n. 228 interventi di miglioramento sismico sui ponti per i quali erano disponibili i relativi progetti definitivi, di cui 181 conclusi.

Nella seguente tabella è riportato lo stato di avanzamento per ogni Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale interessata. L'attività di verifica e progettazione riguarda sia i ponti che i fabbricati. In tabella sono riportati i dati relativi ai soli ponti.

DOIT	NUMERO OPERE INDAGATE AL 31/12/2023	NUMERO OPERE VERIFICATE AL 31/12/2023	NUMERO INTERVENTI PROGETTATI AL 31/12/2023	NUMERO INTERVENTI AVVIATI AL 31/12/2023	NUMERO INTERVENTI CONCLUSI AL 31/12/2023
ANCONA	379	314	103	71	56
BARI	174	173	24	7	7
BOLOGNA	199	133	41	26	14
CAGLIARI	78	52	0	0	0
FIRENZE	299	226	13	6	6
GENOVA	93	80	0	0	0
MILANO	212	129	7	3	3
NAPOLI	280	236	51	38	36
PALERMO	282	245	38	2	2
REGGIO C.	802	667	132	41	30
ROMA	226	124	20	7	2
TORINO	191	141	2	2	1
TRIESTE	82	71	21	20	19
VENEZIA	130	82	5	5	5
VERONA	118	94	1	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>3.545</b>	<b>2.767</b>	<b>458</b>	<b>228</b>	<b>181</b>

Nell'ambito del programma per l'adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (con particolare riferimento al carico assiale dei rotabili), è stato istituito un programma per gli interventi sui ponti, sottovia e viadotti ricadenti nelle linee costituenti i 4 corridoi della TEN-T non interessate dai programmi di upgrading/velocizzazione previsti nel piano industriale e non soggette a verifiche di vulnerabilità sismica ai sensi dell'OPCM 3274/2003.

Le attività riguarderanno in una prima fase i ponti che necessitano di interventi manutentivi favorendo le opere immediatamente cantierabili. Nel corso del 2019 sono state individuate le prime opere oggetto di intervento e nella seconda metà dell'anno sono stati finanziati (14,8 milioni di euro) ed avviati i primi interventi, mentre nel 2020-2023 sono stati finanziati, rispettivamente, ulteriori 13,3, 16,7, 14,7 e 24,6 milioni di euro per complessivi 84,1 milioni di euro per interventi su 70 opere. Sono stati complessivamente avviati n. 54 interventi di cui 33 conclusi.

Di seguito la ripartizione dello stato di avvio degli interventi di adeguamento dei ponti a STI.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

DOIT	NUMERO OPERE FINANZIATE AL 31/12/2023	NUMERO INTERVENTI AVVIATI AL 31/12/2023	NUMERO INTERVENTI CONCLUSI AL 31/12/2023
ANCONA	12	6	0
BOLOGNA	7	7	3
FIRENZE	3	3	2
GENOVA	7	5	5
MILANO	2	2	2
PALERMO	1	1	1
ROMA	7	5	2
TORINO	5	5	4
TRIESTE	15	11	10
VENEZIA	1	1	1
VERONA	10	8	3
<b>TOTALE</b>	<b>70</b>	<b>54</b>	<b>33</b>

L'elenco delle opere principali (Ponti-Viadotti-Sottovia in esercizio e fuori esercizio) con codice di giudizio maggiore o uguale di 60, viene costantemente aggiornato in ragione del fisiologico degrado che le opere subiscono con il passare del tempo e che viene particolarmente evidenziato dalla prosecuzione delle prime visite generali, le quali rappresentano un'ispezione di natura più approfondita.

Al 31/12/2023 l'elenco di ponti con codice di giudizio maggiore o uguale di 60 comprendeva 1.462 opere distribuite per DOIT come riportato nella seguente tabella.

PONTI							
DOIT	Opere con CG≥60	Codice Giudizio					
		60	70	80	90	100	110
AN	157	142	12	2	1	0	0
BA	12	12	0	0	0	0	0
BO	28	28	0	0	0	0	0
CA	4	4	0	0	0	0	0
FI	109	103	4	1	0	1	0
GE	95	87	1	5	0	0	2
MI	269	227	28	14	0	0	0
NA	104	80	13	8	0	2	1
PA	188	139	17	14	8	6	4
RC	108	104	2	2	0	0	0
RM	125	116	6	0	2	1	0
TO	102	94	3	3	2	0	0
TS	74	70	1	3	0	0	0
VE	61	60	0	1	0	0	0
VR	26	23	2	1	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>1462</b>	<b>1289</b>	<b>89</b>	<b>54</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>7</b>

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Gestore ha fornito gli aggiornamenti richiesti in merito al monitoraggio dell'andamento del numero di tali opere nelle annualità precedenti, comunicando quanto di seguito riportato.

	2020	2021	2022	2023
<b>Ponti</b>	<b>1.010</b>	<b>1.113</b>	<b>1.212</b>	<b>1.462</b>
<b>delta annuo:</b>		<b>+103</b>	<b>+99</b>	<b>+250</b>
<b>di cui:</b>				
<b>IN</b>		<b>+278</b>	<b>+278</b>	<b>+377</b>
<b>OUT</b>		<b>-175</b>	<b>-179</b>	<b>-127</b>

dove:

IN ponti con codice di giudizio  $\geq 60$  in incremento rispetto all'anno precedente;

OUT ponti con codice di giudizio  $\geq 60$  in diminuzione per effetto degli interventi realizzati.

Sulla base degli approfondimenti richiesti per le precedenti annualità, il Gestore ha fornito, per i ponti, l'elenco delle opere con codice di "Giudizio di Dettaglio" maggiore o uguale a 60 al 31/12/2023 con dettaglio degli interventi di manutenzione straordinaria programmati in via prioritaria e l'indicazione delle motivazioni di riduzione del codice di "Giudizio di Dettaglio" nel 2023 rispetto al 2022.

Per accelerare l'attuazione degli interventi il Gestore ha avviato un programma denominato "Conservazione Opere d'Arte" all'interno del Piano della Sicurezza che prevedeva inizialmente un fabbisogno finanziario annuo di 100 milioni di euro in 5 anni attuato in coerenza con gli altri due programmi già avviati per la stessa tipologia di opere finalizzate al miglioramento sismico secondo l'OPCM 3274/2003 (Programma A1013B) e al conseguimento dell'interoperabilità ai sensi del Regolamento UEN1315/2013 (Programma A1004F).

Nel corso del 2019 sono state individuate le prime opere oggetto di intervento e nella seconda metà dell'anno sono stati finanziati (32,6 milioni di euro) ed avviati i primi interventi, mentre nel 2020-2023 sono stati finanziati rispettivamente ulteriori 98,7 milioni di euro, 94,5 milioni di euro, 85,7 milioni di euro e 87,3 milioni di euro, per complessivi 398,8 milioni di euro per 570 interventi, come meglio dettagliato, per singolo ambito territoriale (Direzione Operativa Infrastruttura Territoriale) nella tabella riportata di seguito che riporta anche i dati relativi agli interventi avviati, 366, e conclusi, 271.

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

DOIT	NUMERO OPERE FINANZIATE AL 31/12/2023	NUMERO INTERVENTI AVVIATI AL 31/12/2023	NUMERO INTERVENTI CONCLUSI AL 31/12/2023
ANCONA	39	30	27
BARI	17	17	12
BOLOGNA	32	26	11
CAGLIARI	13	8	8
FIRENZE	48	34	15
GENOVA	20	11	8
MILANO	86	52	37
NAPOLI	46	15	13
PALERMO	55	26	19
REGGIO CALABRIA	23	11	11
ROMA	54	42	29
TORINO	37	19	14
TRIESTE	13	6	6
VENEZIA	61	45	39
VERONA	26	24	22
<b>TOTALE</b>	<b>570</b>	<b>366</b>	<b>271</b>

Il numero di interventi avviati di cui alla tabella precedente tiene conto esclusivamente dei lavori avviati e non include gli interventi per i quali sono in corso le progettazioni o per i quali si è in attesa dell'ottenimento dei pareri da parte degli enti competenti

Per maggiore informazione si riporta di seguito un dettaglio di spesa.

In relazione alle due classi specificate “Ponticelli/Tombini/Sifoni/Cunicoli” e “Ponti/Viadotti/Cavalcavia/Sottovia” nel 2023 sono state consuntivate spese pari 72,3 milioni di euro per interventi di Manutenzione Straordinaria relativi al CdP-S 2022-2026.

DESCRIZIONE	2022	2023
Manutenzione Straordinaria	53,6	72,3

(milioni di euro)

Si precisa che il dato riportato per le due annualità è comprensivo della spesa per le attività dell'ex programma di Conservazione Opere d'Arte, finanziato a partire dal 2022, nell'ambito del CdP-S 2022-26 vigente.

Al valore sopra riportato occorre aggiungere, per il 2023 e per le classi considerate, anche il dato di spesa di 80,3 milioni di euro relativo al programma “Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge” nonché ad altre tipologie di programmi/progetti del Contratto di Programma-parte Investimenti di cui i principali programmi vengono riportati di seguito.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

ADEGUAMENTO SISMICO 2015-2023 IN CDP - I									
STUDIO DI VULNERABILITA', PROGETTAZIONE INTERVENTI E REALIZZAZIONE (PERIODO 2015-2023)									
DESCRIZIONE	2015 M€	2016 M€	2017 M€	2018 M€	2019 M€	2020 M€	2021 M€	2022 M€	2023 M€
Studio, Progettazione e lavori	8,3	4,6	4,1	15,8	24,4	17,9	18,9	20,2	16,2

ADEGUAMENTO A STI 2019-2023 IN CDP - I					
DESCRIZIONE	2019 M€	2020 M€	2021 M€	2022 M€	2023 M€
Lavori	4,5	4,2	11,7	7,6	12,7

CONSERVAZIONE OPERE D'ARTE 2019-2023 IN CDP - I					
DESCRIZIONE	2019 M€	2020 M€	2021 M€	2022 M€	2023 M€
Lavori	15,6	17,5	62,3	48,1	25,0

### 2.6.2 Gallerie

Sulla tematica in argomento, occorre ricordare quanto già riferito in occasione delle precedenti relazioni.

In tema di sicurezza nelle gallerie ferroviarie è stata svolta un'attività di armonizzazione, con il coordinamento dell'Amministrazione, tra le norme nazionali e quelle europee.

Come è noto, in ambito nazionale è tuttora vigente il decreto interministeriale 28 ottobre 2005 sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie, le cui disposizioni tecniche sono parzialmente allineate con la normativa comunitaria, successivamente entrata in vigore.

La Commissione europea ha regolamentato la materia con la decisione 2008/163/CE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie», successivamente abrogata e sostituita con il Regolamento (UE) n. 1303/2014, a sua volta modificato dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2019/776. Quest'ultimo ha modificato il punto 3 dell'Allegato al precedente Regolamento prevedendo al punto 3.1 lettera a) che «*Il metodo comune di sicurezza dei rischi può essere applicato quale alternativa ai parametri corrispondenti di cui ai punti 4.2.1 e 4.2.2 al fine di soddisfare il requisito essenziale di "sicurezza" applicato ai sottosistemi "infrastruttura" e "energia"*».

In materia occorre poi ricordare il decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 che, al comma 2 dell'art. 53 recita: «*non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali, nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea*».

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tale contesto normativo regolatorio ha indotto l'Amministrazione a istituire uno specifico Tavolo tecnico per regolamentare la materia, armonizzando le disposizioni nazionali con quelle comunitarie.

Il Tavolo tecnico, coordinato dall'Ufficio di Gabinetto di questo Dicastero, a cui hanno partecipato oltre ai competenti Uffici dell'Amministrazione, anche l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e la Protezione Civile. Nel corso dei lavori sono stati auditi anche i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura nazionale RFI, l'Associazione ASSTRA che raccoglie le reti interconnesse e isolate rispetto all'infrastruttura ferroviaria nazionale e le imprese ferroviarie Mercitalia e Trenitalia.

Il Tavolo ha concluso i lavori a gennaio del 2020 elaborando un testo di schema di decreto.

Al fine di prevedere l'inquadramento di tale schema nell'ambito della normativa nazionale, è stato successivamente proposto uno specifico emendamento nell'ambito della legge n.21 del 26 febbraio 2021, che, all'articolo 13 comma 17-bis ha, quindi, previsto l'adozione da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, di un decreto con cui vengano approvate apposite linee guida finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria mediante specifiche prescrizioni tecniche di prevenzione e di protezione da applicare alle infrastrutture ferroviarie e ai veicoli da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie.

Al fine di adempiere alla sopra riportata disposizione di legge, è stato attivato nel gennaio 2022 un ulteriore Tavolo tecnico per la predisposizione della bozza di decreto e delle relative linee guida. I lavori del Tavolo sono terminati e la bozza di linee guida e il relativo decreto di approvazione sono stati trasmessi dall'ANSFISA a questa Amministrazione nel mese di marzo 2023.

Nelle more dell'adozione del suddetto decreto, la citata legge n.21/2021 (articolo 13 comma 17-bis) ha differito al 31 dicembre 2023 i termini previsti dall'articolo 3, comma 8, articolo 10, comma 2, e articolo 11, comma 4, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005. Inoltre, la medesima norma, all'articolo 13 comma 17-ter, ha modificato il già citato articolo 53, comma 2 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, facendo salva la possibilità di applicare parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti delle norme comunitarie, se finalizzati a garantire più elevati livelli di sicurezza del sistema ferroviario e a non determinare limitazioni all'interoperabilità o discriminazioni nella circolazione.

Il decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, recante disposizioni urgenti in materia di termini normativi, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, ha ulteriormente differito i termini sopra citati al 31 dicembre 2024.

Lo schema di decreto elaborato a marzo 2023 è stato successivamente notificato alla Commissione europea a cura dell'ANSFISA per il tramite del sistema di notifica gestito dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) che ha espresso parere favorevole con nota Ares (2024)7203829 del 10/10/2024.

Il testo approvato è stato successivamente trasmesso alle Amministrazioni competenti per l'acquisizione del previsto assenso di legge e verrà sottoposto al parere della Conferenza Unificata Stato-Regioni.

Considerato l'approssimarsi della suddetta scadenza (31/12/2024), al fine di scongiurare il rischio di non poter disporre dell'intero parco rotabile dal 1 gennaio 2025 e consentire la circolazione dei veicoli ferroviari non ancora adeguati ai requisiti previsti dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), è stata formulata una proposta emendativa di modifica del termine del 31/12/2024, riportato al comma 17-bis dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183 convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, con quello del 30 aprile 2025.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il succitato termine del 30 aprile 2025 trova giustificazione nel fatto che alla data del 31/12/2024 sullo schema di decreto approvato dalla Commissione si sono già espresse positivamente tutte le Amministrazioni (Consiglio Superiore, ANSFISA, Dipartimento dei VVFF) e che con nota prot. n. 48217 del 19/12/2024 l'Ufficio di Gabinetto di questo dicastero, ha richiesto l'inserimento dello schema di provvedimento nell'OdG della prossima seduta della Conferenza unificata Stato Regioni.

Le gallerie e le sequenze di gallerie sono state classificate dal Gestore, a partire dai risultati delle analisi del rischio, in 4 gruppi sulla base della posizione delle relative curve del rischio cumulato rispetto ai limiti superiori e inferiori di tollerabilità di cui al par. 4.3 dell'allegato III del DM 28/10/2005:

- Gruppo 1: composto dalle gallerie/sequenze di gallerie per le quali il grafico del rischio cumulato ricade nell'intorno del limite superiore di tollerabilità;
- Gruppo 2: composto dalle gallerie/sequenze di gallerie per le quali il grafico del rischio cumulato ricade nella zona di attenzione (ALARP), compresa tra i suddetti limiti inferiore e superiore di tollerabilità;
- Gruppo 3: composto dalle gallerie/sequenze di gallerie per le quali il grafico del rischio cumulato ricade nell'intorno del limite inferiore di tollerabilità;
- Gruppo 4: composto dalle gallerie/sequenze di gallerie per le quali il grafico del rischio cumulato ricade nella zona di piena accettabilità del rischio, al di sotto del limite inferiore di tollerabilità.

Dal 2017 in poi, sono stati resi disponibili con il Contratto di Programma i finanziamenti per gli ulteriori interventi per il miglioramento della sicurezza delle gallerie in esercizio, relativi a:

- segnaletica;
- corrimano;
- riserve idriche agli imbocchi;
- illuminazione d'emergenza;
- dispositivi per la messa a terra della linea di contatto.

Tali interventi sono in corso di realizzazione, come già fatto per le strade di accesso, a partire dalle gallerie a più elevato livello di rischio che ne risultano prive.

Gli interventi per il miglioramento della sicurezza delle gallerie esistenti ancora in corso consistono:

- nel proseguire le attività di adeguamento per le ultime 2 gallerie di lunghezza superiore a 5000 m della rete convenzionale; per la galleria S. Giacomo è stata aggiornata la progettazione definitiva dell'impianto di illuminazione di emergenza e l'inizio dei lavori è stato prorogato a causa di esigenze subentrate a livello territoriale; per la galleria Ronco è in corso la progettazione esecutiva dell'impianto di illuminazione di emergenza e l'inizio dei lavori è previsto a fine 2024;
- nel proseguire le attività finalizzate alla realizzazione delle strade di accesso agli imbocchi delle 49 gallerie e delle 12 sequenze di gallerie appartenenti alla famiglia di tunnel a più elevato livello di rischio (gruppi 1 e 2) non dotate di strade di accesso. Per tali interventi l'onere finanziario è di circa 43 milioni di euro e si fornisce il seguente aggiornamento:

49 gallerie

- per 15 gallerie è in corso la progettazione definitiva/esecutiva degli interventi;
- per 14 gallerie gli interventi sono in fase di realizzazione;
- per 20 gallerie gli interventi sono stati ultimati;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

## 12 sequenze di gallerie

- per 3 sequenze di gallerie la progettazione definitiva degli interventi è in fase di conclusione;
- per 1 sequenza di gallerie gli interventi sono in fase di realizzazione;
- per 2 sequenze di gallerie gli interventi sono in fase di ultimazione;
- per 6 sequenze di gallerie gli interventi sono stati ultimati;
- nel realizzare le attività finanziate e finalizzate alla realizzazione di corrimano, segnaletica e riserve idriche per 83 gallerie e 15 sequenze di gallerie appartenenti alla famiglia di tunnel a più elevato livello di rischio (gruppi 1 e 2) e alla realizzazione di illuminazione di emergenza e messa a terra della linea di contatto per 54 gallerie e 8 sequenze di gallerie appartenenti alla famiglia di tunnel a più elevato livello di rischio (gruppi 1 e 2). Per tali interventi l'onere finanziario è di circa 227 milioni di euro e si fornisce il seguente aggiornamento:
  - per 62 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione della segnaletica di emergenza è stata completata, per 2 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione è in corso;
  - per 79 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione del corrimano è stata completata, per 3 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione è in corso;
  - per 21 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione delle riserve idriche agli imbocchi è stata completata, per 13 gallerie/sequenze di gallerie è in corso l'installazione delle riserve idriche agli imbocchi, per 34 gallerie/sequenze di gallerie è in corso la progettazione;
  - per 5 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione dell'illuminazione di emergenza è stata completata, per 13 gallerie/sequenze di gallerie è in corso l'installazione dell'illuminazione di emergenza, per 5 gallerie è in corso la progettazione;
  - per 2 gallerie la realizzazione della messa a terra della linea di contatto è stata completata, per 11 gallerie è in corso l'installazione, per 8 gallerie/sequenze di gallerie è in corso la progettazione.
- nell'estendere il programma di miglioramento della sicurezza delle gallerie in esercizio, includendo nel programma stesso anche le 59 gallerie appartenenti al gruppo 3.

Da un'analisi preliminare dei rapporti annuali di sintesi predisposti dalle singole Unità Territoriali (che sono allegati alla Relazione generale del Gestore), risulta che, sul totale di 357 gallerie di lunghezza pari o superiore a 1.000 m, il 69% circa di esse è stato dichiarato, dal relativo Responsabile di Galleria, come avente infrastruttura ed impianti in buono stato di conservazione ed efficienti. Per il 31% circa delle gallerie, aventi criticità varie, i relativi Responsabili di Galleria hanno già programmato e pianificato lavori di adeguamento.

Nella Relazione generale annuale sullo stato della sicurezza delle gallerie per l'anno 2023 il Gestore conclude che *“la gran parte delle gallerie risulta anche per l'anno 2023 pienamente efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni”, ai sensi della dichiarazione a) punto II.5 della Procedura DTC PSE 44 I 1.*

*Infatti, necessitano di “limitazioni e cautele” ai sensi delle dichiarazioni b) e c) punto II.5 della Procedura DTC PSE 44 I 1, soltanto 77 gallerie che hanno avuto avvisi V1 con codice di giudizio pari o superiore a 60).”*

L'elenco delle gallerie con codice di giudizio maggiore o uguale di 60 viene costantemente aggiornato in ragione del fisiologico degrado che le opere subiscono con il passare del tempo e che viene particolarmente evidenziato dalla prosecuzione delle prime visite generali, le quali rappresentano un'ispezione di natura più approfondita.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Al 31/12/2023 tale elenco comprendeva 305 gallerie considerando, in aggiunta alle 77 di cui sopra, anche le gallerie di lunghezza inferiore a 1.000 metri distribuite per DOIT come riportato nella seguente tabella.

GALLERIE							
DOIT	Opere con CG≥60	Codice Giudizio					
		60	70	80	90	100	110
AN	40	39	1	0	0	0	0
BA	2	1	1	0	0	0	0
BO	6	5	0	1	0	0	0
CA	0	0	0	0	0	0	0
FI	22	20	0	0	1	1	0
GE	32	32	0	0	0	0	0
MI	10	9	0	1	0	0	0
NA	25	24	1	0	0	0	0
PA	44	35	5	0	4	0	0
RC	32	32	0	0	0	0	0
RM	22	22	0	0	0	0	0
TO	33	21	5	0	7	0	0
TS	27	27	0	0	0	0	0
VE	10	10	0	0	0	0	0
VR	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>305</b>	<b>277</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

Il Gestore ha fornito gli aggiornamenti richiesti in merito al monitoraggio dell'andamento del numero di tali opere nelle annualità precedenti, comunicando quanto di seguito riportato.

	2020	2021	2022	2023
<b>Gallerie</b>	<b>177</b>	<b>261</b>	<b>289</b>	<b>305</b>
<b>delta annuo:</b>		<b>+84</b>	<b>+28</b>	<b>+16</b>
<b>di cui:</b>				
<b>IN</b>		<b>+102</b>	<b>+49</b>	<b>+39</b>
<b>OUT</b>		<b>-18</b>	<b>-21</b>	<b>-23</b>

dove:

IN gallerie con codice di giudizio  $\geq 60$  in incremento rispetto all'anno precedente;

OUT gallerie con codice di giudizio  $\geq 60$  in diminuzione per effetto degli interventi realizzati.

Si è provveduto a richiedere al Gestore un approfondimento sulla programmazione degli interventi per le opere con codice di giudizio  $\geq 60$  al 31/12/2023.

Nel 2023 per gli interventi di manutenzione straordinaria alle opere infrastrutturali e per il miglioramento della sicurezza sono stati consuntivati 46,5 milioni di euro (23,83 milioni per Conservazione Opere d'Arte - Gallerie e 22,71 milioni per Miglioramento Sicurezza Gallerie).

Per l'anno 2024, in funzione delle risorse destinate, saranno realizzati interventi alle opere infrastrutturali e per il miglioramento della sicurezza delle gallerie per un importo complessivo di circa 65 milioni di euro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.7 Il monitoraggio della qualità della Rete**

Tra gli obblighi derivanti dal Contratto di Programma-parte Servizi 2022-2026 (brevemente, CdP-S), rientra il monitoraggio della qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente, come stabilito dall'articolo 8 comma 2, lett.c).

Il livello della qualità della Rete viene misurato attraverso i seguenti indicatori:

- a) indicatore del livello di Guasti (espresso 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 relative alle attività di manutenzione di competenza 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/Mercato, lunga percorrenza-servizio universale, regionale, cargo.

In data 1 gennaio 2022 sono entrati in vigore, come stabilito dalla Delibera ART n.151/2019 (del 22 novembre 2019), nuovi meccanismi di calcolo dei KPI che ridefiniscono profondamente i metodi finora applicati. Di ciò si riferirà nel prosieguo della presente relazione.

L'Allegato 1c del Contratto di Programma-parte Servizi 2022-2026 prevede "gli indicatori di performance orientati agli utenti" adottati anche all'interno della Carta dei Servizi 2022 di RFI per il monitoraggio dei KPI relativi ai servizi di maggiore rilevanza per il pubblico, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti:

- d) Indicatori di performance orientati agli utenti: KPI su tematiche relative alla sicurezza, alla customer satisfaction ed all'ambiente.

Per i primi due indicatori sub **a)** e **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 sub **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'articolo 8.2 lett. c), riporta i soli valori aggregati, rapportati ai "valori-soglia" definiti contrattualmente negli allegati 1a e 1b al CdP-S.

Come riferito nelle relazioni relative alle annualità precedenti, dal 2019 è intervenuta una variazione sulle modalità di attribuzione delle cosiddette cause esterne. Infatti, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con la Delibera n. 118/2018 (*"Indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2020, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI, al PIR 2019, nonché relative alla predisposizione del PIR 2021"*) ha prescritto al Gestore, tra l'altro, di avviare il processo di revisione della Comunicazione Operativa 269 del 30 luglio 2010 (in seguito: COp 269), concernente la procedura operativa *"Attribuzione e validazione delle cause di ritardo"*.

In tale direzione, ad inizio 2019, è stato adottato un diverso approccio nell'attribuzione delle cause esterne di ritardo, in particolare per superare la logica di collegare ad un evento esterno alcune situazioni di guasto, da ricondurre invece alla capacità dell'operatore del settore di prevedere, tutelarsi e programmare. In sintesi, una significativa quota parte degli eventi che precedentemente veniva attribuita a cause esterne (furto cavi di rame, anomalie causate dal maltempo ecc.) è stata ricondotta a cause ascrivibili al Gestore dell'infrastruttura.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tali variazioni hanno, conseguentemente, interessato ed impattato il monitoraggio degli indici di puntualità e del livello dei guasti.

Le variazioni, determinate dal diverso criterio di attribuzione delle cause di ritardo, hanno, quindi, indotto, con la stesura del Contratto di Programma-parte Servizi per il periodo 2022-2026, la necessità di adeguare e verificare i criteri e i valori soglia, utili a una ottimale valutazione delle performances.

In tal senso, quindi, i KPI individuati nel nuovo Atto contrattuale per il periodo 2022-2026 sono, a livello di intera rete, i medesimi che RFI pubblica in ottemperanza a quanto previsto dalla delibera ART n.151/2019, che ha disposto che i dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario successivo siano pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all'interno del portale ePIR.

Al fine di non duplicare attività e introdurre metriche di misurazione difformi, nel Contratto sono stati adottati i medesimi valori ed è stato preso a riferimento un processo già in essere, regolato dalla ART stessa, prevedendo un aggiornamento periodico dei valori target in aderenza con i meccanismi previsti dalla citata delibera. In tal senso, ogni eventuale evoluzione oggetto di disciplina attraverso i provvedimenti della ART, vedrà un corrispondente adeguamento del Contratto.

Si riportano di seguito in dettaglio i valori degli indicatori, come forniti dal Gestore, relativamente al monitoraggio della qualità della rete al 31/12/2023.

**Indicatore del Livello di Guasti**

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2023 mostra come l'andamento registrato per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a (colonna D) del CdP-S 2022-2026.

Il dato mostra come la performance registrata nel corso dell'anno per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/km)		
	Valori Soglia	Consuntivo 2023	Scostamento
<b>Linee con <math>T_g \leq 40</math></b>	0,50	0,30	-0,20
<b>Linee con <math>40 &lt; T_g &lt; 100</math></b>	0,80	0,70	-0,10
<b>Linea con <math>T_g \geq 100</math></b>	1,20	0,90	-0,30
<b>Linee all'interno dei Nodi</b>	2,20	2,00	-0,20
<b>Linee con velocità <math>\geq 250</math> km/h e dotate di ERTMS</b>	0,90	0,60	-0,30

**Indicatori Tempi di Primo Intervento**

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2023 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a (colonna C) al CdP-S 2022-2026.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2023 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $T_g \leq 40$	$\leq 1,5$ h	47,4	-42,6
Linee con $40 < T_g < 100$	$\leq 1,5$ h	41,0	-49,0
Linea con $T_g \geq 100$	$\leq 1$ h	37,4	-22,6
Linee all'interno dei Nodi (*)	$\leq 0,5$ h	20,6	-9,5
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS (*)	$\leq 0,5$ h	21,5	-8,5
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 1$ h	33,2	-26,9
Linee con velocità $\geq 250$ km/h e dotate di ERTMS	$\leq 1$ h	35,0	-25,1

(\*) Valore riferito all'orario di lavoro (8.00-16.36 da lunedì a venerdì), negli altri orari il valore dei tempi di primo intervento è pari ad 1 ora

### 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.

La puntualità dei treni, presa a riferimento nel CdP-S per misurare le performance di Puntualità annuali del Gestore, come riportato nell'Allegato 1b del Contratto, viene misurata, conteggiando la puntualità dei treni, escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle Imprese Ferroviarie.

A titolo informativo, si rappresenta che rientrano nei “Servizi a mercato” le “Freccie” di Trenitalia e i treni “Italo” di NTV, mentre appartengono alla categoria “Lunga Percorrenza/Servizio universale” i treni Intercity, Eurocity ed Euronight.

Di seguito i dati della puntualità RFI per l'anno 2023.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	Consuntivo 2023	Delta
Mercato	0' - 5'	80,9	81,1	0,2
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 5'	84,5	82,0	-2,5
Regionale	0' - 5'	95,6	95,4	-0,2
Cargo	0' - 30'	89,5	88,0	-1,5

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

I valori consuntivati nel 2023 sono al di sopra della soglia di performance comunicata per il servizio Mercato, mentre sono al di sotto di tale soglia tutti i restanti servizi.

Il Gestore ha evidenziato che la puntualità nel 2023 è stata influenzata dai seguenti principali fattori:

- incremento delle indisponibilità, dovuto ai lavori di potenziamento infrastrutturali previsti dal PNRR con riduzione della capacità delle linee ed irrigidimento degli scenari di circolazione (ad esempio l'interruzione della linea Bologna – Prato nel periodo estivo)
- riduzione della capacità infrastrutturale da ricondurre ad eventi esogeni particolarmente impattanti quali gli eventi alluvionali dell'Emilia-Romagna nel mese di maggio, e la chiusura del traforo ferroviario del Frejus, ancora in atto, seguito evento franoso del mese di agosto.

**Indicatori di performance orientati agli utenti**

Come in precedenza riferito, l'Allegato 1c del Contratto di Programma-parte Servizi 2022-2026 prevede “gli indicatori di performance orientati agli utenti” adottati anche all'interno della Carta dei Servizi 2023 di RFI per il monitoraggio dei KPI relativi ai servizi di maggiore rilevanza per il pubblico ovvero Sicurezza, Customer Satisfaction e Ambiente.

Come rappresentato nella tabella di seguito riportata, nel 2023 i target riferiti alle categorie Sicurezza, Customer Satisfaction ed Ambiente sono stati conseguiti e confermano le ottime performance degli ultimi anni.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

AREA KPI	KPI	Indicatore	Valore target CdP-S	2023
Sicurezza	Safety	numero di FWSI/ treni x km (*)	<i>Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"</i>	raggiunto
	Security	% persone soddisfatte	85%	94,8%
Customer Satisfaction	Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione			
	Percezione della stazione nel complesso	% viaggiatori soddisfatte	90%	98,3%
	Percezione complessiva dell'illuminazione	% viaggiatori soddisfatte	90%	98,1%
	Percezione complessiva della pulizia nel complesso	% viaggiatori soddisfatte	90%	97,8%
	Percezione dell'informazione nel complesso in stazione	% viaggiatori soddisfatte	90%	98,7%
	Livello di soddisfazione complessiva del servizio di assistenza erogato nel circuito SALE BLU	% persone soddisfatte	90%	99,6%
Sostenibilità delle attività e dei servizi RFI (**)	Governance - Elaborazione Procedura per la condivisione con gli stakeholder dei programmi di intervento previsti dal piano di resilienza della rete infrastrutturale	impegno (***)	attuazione	raggiunto
	Governance - Elaborazione Sistema di Sustainable Procurement RFI per l'integrazione dei criteri ESG in tutte le fasi di approvvigionamento di beni, lavori e servizi	impegno (***)	attuazione	raggiunto

(\*) n. "decessi e lesioni gravi" / km percorsi in un anno su reti RFI [Nota: "decessi e lesioni gravi" secondo la terminologia ERA "FWSI ovvero Fatalities and Weighted Serious Injuries"]

(\*\*) aggiornamento target annuali in coerenza con obiettivi dichiarati in Carta Servizi

(\*\*\*) monitoraggio interno



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Per quanto riguarda l'area Ambiente (Sostenibilità delle attività e dei servizi RFI), il Gestore definisce annualmente, nell'ambito dell'aggiornamento della carta dei Servizi, nuovi KPI e target.

Nello specifico per il 2023 sono stati definiti e raggiunti due target, entrambi orientati al miglioramento della corporate governance ESG, che vedono nel coinvolgimento degli stakeholder un fattore chiave dei processi aziendali.

Come da impegni, sono infatti stati emessi due documenti di indirizzo:

- il primo, la *“Procedura per condivisione con gli stakeholder dei programmi relativi al piano di resilienza della rete infrastrutturale”* individua la modalità sia di coinvolgimento degli stakeholder sia di gestione dei rapporti con gli stessi (pubblici e privati) direttamente o indirettamente interessati dagli interventi previsti dai programmi per la riduzione della vulnerabilità della rete;
- il secondo, le *“Linee Guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti di RFI e Società controllate”*, declina i criteri ESG da inserire nelle diverse fasi del processo di approvvigionamento di beni, lavori e servizi, con particolare riferimento alla fase negoziale al fine di migliorare il profilo di sostenibilità di tutta la filiera.

**Sintesi dei dati**

I dati relativi al monitoraggio della qualità della Rete al 31 dicembre 2023 confermano i valori dell'indicatore livello dei guasti (numero guasti al km di rete) rispetto a quelli del 2022, per quasi tutti i gruppi di rete, ad eccezione del gruppo “Linee con velocità  $\geq 250$  km/h e dotate di ERTMS” per il quale si registra un lieve peggioramento (+0,1 n. guasti/km). Il dato mostra come la performance registrata nel corso dell'anno per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti.

I valori consuntivati nel 2023 per l'indicatore di puntualità sono al di sopra della soglia di performance comunicata per il servizio Mercato, mentre sono al di sotto di tale soglia tutti i restanti servizi.

Il Gestore ha evidenziato che la puntualità nel 2023 è stata influenzata dai seguenti principali fattori:

- incremento delle indisponibilità, dovuto ai lavori di potenziamento infrastrutturali previsti dal PNRR con riduzione della capacità delle linee ed irrigidimento degli scenari di circolazione (ad esempio l'interruzione della linea Bologna – Prato nel periodo estivo)
- riduzione della capacità infrastrutturale da ricondurre ad eventi esogeni particolarmente impattanti quali gli eventi alluvionali dell'Emilia-Romagna nel mese di maggio, e la chiusura del traforo ferroviario del Frejus, ancora in atto, seguito evento franoso del mese di agosto.

Si ritiene, quindi, opportuno avviare un approfondimento con il Gestore, al fine di attivare uno specifico monitoraggio dei guasti all'infrastruttura, nonché per verificare le ulteriori possibili cause che hanno determinato il mancato raggiungimento delle soglie di performance contrattuali, anche tenendo conto delle nuove modalità di attribuzione delle cause e di determinazione annuale delle soglie.

Ciò al fine di valutare e verificare le eventuali misure di intervento atte a migliorare l'efficienza del sistema, un conseguente miglioramento generale della puntualità, anche in relazione alle attività connesse al PNRR, nonché per eventuali ulteriori approfondimenti anche con l'Autorità di regolazione dei trasporti.

**2.8 Regolamento Tassonomia**

Come indicato alla lettera T) delle premesse del CdP-S 2022-2026 con il Regolamento “Tassonomia” le Società soggette all'obbligo di pubblicazione della Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario (DNF), sono tenute ad includere, nella DNF stessa, informazioni su come e in che misura le attività dell'impresa siano associate ad ‘attività economiche ecosostenibili’ esplicitando la quota di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

fatturato (Turnover KPI), di spese operative (OpEx KPI) e di spese in conto capitale (CapEx KPI) riferite ad attività o processi associati ad ‘attività economiche ecosostenibili’. Secondo il Regolamento un’attività economica può essere considerata “ecosostenibile” se:

- contribuisce al raggiungimento di uno o più dei sei obiettivi ambientali definiti senza arrecare danno significativo (principio DNSH- Do No Significant Harm);
- rispetta le ‘garanzie minime di salvaguardia’ coerenti con le Linee guida OCSE e con i Principi guida dell’ONU, in materia di diritti umani, diritti dei lavoratori ecc.;
- è conforme agli specifici screening criteria e obblighi di reporting che sono progressivamente in definizione a livello europeo.

Questi ultimi sono stati ad oggi definiti con il Regolamento Delegato (UE) n. 2139/2021 (c.d. ‘Atto Clima’) in relazione ai primi due obiettivi ambientali (“mitigazione dei cambiamenti climatici” e “adattamento ai cambiamenti climatici”); i criteri di vaglio tecnico per i restanti quattro obiettivi ambientali sono definiti con il Reg. Delegato (UE) 2023/2486 (c.d. ‘Atto Ambiente’).

Le modalità di esposizione nella disclosure delle informazioni sulle attività ecosostenibili sono invece regolate dal Reg. Delegato UE n. 2021/2178 e s.m.i (c.d. ‘Disclosure Delegated Act’).

In base ai Regolamenti citati, Ferrovie dello Stato Italiane ha prodotto l’informativa, qualitativa e quantitativa, pubblicata nella DNF, consolidando i contributi delle Società del Gruppo, tra cui quello elaborato da RFI esposto in sintesi di seguito.

In relazione all’esercizio 2023 RFI, in riferimento all’Atto Clima, ha individuato come proprie “attività eleggibili” (*eligible activities*) quelle riconducibili all’attività n. 6.14 *Infrastrutture per il trasporto ferroviario* e all’attività n. 6.10 *Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliari* con riferimento alle attività di navigazione ferroviaria. Tali attività sono quindi state sottoposte a verifica della piena rispondenza ai requisiti di sostenibilità (*screening criteria* applicabili, principio DNSH, garanzie minime di salvaguardia) in esito alla quale sono state individuate le “attività allineate” (*aligned activities*) e identificati i connessi dati economico-finanziari (*Turnover, OpEx e CapEx*) ad esse associati.

In particolare, a valle della verifica del rispetto dei criteri di vaglio tecnico, sono state individuate le attività rientranti nella 6.14 *Infrastrutture per il trasporto ferroviario* relative sia alle linee elettrificate, in quanto mirate in prevalenza all’obiettivo *mitigazione dei cambiamenti climatici*, sia a interventi infrastrutturali collegati alla mitigazione dei rischi meteorologici, anche effettuati sugli asset più vulnerabili, in quanto orientate all’obiettivo *adattamento ai cambiamenti climatici*.

Tali attività sono quindi state sottoposte alla verifica, anche sulla base di evidenze documentali, del rispetto del principio DNSH, verificandone l’assenza di impatti negativi sui restanti obiettivi ambientali grazie a presidi quali ad esempio sistemi di gestione ambientale, acquisizione di certificazioni, analisi dei rischi climatici, valutazione della vulnerabilità degli asset, valutazioni di impatto ambientale (VIA), dichiarazioni ambientali di prodotto (EPD), criteri ambientali minimi (CAM).

Dall’analisi condotta è emerso che per l’esercizio 2023 sono legati ad ‘attività ecosostenibili’ che contribuiscono agli obiettivi di mitigazione del cambiamento climatico e di adattamento al cambiamento climatico:

- circa l’86% di Turnover;
- circa l’82% di OpEx;
- circa l’89% di CapEx.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

## 2.9 Le linee sospese dall'esercizio e le linee dismesse

Le linee ferroviarie, in mancanza di domanda di trasporto, possono essere poste in stato di sospensione dall'esercizio.

Nella tabella successiva, si riporta, l'elenco delle linee sospese all'esercizio ferroviario, contenuto nel Prospetto Informativo della Rete edizione giugno 2024.

	Elenco linee con sospensione del servizio commerciale	Causa sospensione		Regioni interessate
1	Savona Parco Doria-Savona Marittima	B		Liguria
2	Santo Stefano-Sarzana (via Ponzano Magra)	B		Liguria
3	Ancona - Ancona Marittima	A		Marche
4	Aosta - Pré S. Didier	A		Valle d'Aosta
5	Romagnano Sesia – Varallo Sesia	A		Piemonte
6	Codola-Sarno	A		Campania
7	Caltagirone-Gela	B		Sicilia
8	Olbia - Olbia I.B.	B		Sardegna
9	Asciano-Monte Antico	A		Toscana
10	Benevento-Bosco Redole	B		Campania - Molise
11	Alcamo Dir. - Trapani (via Milo)	B		Sicilia
12	Castagnole delle Lanze - Cantalupo	A		Piemonte
13	Ceva-Ormea	B		Piemonte
14	Asti-Chivasso	B		Piemonte
15	Mondovì-Bivio Madonna dell'Olmo	B		Piemonte
16	Asti-Casale Monferrato	B		Piemonte
17	Casale Monferrato - Mortara	A		Piemonte - Lombardia
18	Pinerolo-T. Pellice	B		Piemonte
19	Porto Empedocle - Agrigento Bassa	B		Sicilia
20	Priverno-Terracina	B		Lazio
21	Avellino -Rocchetta	B		Basilicata - Campania
22	San Nicola Melfi- Gioia del Colle	B		Basilicata - Puglia
23	Osoppo - Maniago	B		Friuli Venezia Giulia
24	Santhià-Arona	B		Piemonte
25	Carpinone- Sulmona	B		Abruzzo - Molise
26	Vercelli - Casale Popolo	B		Piemonte
27	Fabriano - Pergola	B		Marche
28	Castellammare-Gragnano	A		Campania

Nella soprastante tabella le linee sono classificate in base alla tipologia di causa sospensiva:

- **A:** linee che non sono state oggetto di richiesta di programmazione di servizi commerciali;
- **B:** linee con limitazioni infrastrutturali non compatibili con le esigenze commerciali e/o per le quali non esiste adeguata copertura economica per gli interventi necessari al ripristino.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

La consistenza delle linee sospese riportate nell'elenco ammonta a circa 1.200 km di linea.

In alternativa alla sospensione dall'esercizio, o come conseguenza, il Gestore può proporre al vaglio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una proposta per la loro definitiva dismissione dall'esercizio ferroviario. L'Atto di Concessione (DM 138T-2000), all'articolo 2, comma 2 prevede, infatti, che possano essere dismesse dall'esercizio quelle linee non più utilizzate per il servizio ferroviario.

In tale ultimo caso, su proposta del Gestore RFI, il MIT, avvia una verifica con le Amministrazioni competenti (Ministeri dell'Economia e delle Finanze e della Difesa) e consulta gli Enti territoriali interessati, sulla necessità di mantenere in esercizio una infrastruttura che non ha più una sufficiente domanda di trasporto. Nel caso di unanime concerto, emette il Decreto di dismissione dall'esercizio ferroviario. Per tali linee cessa, da parte dello Stato, la corresponsione degli oneri per la manutenzione ordinaria e straordinaria. Tali cespiti, ai sensi delle norme vigenti, restano nel patrimonio del Gestore, che, può effettuarne una adeguata valorizzazione.

È possibile visionare sul sito internet istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'elenco delle linee ferroviarie dismesse dall'esercizio dal 1997 in poi ed i relativi Decreti Ministeriali che ne hanno statuito la dismissione.

Il patrimonio delle linee dismesse di proprietà RFI S.p.A. è quantificabile in circa 850 km di sedime di ex linee non più utilizzate, in via definitiva, per la circolazione di treni. Sono classificabili in due tipi:

- intere linee che costituiscono "relazioni" per il trasporto ferroviario tra le località servite, che non sono più esercite in quanto, a seguito l'emanazione dell'apposito decreto ministeriale di dismissione definitiva, non risultano più incluse nell'Atto di Concessione a RFI per la gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;
- tratti di linee, da riferirsi a linee ferroviarie restanti comunque in esercizio, i quali sono stati dismessi a seguito della realizzazione e della successiva entrata in esercizio di varianti di tracciato sulla linea di appartenenza, corrispondenti ai medesimi tratti dismessi, cioè di nuovi e più moderni tratti di ferrovia che vanno a sostituire per la circolazione dei treni quelli dismessi.

Al suddetto quantitativo di linee dismesse di proprietà di RFI va però sottratto un insieme costituito da alcune ex linee, della lunghezza complessiva di circa 185 km, le quali, pur essendo state in passato formalmente dismesse con decreto ministeriale, sono state riclassificate come "tratte ferroviarie ad uso turistico" dalla Legge 128/2017 (assieme ad altre linee "sospese all'esercizio commerciale") e di conseguenza nuovamente inquadrate nell'ambito dell'esercizio ferroviario.

Risultano quindi effettivamente dismesse, e destinabili per un futuro riutilizzo non ferroviario, circa 670 km di ex-linee oggi di proprietà di RFI. Si tratta di beni disponibili per essere ceduti a terzi ai fini di un loro riutilizzo. Completano il quadro delle linee dismesse, ancora in asset al Gruppo FS, ulteriori 434 km circa di ex-linee di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da riguardarsi nella medesima ottica di futuro riuso. Ne deriva che, complessivamente, le linee dismesse del Gruppo FS sommano a 1.104 km.

Le linee dismesse sono oggetto di attività di custodia e manutenzione, finalizzate a garantire la sicurezza dei luoghi ed a preservarne il valore, mantenendo l'efficienza dei vari manufatti e delle cosiddette "opere d'arte" (ponti, gallerie ecc.).

I sedimi e gli edifici delle ferrovie dismesse, potenzialmente, sono destinabili a progetti di riuso e rivitalizzazione funzionale a beneficio dei territori attraversati e delle comunità interessate. Attualmente la strategia del Gestore è quella di promuovere la riconversione dei tracciati in greenways, cioè in vie di comunicazione "lente", che vanno oltre il concetto della semplice pista

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

ciclopeditonale e che sono comunque riservate in esclusiva a utenti che si spostano con mezzi non motorizzati: in bicicletta, a piedi, a cavallo ecc.

Considerati quindi i benefici economici e sociali che possono ottenersi con la riqualificazione del patrimonio dismesso, i principali interlocutori e attori della riconversione funzionale delle linee in parola sono, di norma, le Amministrazioni pubbliche territorialmente interessate, alle quali il Gestore potrebbe cedere la proprietà dei beni in questione, nonché la responsabilità della loro gestione, una volta riconvertiti.

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

Nel piano di vendita di FS Sistemi Urbani per la valorizzazione delle linee di proprietà di RFI, anno 2023, sono state inserite le linee dismesse tra cui la "Bari Sant'Andrea-Modugno" e la "Ponte Biagio Assereto-Bivio Succursale Parco Campasso".

In data 19 marzo 2021 è stato sottoscritto un Protocollo di intesa tra RFI e l'associazione AMODO (Alleanza per la Mobilità Dolce), per la messa in campo di varie attività di collaborazione, quali partecipazioni a iniziative ed eventi, nonché condivisione di banche dati, quest'ultima finalizzata alla realizzazione di un "Atlante della mobilità Dolce in Italia", che sovrapponga e integri le reti ferroviarie locali e le stazioni, con le ciclovie, i cammini, le greenways, i parchi naturali, i borghi italiani e gli altri attrattori turistici che verranno ritenuti rilevanti, evidenziandone le possibili sinergie; il prodotto è digitale e viene aggiornato annualmente.

Tra le iniziative di RFI per la comunicazione e la promozione riguardanti l'argomento linee dismesse, nonché le possibilità per il loro riutilizzo, va evidenziata la produzione avvenuta negli ultimi anni di alcune pubblicazioni destinate soprattutto ai soggetti istituzionali di cui si è detto, per far conoscere questo asset e per promuoverne l'utilizzo futuro, e in particolare:

- l'Atlante delle linee ferroviarie dismesse, (pubblicato a ottobre 2016 con aggiornamento e riedizione nel giugno 2022) che illustra la consistenza di questo asset e lo descrive, soffermandosi sulla storia delle ex linee fino all'attuale stato di dismissione;
- l'Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse, (pubblicato a novembre 2018) che riprende la descrizione delle linee, ma con specifico riferimento ai valori paesaggistici, naturalistici e storico-culturali che si ritrovano nei territori attraversati, mettendo in evidenza le possibili interrelazioni con le altre infrastrutture per la mobilità "dolce";
- l'Atlante delle greenways su linee FS - Dal disuso al riuso, (pubblicato nel dicembre 2019 con aggiornamento e riedizione nel dicembre 2022) dove si completa l'excursus, con la descrizione di una serie di tracciati, non più in proprietà ferroviaria, che sono stati trasformati e quelli ancora di proprietà del Gruppo FS da trasformare in greenways; illustrando esempi di riconversione realizzati in Italia e all'estero e su come si è potuto realizzare concretamente la trasformazione di ex-linee dando loro nuova vita, generando un sistema di mobilità green, dolce e sostenibile. La riedizione è stata tradotta anche in lingua inglese e verrà editata on line a settembre 2023, in vista dell'11ª edizione "European Greenways Award".

Le tre pubblicazioni e il relativo progetto editoriale sono stati premiati il 30 settembre 2021 nel corso del 10th European Greenways Awards, promosso dalla EGWA (Associazione Europea delle greenways) e tenutosi a Valencia (ES), ricevendo il second price nella categoria delle exemplary initiatives. Le pubblicazioni sono state definite dalla Commissione: «eccellenti e preziose; esempi di buone pratiche di trasformazioni riuscite e suggerimenti per nuove modalità di conversione delle strade verdi in Italia»

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nel mese di novembre 2023 RFI ha organizzato, per la prima volta in Italia, la Conferenza della European Greenways Association e il Premio dell'Associazione Europea Greenways presso il Campidoglio, nella sua 11° edizione a cui hanno preso parte ben 16 Paesi europei.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.10 Attività condotte in merito all'applicazione della normativa appalti e connessi adempimenti antimafia**

Il Contratto di Programma-parte Servizi 2022-2026, prevede, tra gli obblighi per il Gestore, all'articolo 5.17 lettera c), quello di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia.

In merito all'applicazione della normativa appalti, si evidenzia che le procedure di gara complessivamente processate da Direzione Acquisti, nell'anno 2023, sono pari a n. 390 per un importo complessivo di circa 21,612 milioni di euro.

In tale periodo temporale, sono state aggiudicate 253 attività negoziali, per un importo pari a 16.483 milioni di euro.

Gli appalti sopra le soglie comunitarie sono stati gestiti fino al 30 giugno ai sensi del d.lgs.50/2016 e a partire dal primo luglio ai sensi del Decreto Legislativo del 31 marzo 2023, n. 36 Codice dei contratti pubblici, per la parte relativa ai Settori Speciali.

Per quanto concerne gli appalti di importo inferiore alla soglia comunitaria, gli stessi sono stati disciplinati da un apposito regolamento interno "Regolamento per le Attività Negoziali delle Società del Polo Infrastrutture del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane di cui alla Comunicazione Organizzativa Intersocietaria n. 91/AD del 21 lug. 2023" in conformità ai principi comunitari e alle prescrizioni contenute nel Codice Etico, nel Modello 231 e nella Policy Anticorruzione.

Nel 2024 è prevista l'emissione della Procedura Operativa Direzionale "Attività negoziali" che regola l'intero processo negoziale al fine di garantire la regolarità, la trasparenza, la correttezza e la standardizzazione delle Attività Negoziali nel rispetto della vigente normativa comunitaria, nazionale, di Gruppo FS e interna a RFI.

In merito alle verifiche dei requisiti di ordine generale, le stesse sono state effettuate dal Gestore nei confronti degli operatori economici potenzialmente aggiudicatari delle procedure di gara, ed hanno riguardato i motivi di esclusione di cui all'art. 80 del d.lgs. 50/2016, poi sostituito dagli artt. 94 e ss. del d.lgs.36/2023.

Ad integrazione delle sopradette verifiche, il Gestore procede, altresì, a dare seguito ai previsti adempimenti antimafia, connessi alla normativa relativa ai contratti pubblici; a riguardo, l'art. 94 co. 2 del d.lgs. 36/2023 riporta infatti, tra le varie cause di esclusione, la sussistenza, con riferimento ai soggetti indicati al comma 3, di ragioni di decadenza, di sospensione o di divieto previste dall'articolo 67 del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 o di un tentativo di infiltrazione mafiosa di cui all'articolo 84, comma 4, del medesimo codice.

La consultazione della Banca Dati Nazionale Unica della documentazione antimafia (BDNA) è lo strumento a mezzo del quale il Codice Antimafia consente di effettuare tali verifiche.

L'*internal auditing* è un'attività indipendente e obiettiva di *assurance* e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione del Gestore, nonché per valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di *corporate governance*.

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

- verificare, con i limiti propri degli strumenti di indagine a disposizione, l'operatività e l'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCI GR), sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità, e di fornire valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia;
- fornire supporto specialistico al management in materia di Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, al fine di favorire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione dei controlli nei



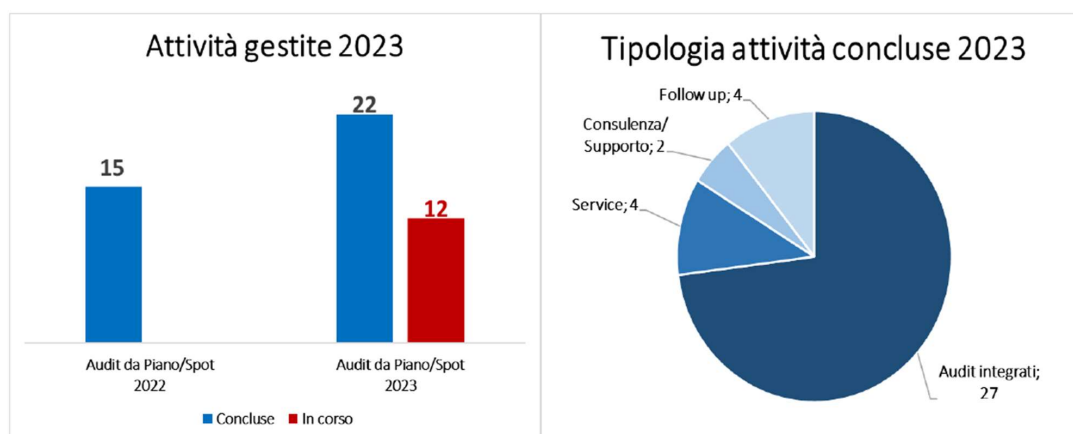
RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

processi aziendali e promuovere il costante miglioramento della *governance* e del *risk management*.

La responsabilità del corretto disegno e dell'efficace funzionamento nel tempo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, della definizione degli obiettivi aziendali e di processo, della prevenzione ed individuazione di irregolarità, nonché della corrispondenza delle modalità di gestione dei rischi con i piani di contenimento definiti, è propria del *management*, ossia dei responsabili della gestione.

Nel corso del 2023 si sono conclusi complessivamente 49 interventi di attività audit (di cui n. 37 conclusi nel 2023 e altri n. 12 interventi in corso al 29 febbraio 2024).

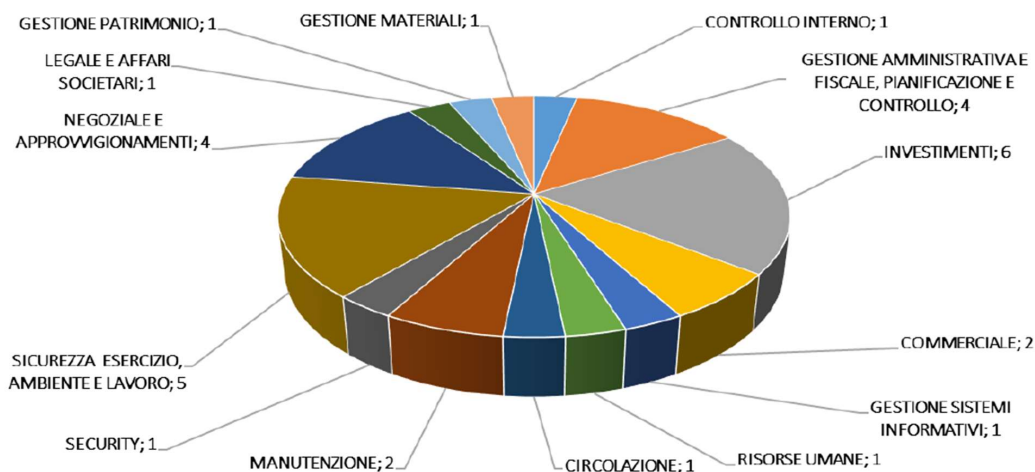
L'insieme delle attività gestite nel 2023 è sinteticamente di seguito rappresentato:



Delle n. 37 attività concluse, con l'esclusione di n. 4 attività eseguite in service per le società controllate e di n. 2 di consulenza/supporto, per n. 31 attività di internal audit è stata espressa una valutazione di sintesi (rating) sullo stato del disegno e dell'operatività del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) di RFI.

Le attività complessivamente gestite hanno interessato, in diversa misura, tutti i principali processi operativi e di supporto della società, come riportato nel grafico sottostante che raffigura i processi coinvolti dai n. 31 interventi di internal audit conclusi su RFI nel 2023 e valutati con rating SCIGR.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

- Investimenti (n. 6);
- Sicurezza esercizio, ambiente e lavoro (n. 5);
- Negoziale e approvvigionamenti (n.4);
- Gestione amministrativa e fiscale, pianificazione e controllo (n. 4).

Rispetto alle attività valutate, quelle che hanno trattato temi afferenti all'applicazione della normativa sugli appalti e i connessi adempimenti antimafia sono state n. 5.

Per i rilievi emersi nei sopracitati Rapporti di Internal Audit la Società ha sempre avviato e attuato appropriate azioni correttive, nel rispetto delle tempistiche indicate nei singoli Piani di Azione monitorati dalla Direzione Internal Audit.

Gli aspetti di dettaglio che, seppur circoscritte nei perimetri degli interventi, sono da considerarsi attinenti alla normativa appalti riguardano isolati casi di verifiche incomplete dei requisiti generali dell'affidatario (ex art. 80 del Codice degli Appalti) e antimafia (ai sensi del D.lgs 159/2011 e s.m.i), in disallineamento con quanto previsto dal Manuale operativo per la gestione delle attività negoziali.

In una singola situazione è stato riscontrato un parziale rispetto dello svolgimento delle procedure di gara, consistente nella richiesta formulata ad un operatore economico di migliorare la propria offerta senza tener conto del divieto di rinegoziazione delle offerte nelle pubbliche gare dopo l'aggiudicazione.

La società si è attivata per garantire un più efficace controllo del processo e, a garanzia del perfezionamento delle verifiche di legge prima della stipula dei contratti, sono state emesse note interne alle preposte strutture.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

PAGINA BIANCA

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3. Il Contratto di Programma 2022-2026— parte Investimenti (CdP-I)**

L'assetto del sistema ferroviario italiano è caratterizzato, in linea con quanto previsto dalle disposizioni comunitarie, da una situazione di separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno dell'Holding Ferrovie dello Stato S.p.A., tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., società titolare della concessione della rete e che gestisce l'infrastruttura, e Trenitalia S.p.A., società che effettua il trasporto e che è affidataria del contratto di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri.

Il Decreto Legislativo n. 112/2015 e ss.mm.ii., di attuazione della direttiva 2012/34/UE, disciplina i rapporti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI). In particolare, all'articolo 15 comma 1, dispone che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma, quest'ultimi di durata non inferiore a cinque anni.

L'iter approvativo dei Contratti di Programma, originariamente stabilito nel Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, è stato riformato con l'emanazione del Decreto Legge n. 152 del 6 novembre 2021 *“Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”*, convertito con modificazioni dalla Legge 29 dicembre 2021 n. 233. Dette modifiche normative sono state introdotte dal Legislatore al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 e dal decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, nonché con l'obiettivo di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari.

Il Contratto di Programma 2022-2026 - parte investimenti (CdP-I) è stato sottoscritto dal MIT e da RFI rispettivamente in data 19 e 20 dicembre 2022 ed ha concluso il suo iter autorizzativo il 19 dicembre 2023 con la registrazione da parte della Corte dei Conti, al n. 4045, del Provvedimento SN del 19.12.2022 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze. È il primo Contratto di programma che ha seguito il nuovo iter procedurale introdotto dall'art. 5 del suddetto decreto-legge n. 152 del 6 novembre 2021.

Il CdP-I, tra MIT e RFI, è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e al suo adeguamento agli obblighi di legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

In particolare, il Contratto di Programma disciplina, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti, per la manutenzione ed il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, per il miglioramento della qualità dei servizi, per lo sviluppo dell'infrastruttura.

Nell'elaborazione delle tematiche finalizzate a fornire lo stato di attuazione dei programmi/progetti di investimento ferroviari al 31 dicembre 2023, sono state prese a riferimento la struttura, i costi e le risorse finanziarie del citato CdP-I 2022-2026 nonché l'aggiornamento 2023 del CdP-I.

**3.1 Gli indirizzi strategici della programmazione economico finanziaria nazionale e comunitaria**

La programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di legge, deve

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

avvenire necessariamente in coerenza con gli indirizzi strategici in materia di trasporti e con la programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Nel caso specifico del CdP-I 2022-2026 la base pianificatoria su cui poggia l'assetto del Contratto si rinviene nelle sottoelencate indicazioni programmatiche a scala comunitaria e a scala nazionale.

- Innanzitutto rilevano gli orientamenti dell'Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che prospettano, allo scopo di realizzare uno spazio unico europeo dei trasporti che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile, la creazione di una rete TEN-T articolata su due livelli: una rete "Core", da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi, ed una rete "Comprehensive", da realizzare entro il 2050, che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale (Regolamento UE n. 1315/2013)
- La pianificazione del CdP-I deve, inoltre, tener conto, sempre su scala comunitaria, del Regolamento UE n. 1316/2013, che ha istituito il "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility – CEF -) per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, prevedendo uno stanziamento complessivo pari a 24,05 miliardi di euro, nell'ambito delle azioni del quadro finanziario 2014- 2020. Il programma di sviluppo delle Reti di Trasporto Trans-europee (TEN-T) viene cofinanziato dalla Commissione UE, insieme agli Stati nazionali, attraverso appositi bandi di gara, con i quali vengono selezionati i progetti di interesse europeo che più contribuiscono agli obiettivi del programma.
- Occorre, inoltre, rispettare l'obiettivo del riequilibrio territoriale degli investimenti previsto **dall'articolo 7-bis della legge 27 febbraio 2017, n. 18**, di conversione del decreto-legge n.243/2016, che dispone, a decorrere dalla legge di bilancio per il 2018, l'obbligo delle amministrazioni centrali di destinare agli interventi nel territorio meridionale un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento (pari quindi al 34%).
- La pianificazione degli interventi deve, inoltre, tener conto di quanto disposto dall' **art.2, della L.191/2009** (legge finanziaria 2010). I commi da 232 a 234 di detta legge introducono la nozione di "lotto costruttivo" nella realizzazione dei progetti prioritari, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T inseriti nel programma di infrastrutture strategiche, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro, tempi di realizzazione superiore a quattro anni e che non siano suddivisibili in lotti di importo inferiore a un miliardo di euro. Per tali opere, il CIPE può autorizzare l'avvio della realizzazione del progetto definitivo per lotti costruttivi, nel limite di un importo complessivo residuo da finanziare di 10 miliardi di euro. Il comma 233 prevede che il CIPE, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assuma l'impegno di finanziare integralmente l'opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato. Deve inoltre assegnare prioritariamente le risorse rese disponibili per i progetti di cui al comma precedente, seguendo le fasi indicate nel cronoprogramma, fino al completamento delle opere stesse.
- Ai fini del monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, diretto a garantire la trasparenza della spesa pubblica, occorre, poi, rispettare gli obblighi previsti dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 che disciplina l'attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 196/2009, in capo alle Amministrazioni pubbliche nonché agli ulteriori soggetti che realizzano opere pubbliche.
- Il nuovo approccio alla programmazione infrastrutturale trova, inoltre, un riferimento cardine nelle "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" di cui all'art.8, comma 4, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.228, che prevede la predisposizione, da

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

parte di ciascun Ministero, di linee guida standardizzate per la valutazione degli investimenti nei settori di propria competenza, finalizzate alla redazione del DPP (Documento Pluriennale di Pianificazione). Le linee guida definiscono, in particolare, i criteri e le procedure per la valutazione ex-ante dei fabbisogni di infrastrutture e servizi e delle opere, per la selezione degli interventi da includere nel DPP nonché per la valutazione ex-post delle opere. Il 1 dicembre 2016 il Cipe ha approvato il documento che definisce i criteri e le procedure per la valutazione ex ante dei fabbisogni infrastrutturali, la valutazione ex-ante delle singole opere e la selezione degli interventi da includere nel DPP di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- Il nuovo Codice degli Appalti (**D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.**) prevede, infine, un ulteriore cambiamento radicale nella fase di avvio delle nuove infrastrutture, attraverso il superamento dello studio di fattibilità e del progetto preliminare previsti dal precedente codice e l'individuazione del 1° livello progettuale nel progetto di fattibilità. Esso è finalizzato a verificare se sussistano le condizioni tecnico-economiche, ambientali e territoriali per realizzare un'infrastruttura e individuare, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività.

### 3.2 L'iter di approvazione

Le modifiche apportate dal decreto-legge n. 152/2021 all'art.15 comma 2 del d.lgs. n.112/2015 e alla legge n.238/1993 ridisegnano l'iter approvativo dei contratti di programma quinquennali - parte servizi e parte investimenti - ed i relativi aggiornamenti annuali, disciplinando in maniera puntuale e coordinata un duplice livello approvativo:

- il **documento strategico della mobilità ferroviaria (DSMF)**, atto quinquennale che rappresenta il luogo di confronto tra le istituzioni che, a diverso titolo, definiscono le politiche di sviluppo del trasporto;
- i **contratti di programma**, parte investimenti e parte servizi (di durata quinquennale e aggiornabili annualmente) tra il MIT e RFI, i quali rappresentano i principali documenti di programmazione operativa con cui vengono contrattualizzate le risorse finanziarie stanziato dallo Stato.

Il Decreto legge ha aggiornato l'art. 1 comma 7 del D. Lgs. 112/2015, definendo i contenuti del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria (DSMF), con validità di norma quinquennale, ed il relativo iter di approvazione, sottoposto ad aggiornamento triennale o comunque in caso di mutamento degli scenari di carattere eccezionale. Il Documento dovrà essere inviato dal MIT, entro il 31 marzo dell'anno di scadenza del contratto di programma, alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata (rideterminandone a questo livello il ruolo approvativo) che si devono esprimere entro 30 giorni dalla ricezione del documento, decorso il quale il MIT procede all'approvazione dell'atto con proprio decreto.

In merito al contenuto, il DSMF reca l'illustrazione delle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici.

Esso deve, inoltre, indicare:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- gli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria, con particolare riferimento ai programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture, anche in esecuzione di specifici obblighi di legge;
- i programmi di sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni con riferimento alla rete Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di primo e secondo livello;
- gli interventi prioritari sulle direttrici, nonché gli interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale;
- le attività relative al fondo per la progettazione degli interventi e le relative indicazioni di priorità strategica;
- le priorità strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti;
- la localizzazione degli interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle regioni del Mezzogiorno;
- le linee strategiche delle sperimentazioni relative alle innovazioni tecnologiche e ambientali;
- la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria;
- le metodologie di valutazione degli investimenti, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale e sociale e alla accessibilità per le persone con disabilità;
- i criteri di valutazione della performance del gestore e le relative penalità.

Il DSMF costituisce, in sintesi, la premessa per la stesura e l'attuazione del Contratto di programma. Il nuovo iter approvativo prevede che il MIT, di concerto con il MEF, entro il mese di giugno dell'anno precedente all'inizio di ciascun quinquennio programmatorio, sottoponga lo schema di contratto all'approvazione del CIPESS che adotterà la relativa delibera entro trenta giorni. Il MIT informa l'organismo di regolazione, che si esprime entro quindici giorni relativamente ai profili di competenza e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto dello schema di contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoposto all'approvazione del CIPESS.

La delibera del CIPESS è sottoposta al controllo di legittimità da parte della Corte dei Conti, ai sensi dell'articolo 41, comma 5, del decreto-legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011 n. 21. Al fine di permettere una più celere realizzazione degli interventi ferroviari, è ammessa la registrazione anche parziale della delibera del CIPESS, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione. In tal caso, il CIPESS può adottare, su richiesta del MIT, d'intesa con il MEF, una delibera integrativa o modificativa delle parti non registrate.

Lo schema di contratto di programma è sottoscritto tra il MIT e il Gestore dell'infrastruttura entro quindici giorni dalla registrazione da parte della Corte dei Conti della delibera di approvazione del medesimo schema da parte del CIPESS. Il contratto di programma è trasmesso, entro cinque giorni dalla sottoscrizione, dal MIT alle Camere, al Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS, con apposita informativa.

Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante.

Relativamente agli aggiornamenti annuali dei contratti di programma, il decreto-legge n.152/2021 ha velocizzato l'iter di approvazione prevedendo iter differenziati a seconda dell'entità delle risorse da contrattualizzare, disponendo che entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio il MIT e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedano alla sottoscrizione dell'atto, in coerenza con quanto previsto dal documento strategico. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del MIT di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS, mentre agli aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura prevista per l'approvazione dei contratti di programma quinquennali.

### 3.3 La Struttura del Contratto di programma 2022-2026 – parte Investimenti (CdP-I)

In continuità con il precedente Contratto di Programma, parte investimenti, viene delineato un piano degli investimenti in corso e programmatici articolato in 4 sezioni ben distinte, delle quali la prima contiene le opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria, altre due sezioni hanno carattere programmatico, in quanto rappresentano la pianificazione tecnico-economica di massima per un periodo temporale almeno decennale ed infine, un'ultima sezione, con l'indicazione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio "oltre Piano", ossia oltre l'orizzonte decennale del Piano.

Ciò consente una visione di ampio respiro dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, favorendo un'analisi più dettagliata delle diverse priorità di intervento.

Nello specifico, le 4 sezioni sono le seguenti:

- **Sezione 1 - Opere in corso finanziate**, riferita alle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria;
- **Sezione 2 - Fabbisogni finanziari 2023-2026**, riferita alle opere con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto (primo quinquennio);
- **Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2027-2031**, riferita alle opere da finanziare nel secondo quinquennio;
- **Sezione 4 - Fabbisogni finanziari oltre Piano**, riferita ad opere da avviare oltre l'orizzonte decennale del Piano.

Gli investimenti sono ulteriormente classificati in tre Tabelle in base alla modalità di realizzazione:

- **Tabella A**: - “Portafoglio investimenti in corso e programmatici”;
- **Tabella B**: - “Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali”, ai sensi dell’art. 2 comma 232 e ss. della Legge Finanziaria 2010 e dell’art.1 comma 76 della Legge di Stabilità 2014, per i quali il CIPESS assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera;
- **Tabella C**: “Opere ultimate”.

Gli investimenti in corso e programmatici, ricompresi nella Tabella A, sono inoltre stati rappresentati secondo i seguenti due punti di vista:

#### 1) *Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario.*

Per rispondere alle prescrizioni espresse dal CIPE nelle delibere 112/2015 e nel parere n. 3855 del 2016, i singoli interventi sono stati classificati secondo il relativo status attuativo-finanziario tenendo conto della natura dell'intervento (progetto o programma), della copertura finanziaria (integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare) e della priorità dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio), come di seguito rappresentato:

- a. **Programmi pluriennali di interventi**: tale classe è riferita a programmi di intervento che presentano fabbisogni finanziari per la prosecuzione dei successivi cicli di programmazione nel primo e secondo quinquennio contrattuale;



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- b. **Interventi in esecuzione:** tale classe è riferita a progetti integralmente coperti finanziariamente che possono essere sia in fase di progettazione sia di realizzazione che possono presentare fabbisogni finanziari per opere accessorie e di completamento nel primo quinquennio contrattuale;
- c. **Interventi prioritari:** tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari per l'eventuale completamento progettuale e/o per la successiva fase realizzativa nel primo quinquennio contrattuale;
- d. **Interventi in progettazione:** tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari nel primo quinquennio contrattuale per l'eventuale completamento della fase progettuale e nel secondo quinquennio contrattuale per la fase realizzativa;
- e. **Interventi in programma:** tale classe è riferita a progetti con fabbisogni finanziari per la fase realizzativa oltre il decennio.

2) *Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione* coerenti con il DSMF, come di seguito rappresentato:

- A01 Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change;
- A02 Sviluppo tecnologico;
- A03 Accessibilità stazioni;
- A04 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori;
- A05 Valorizzazione delle reti regionali;
- A06 Città metropolitane;
- A07 Porti e interporti: ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete;
- A08 Aeroporti: accessibilità su ferro;
- A09 Direttrici di interesse nazionale.

### 3.4 Il quadro finanziario

Il Contratto di Programma 2022-2026, parte investimenti, tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contiene tutti i finanziamenti per gli investimenti ferroviari che fanno capo a RFI in cui confluiscono risorse statali, sia che essi derivino da disposizioni puntuali che assegnano risorse specifiche in maniera vincolata a precise destinazioni (ad esempio da provvedimenti normativi, da delibere CIPE, da decisioni comunitarie, da decreti di autorità di gestione di programmi di co-finanziamento nazionale ed europeo, da convenzioni con gli enti locali) sia nei casi in cui la destinazione delle risorse non sia vincolata (come avviene ad esempio per le assegnazioni in conto impianti delle risorse statali previste nel capitolo n.7122/PG 2 del Ministero dell'economia e delle finanze). Per quest'ultima categoria di finanziamenti è il Contratto stesso che ne definisce l'effettiva destinazione a programmi e progetti di investimento e ciò rappresenta un importante obiettivo del Contratto medesimo, senza il quale tali risorse non sono utilizzabili per il Gestore dell'infrastruttura. Allo stesso modo, il Contratto consente di riallocare risorse derivanti da economie operative o eccedenze di stanziamento verso altre destinazioni, anche a copertura di eventuali definanziamenti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Piano degli Investimenti previsto nel Contratto deriva dallo sviluppo di una piattaforma di proposte di intervento che rispondono alle seguenti finalità:

- occorrenze connesse al mantenimento in condizioni di sicurezza della infrastruttura ferroviaria;
- necessità di adeguare le dotazioni infrastrutturali e tecnologiche agli obblighi normativi internazionali e nazionali, o per rispondere a specifiche richieste degli organismi di settore;
- esigenze industriali tese a cogliere le prospettive di crescita del mercato della mobilità in generale e, considerata la posizione competitiva, l'incremento della quota modale ferroviaria;
- esigenze connesse allo sviluppo della rete, alla presenza dell'Italia nel contesto Europeo, al ruolo istituzionale assegnato al Concessionario.

### 3.5 L'aggiornamento 2023 del Contratto di programma – parte Investimenti 2022-2026

Come detto, il quadro normativo di riferimento per la predisposizione e l'approvazione dei Contratti di Programma ha subito una rilevante evoluzione con l'emanazione, in data 6 novembre 2021 in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 265), del Decreto Legge n. 152/2021 “Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”, convertito con Legge n.233 del 29 dicembre 2021, il quale risponde all'impegno riformatore assunto nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza nell'ambito della Missione 3 - Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile Componente 1 - Investimenti Sulla Rete Ferroviaria. La norma che costituisce la Riforma 1.1 – “Accelerazione dell'iter di approvazione del Contratto tra MIT e RFI” si prefigge di contribuire a velocizzare la progettazione e la realizzazione dei lavori del PNRR e ha posto in essere una serie di misure per semplificare e velocizzare l'attuazione del Recovery Plan tramite la velocizzazione dell'iter approvativo dei contratti di programma (investimenti e servizi) stipulati con lo Stato e la definizione del documento strategico della mobilità ferroviaria.

In particolare, relativamente agli **aggiornamenti annuali dei contratti**, il Decreto prevede che entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio, il MIT e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedano alla sottoscrizione dell'atto, in coerenza con quanto previsto dal documento strategico. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del MIT di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura di cui al contratto quinquennale.

E, inoltre, che gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante.

L'aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti provvede a contrattualizzare le risorse recate dalla legge n. 197 del 29 dicembre 2022 (cosiddetta Legge di Bilancio 2023) per lo sviluppo della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, nonché le ulteriori risorse rese disponibili da altri strumenti nazionali e comunitari.

La Legge di Bilancio 2023 non ha previsto a favore di RFI risorse indivise da destinare ai singoli interventi mediante la contrattualizzazione negli aggiornamenti del Contratto e, pertanto, l'aggiornamento 2023 del CdP-I consiste in un recepimento delle risorse previste da specifici atti normativi e integralmente finalizzate per legge a specifici interventi.

L'aggiornamento 2023 al CdP-I 2022-2026 è stato sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A in data 9 giugno 2023 ed ha concluso il suo iter

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

autorizzativo il 21 dicembre 2023 con la registrazione da parte della Corte dei Conti, al n. 4052, del Decreto 14.11.2023 n. 289 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Essendo le risorse contrattualizzate nell'aggiornamento 2023 del Contratto esclusivamente destinate da disposizioni di legge a specifici interventi, ai fini approvativi, ha seguito l'iter "accelerato" previsto dal Decreto Legge n. 152 del 6 novembre 2021 che prevede l'approvazione con decreto del MIT di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS.

In osservanza di quanto disposto dall'art. 15, comma 2 bis del decreto legislativo 5 luglio 2015, n. 112, così come modificato dall'articolo 5, comma 1 del decreto-legge n. 152/2021, l'Atto è stato sottoposto come informativa al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che ha udito le informative relative ai due atti integrativi ai vigenti Contratti di Programma 2022-2026 (parte investimenti e parte servizi) con il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nella seduta del 20 luglio 2023.

### **3.5.1 L'evoluzione del valore del portafoglio investimenti dell'aggiornamento 2023 al CdP-I 2022-2026**

Il nuovo contratto, oltre ai nuovi interventi da avviare con la sottoscrizione dell'Atto, ricomprende anche tutti gli investimenti ancora in corso di realizzazione unitamente alle relative fonti di finanziamento.

Il valore del portafoglio attivo dei progetti del vigente aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti, come rappresentato in figura, si attesta a **124.570,39 milioni di euro** rispetto ai 119.397,33 milioni di euro del Contratto di Programma 2022-2026, tenuto conto delle variazioni al portafoglio connesse alle opere ultimate, pari a 344,14 milioni di euro, e delle variazioni finanziarie intervenute, pari a 5.517,20 milioni di euro.

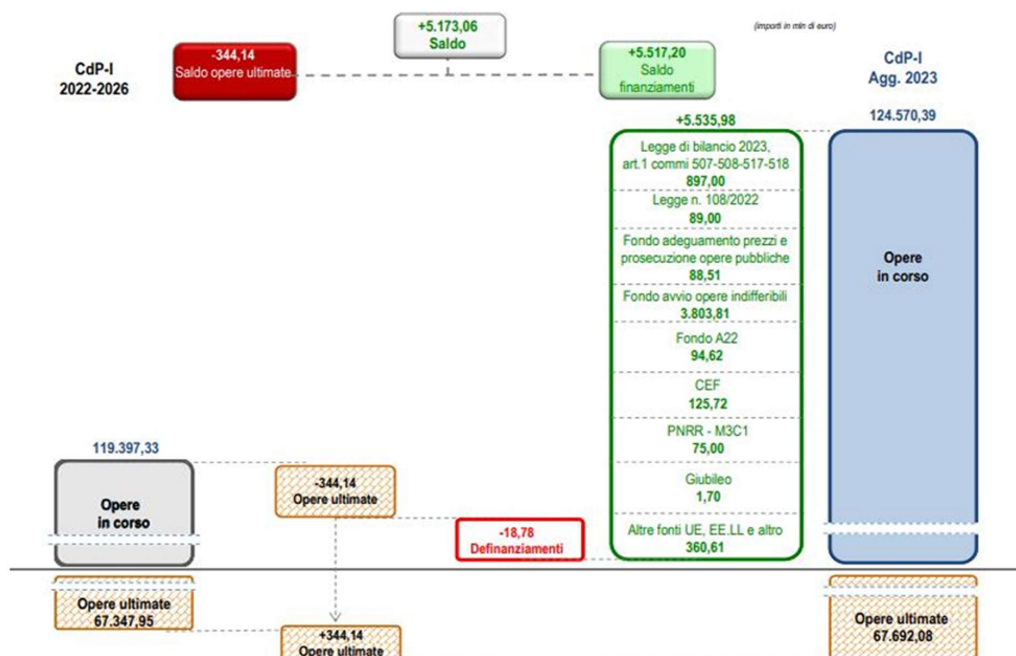
Sinteticamente, le variazioni introdotte dall'atto in esame riguardano:

- **trasferimento** nella Tabella "Investimenti ultimati" di interventi conclusi pari a circa 344,14 milioni di euro, riferiti ad investimenti sulla rete tradizionale;
- recepimento del **definanziamento** per un valore complessivo di circa **18,78 milioni di euro** derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;
- **contrattualizzazione** di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di circa **5.535,98 milioni di euro**.

La Figura seguente rappresenta l'evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato**



Nel dettaglio, le risorse oggetto di contrattualizzazione dell'aggiornamento 2023 sono le seguenti:

- una **variazione in aumento** per un importo pari complessivamente a **circa 5.535,98 milioni di euro**, così ripartiti:
  - ✓ **750,00 milioni di euro** stanziati dall'art. 1 comma 507-508 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) sul capitolo MIT 7532, a favore dei seguenti interventi:
    - “Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie”;
    - “Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana”;
  - ✓ **22,00 milioni di euro** stanziati dall'art. 1 comma 517 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) per la progettazione della linea Chiasso-Monza lungo il corridoio europeo Reno-Alpi;
  - ✓ **15,00 milioni di euro** stanziati dall'art. 1 comma 518 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) a favore del “Progetto condiviso di sviluppo del territorio piemontese”;
  - ✓ **199,00 milioni di euro** stanziati sul capitolo MIT 7518 a favore del “Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova” derivanti per:
    - 110 milioni di euro dalla Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023);
    - 89,00 milioni di euro a valere delle risorse stanziato dalla Legge n. 108/2022;
- **1,70 milioni di euro** quale quota delle risorse “Giubileo 2025” istituite nello stato di previsione nel MEF dall'art.1 comma 420 della Legge 31 dicembre 2021, n. 234 (Legge di Bilancio 2022) ed attribuite a specifiche opere con DPCM del 15 dicembre 2022;
- **75 milioni di euro** a valere del PNRR, missione M3C1 per la realizzazione del collegamento al Porto di Augusta;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- **3.803,81 milioni di euro** a valere del “Fondo per l'avvio delle opere indifferibili” (ex DL 50/2022 art. 26 co. 7);
  - ✓ **14,76 milioni di euro** a valere del “Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche” (ex DL 76/2020 art. 7 co. 1);
  - ✓ **64,98 milioni di euro** a valere del “Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche” (ex DL 50/2022 art. 26 co. 4 lettera a);
  - ✓ **4,19 milioni di euro** a valere del “Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche” (ex DL 50/2022 art. 26 co. 4 lettera a);
  - ✓ **4,58 milioni di euro** a valere del “Fondo per l'adeguamento dei prezzi” (ex DL 73/2021 art. 1- septies co. 8);
  - ✓ **94,62 milioni di euro** a valere delle risorse A22 quale quota versata e accantonata relativamente all'annualità 2023;
  - ✓ **125,72 milioni di euro** a valere di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020 e CEF 2021- 2027;
  - ✓ **360,61 milioni di euro** a valere di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli d'Intesa con Enti Locali, autofinanziamento ed altro.
- una **variazione in diminuzione** per un importo complessivo pari a **18,78 milioni di euro**, ripartita come di seguito specificato:
  - ✓ **1,15 milioni di euro** a valere di risorse derivanti dal programma PON 2014-2020;
  - ✓ **2,62 milioni di euro** a valere di risorse derivanti dal programma POR 2014-2020;
  - ✓ **15,00 milioni di euro** a valere delle risorse PNC destinate alla componente “Scorci Panoramici” del programma “Ferrovie turistiche” per variazione del Soggetto Attuatore individuato in Fondazione FS.

Inoltre, nell'aggiornamento 2023 del Contratto è stata operata una **rimodulazione di risorse**, pari a **2.502,00 milioni di euro**, che ha riguardato risorse statali “ordinarie” contrattualizzate nel CdP-I 2022- 2026 su interventi la cui programmazione progettuale e realizzativa non ne prevede l'appaltabilità prima del primo semestre 2024, per far fronte ad esigenze finanziarie emergenti.

Le risorse contrattualizzate consentiranno, in coerenza con gli obiettivi del PNRR, l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria per garantire maggiore efficienza e sicurezza e una migliore quantità e qualità dei servizi, ma anche lo sviluppo di nuove infrastrutture sostenibili volte a: colmare il gap infrastrutturale Nord – Sud; puntare all'alta velocità e alla velocizzazione della rete per passeggeri e merci, potenziando i nodi e le direttrici ferroviarie; completare i corridoi ferroviari TEN-T e le tratte di valico; incrementare qualità e quantità del trasporto su ferro; promuovere l'Intermodalità, sviluppando l'integrazione con le altre tipologie di trasporto.

### 3.6 Le Tabelle sugli investimenti del Contratto di Programma 2022-2026

L'aggiornamento 2023 del CdP-I ha per oggetto i programmi/progetti iscritti nella Sezione 1 - Opere in corso finanziate, riferita alle opere dotate di integrale copertura finanziaria.

In continuità con il Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti, gli investimenti sono ulteriormente classificati in tre Tabelle in base alla modalità di realizzazione:

- **Tabella A:** - “Portafoglio investimenti in corso e programmatici”;
- **Tabella B:** - “Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali”, ai sensi dell'art. 2 comma 232 e ss. della Legge Finanziaria 2010 e dell'art.1 comma 76 della Legge di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Stabilità 2014, per i quali il CIPESS assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera;

- **Tabella C:** “Opere ultimate”.

Gli investimenti in corso e programmatici sono riportati nel Contratto di programma nelle seguenti Tabelle:

Tab. A “Portafoglio Investimenti in corso e Programmatici”;

Tab. B “Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali”.

### 3.6.1 *Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici*

Gli investimenti ricompresi nella Tabella A sono rappresentati secondo due viste:

- Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario;
- Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione.

Per una visione complessiva degli investimenti è opportuno fare riferimento all’*“Articolazione degli interventi in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione”*.

Nella seguente Tabella è riportata l’articolazione degli investimenti del Contratto di programma con il dettaglio delle risorse disponibili oggetto del Contratto (Sezione 1 – Opere in corso finanziate).

**Tabella - Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione**

Programmi	Tabelle	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
<b>A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI</b>		<b>108.208,77</b>
01-Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change		9.653,46
02-Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico		10.782,45
03-Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni		3.439,16
04-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		340,44
05-Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali		8.563,56
06-Programmi città metropolitane		11.585,45
07-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete		1.374,85
08-Programma aeroporti - Accessibilità su ferro		1.325,18
09-Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale		61.144,22
<b>B - INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI COSTRUTTIVI</b>		<b>16.361,63</b>
<b>Totale Tabella A+ B</b>		<b>124.570,40</b>
<b>C - OPERE ULTIME</b>		<b>67.692,08</b>
<b>TOTALE GENERALE (A+B+C)</b>		<b>192.262,48</b>

Si riportano, a seguire, informazioni di maggiore dettaglio relative ai singoli programmi di investimento contenuti nelle diverse classi interne alla Tabella A del CdP-I.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**❖ A01: “Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change”**

Gli interventi relativi alla “Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change” sono inclusi nella tabella A01 del CdP-I 2022-2026 con un valore complessivo di **9.653,46 milioni di euro** relativi a “fasi finanziarie in corso” e risultano articolati come rappresentato nella tabella successiva.

**Tabella A01 - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change**

Codice intervento	Programma	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
A1004A	Sicurezza in galleria	391,00
A1004B	Risanamento acustico	862,66
A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	131,67
A1004E	Sicurezza armamento	3.800,70
A1004F	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	78,53
A1006	Soppressione passaggi a livello	2.519,32
A1013A	Idrogeologia	1.208,46
A1013B	Sismica	293,03
A1014	Piano conservazione opere d'arte	316,28
A2004F	Mitigazione effetti venti trasversali	51,80
<b>Totale generale</b>		<b>9.653,45</b>

Di seguito si riporta una breve descrizione dei vari programmi della tabella A01 - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change.

**1) A1004A: Sicurezza in galleria**

Il riferimento normativo nazionale in materia di sicurezza in galleria è il DM 28/10/2005 “*Sicurezza nelle gallerie ferroviarie*”, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 83 dell’8 aprile 2006.

Il DM 28/10/2005 descrive le misure/predisposizioni di sicurezza di natura preventiva, mitigativa e facilitativa dell’esodo e/o del soccorso da adottare nelle varie fasi di costruzione, esercizio e manutenzione delle gallerie mediante la definizione di requisiti minimi e requisiti integrativi. Il campo di applicazione è quello delle gallerie ferroviarie di lunghezza superiore a 1.000 m. Si applica inoltre anche alle gallerie di lunghezza compresa tra 500 e 1.000 m limitatamente ad alcuni requisiti ritenuti necessari come l’illuminazione, la segnaletica di emergenza e i marciapiedi.

Le misure previste dal DM 28/10/2005 si applicano, con tempistiche di attuazione differenti, alle:

- gallerie il cui progetto definitivo non è stato ancora approvato (Art. 9 del DM). Requisiti minimi disponibili all’attivazione;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- gallerie il cui progetto definitivo è già stato approvato (art. 10 del DM). Requisiti minimi disponibili entro 8 anni dall’emanazione del decreto;
- gallerie in esercizio (art. 11 del DM). Requisiti minimi disponibili entro 15 anni dall’emanazione del decreto.

I dettami del DM 28/10/2005 “*Sicurezza nelle gallerie ferroviarie*” sono stati affiancati nel tempo, non senza sovrapposizioni e disallineamenti, dalle prescrizioni delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità “*Safety in railway tunnels*” (STI STR), la cui prima emissione risale al 2008. In particolare, la STI SRT prevede per le gallerie in esercizio (ex art.11 ai sensi del DM 28/10/2005) l’applicazione di soli taluni requisiti in occasione di interventi di rinnovo/ristrutturazione, a differenza di quanto invece previsto dalla succitata norma nazionale. Tale discrasia è stata superata con la Legge 24/03/2012 n. 27, che all’art. 53 sancisce che non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell’Unione Europea.

A seguito dell’emanazione della suddetta legge, fin dal 2012, RFI esperisce annualmente un’analisi per la valutazione del livello di rischio delle gallerie/sequenze di gallerie ex art.11 di lunghezza superiore a 1000 m e classifica le gallerie in 4 gruppi a livello di rischio decrescente. Per le gallerie/sequenze di gallerie a più alto livello di rischio (appartenenza ai gruppi 1 e 2), è stato promosso un *Piano di miglioramento della sicurezza delle gallerie* che prevedere la realizzazione di interventi per la facilitazione dell’esodo dei passeggeri e per l’accessibilità delle squadre di soccorso in caso di incidente in galleria. Il Piano consiste quindi nella realizzazione di strade di accesso, corrimano, segnaletica di emergenza, illuminazione di emergenza e riserve idriche e messa a terra di sicurezza della linea di contatto agli imbocchi delle gallerie.

A tale fine, sono in corso presso RFI attività volte alla:

- progettazione e realizzazione della viabilità di accesso agli imbocchi delle 61 gallerie/sequenze di gallerie che rientrano nel gruppo 1 e 2;
- realizzazione di segnaletica, corrimano e riserve idriche agli imbocchi per 113 gallerie/sequenze di gallerie che rientrano nel gruppo 1 e 2;
- realizzazione di illuminazione di emergenza, messa a terra in sicurezza per 111 gallerie/sequenze di gallerie che rientrano nel gruppo 1 e 2.

Sono inoltre in corso attività avviate precedentemente al 2012 che riguardano l’attuazione del programma di realizzazione delle misure di sicurezza per 2 gallerie della rete convenzionale (originariamente 13 gallerie) e gli interventi di adeguamento per le gallerie della rete AV/AC (22 gallerie) delle tratte aperte all’esercizio prima dell’entrata in vigore del DM 28/10/2005.

Sono invece concluse le attività relative a:

- la fornitura di mezzi di soccorso APS bimodali ai Comandi Provinciali dei VVF nel cui territorio di competenza ricade almeno 1 galleria di lunghezza superiore a 5000 m;
- la fornitura di apparati GSM-R ai Comandi Provinciali dei VVF nel cui territorio di competenza ricade almeno una galleria di lunghezza superiore a 1000 m.

Relativamente alla viabilità di accesso agli imbocchi delle 61 gallerie/sequenze (comprese le 10 gallerie/sequenze di gallerie della rete AV/AC), sono stati ultimati 26 interventi e sono in corso di realizzazione 35 interventi.

Relativamente agli interventi infrastrutturali per le 113 gallerie/sequenze, si fornisce il seguente aggiornamento:



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- per 54 gallerie l'installazione della segnaletica di emergenza è stata completata e per 3 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione è in corso;
- per 70 gallerie l'installazione del corrimano è stata completata e per 5 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione è in corso;
- per 18 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione delle riserve idriche agli imbocchi è stata completata e per 11 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione è in corso.

Relativamente agli interventi tecnologici per le 111 gallerie/sequenze, si fornisce il seguente aggiornamento:

- per 3 gallerie l'installazione dell'illuminazione di emergenza è stata completata e per 11 gallerie l'installazione è in corso;
- per 2 gallerie la realizzazione della messa a terra di sicurezza è stata completata e per 11 gallerie l'installazione è in corso.

Nel corso del 2023, sono stati realizzati un totale di n. 22 interventi infrastrutturali e tecnologici come singoli interventi nelle gallerie da attrezzare.

**2) A1004B - Risanamento acustico**

Il programma di risanamento acustico prevede interventi diffusi sull'intera rete con l'obiettivo di contenere ed abbattere l'emissione sonora dei rotabili attraverso l'installazione di opere di mitigazione (barriere antirumore) e di interventi diretti sui ricettori. Al fine di ottimizzare la programmazione degli interventi RFI ha redatto, secondo le direttive emanate con il DM Ambiente del 29.11.2000 "Criteri per la predisposizione di piani di contenimento del rumore da parte dei gestori dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture", un Piano di interventi di cui si sta dando progressiva attuazione.

Nel 2023 sono stati attrezzati con barriere antirumore 3,6 Km di rete.

**3) A1004-F Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) – primi interventi**

Il programma prevede interventi di adeguamento della Rete TEN-T alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) ai target indicati dal Regolamento UE N. 1315/2013 con particolare riferimento al parametro di prestazione «carico assiale» della STI Infrastruttura (Regolamento UE N. 2023/1694).

Il programma prevede di intervenire sui tratti di linea di categoria inferiore alla D4 (C3, C3L) ad oggi non interessati da altri programmi di upgrade e velocizzazione. Il programma consentirà la certificazione del carico assiale dei rotabili fino a un valore massimo di 22.5 t/asse e 8 t/m (categoria D4), nel rispetto dei codici di traffico previsti dall'Appendice E alla STI Infra, al fine di consentire lo sviluppo del settore merci e tenere conto, parallelamente, dei maggiori carichi assiali dei nuovi treni regionali.

L'iniziativa consentirà anche di migliorare lo stato di conservazione dei rilevati e delle opere d'arte, favorendo gli interventi sulle opere con giudizio globale «b» ai sensi della procedura DTC PSE 44 1 1 e immediatamente cantierabili. L'adeguamento dovrà essere effettuato entro il 2030 per i n. 14 tratti di linea appartenenti alla Core Network ed entro il 2050 per i restanti n. 30 tratti appartenenti alla Comprehensive Network. Nell'ambito del programma è prevista altresì l'implementazione di un nuovo modello organizzativo per la rilevazione dello stato di conservazione di ponti e viadotti attraverso l'utilizzo di sistemi aerei a pilotaggio remoto (SAPR/droni attrezzati con fotocamere e telecamere ad alta risoluzione) ed elaborazioni basate su algoritmi, a supporto alle attività cicliche di ispezione delle opere d'arte (procedura DTC PSE 44 1 1). Il perimetro dell'applicazione del nuovo

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

modello è stato valutato in circa 30000 campate su 36000 in esercizio (escluse le campate di altezza pc-intradosso inferiore a 2 m).

Nel 2023 sono stati adeguati a STI (con riferimento al carico assiale) n. 9 ponti.

**4) A1006: Soppressione passaggi a livello**

Diverse sono le tipologie di passaggi a livello:

- il passaggio a livello a barriere complete occupa tutta la carreggiata stradale: quando le barriere sono chiuse il segnale semaforico si accende a luce rossa fissa e suona la campanella posizionata sullo stante del passaggio a livello;
- il passaggio a livello del tipo a semibarriere occupa mezza carreggiata stradale: i due semafori a luce rossa lampeggiano alternativamente e contemporaneamente suona la campanella;
- i passaggi a livello senza barriere sono di due tipi, con semaforo e senza semaforo:
  - i passaggi a livello con semaforo sono costituiti da Croce di Sant'Andrea con due segnali semaforici a luce rossa che lampeggiano alternativamente;
  - i passaggi a livello senza semaforo sono costituiti da Croce di Sant'Andrea.

Le operazioni di apertura e chiusura dei passaggi a livello sono gestite a distanza da appositi apparati. Sistemi tecnologici – quali telecamere o sistemi tipo radar – permettono di verificare che mezzi (auto, camion o autoarticolati) non siano rimasti intrappolati tra le barriere.

Oggi moderni sistemi elettrici ed elettronici, in molti casi azionati dal passaggio dei treni, consentono di tenere abbassate le sbarre per il tempo strettamente necessario al passaggio dei convogli. In questo modo sono stati ridotti sensibilmente i tempi di attesa rispetto al passato, quando custodi assicuravano la chiusura e l'apertura delle sbarre a orari stabiliti. I passaggi a livello sono sempre segnalati, anche quando sono aperti.

Il programma di soppressione P.L. comprende interventi per la realizzazione di opere sostitutive di tutti passaggi a livello ricadenti sulle linee commerciali, sui Nodi e anche su alcune linee complementari. Le intersezioni a raso tra le linee ferroviarie e le strade costituiscono infatti punti d'interferenza del traffico spesso all'origine di pesanti anomalie dell'esercizio e, talora, di gravi incidenti anche mortali. Per la definizione del perimetro del programma e la selezione dei P.L. da eliminare sono stati utilizzati i seguenti criteri e priorità previsti nella Legge 354/98:

- velocità e frequenza dei convogli ferroviari;
- volume medio giornaliero del traffico stradale veicolare;
- posti in corrispondenza dell'attraversamento;
- P.L. in aree urbane e metropolitane ad alta densità abitativa e di traffico locale; - incidentalità storica del passaggio a livello.

Nel 2023 sono stati soppressi 79 passaggi a livello.

**5) A1013A – “Idrogeologia”**

Il programma prevede la realizzazione di attività per la mitigazione/risoluzione delle criticità presenti sull'infrastruttura ferroviaria derivanti da fenomeni di dissesto idrogeologico, al fine di aumentare i livelli di sicurezza dell'intera rete ferroviaria. I punti di maggiore criticità potenziale sono stati individuati attraverso lo studio e la mappatura lungo la rete infrastrutturale delle aree individuate all'interno della banca dati Inventario dei Fenomeni Franosì Italiani (progetto IFFI), dei Piani Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI) e dei Piani di gestione rischio alluvioni (PGRA). Tale mappatura ha consentito, mediante la definizione di una specifica metodologia per l'individuazione di un criterio di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

priorità, la predisposizione di un piano di mitigazione del rischio idrogeologico che comprende anche le situazioni già note al Gestore (Banca dati Punti singolari). Il programma si attua attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali per la protezione della sede, l'installazione di sistemi di allarme/monitoraggio nonché studi, ricerche, indagini, progettazioni e sperimentazioni atte a migliorare la conoscenza e la gestione dei potenziali fenomeni di dissesto idrogeologico interferenti con l'infrastruttura.

Il programma è articolato in stralci funzionali sulla base della graduatoria di priorità che copre tutto il territorio nazionale nei tratti definiti nella mappatura come potenzialmente a rischio idrogeologico. Ad oggi sono stati individuati 3.034 punti singolari per Caduta Massi, Frana, Alluvione ed Erosione Marina e Fluviale. Le attività svolte riguardano:

- studi, indagini e rilievi;
- progettazioni di interventi mitigativi/risolutivi;
- realizzazione di interventi mitigativi/risolutivi;
- installazione di sistemi di monitoraggio/allarme;
- sperimentazioni.

In relazione alla specificità del tratto di infrastruttura esaminato (di estesa chilometrica variabile), tali interventi potrebbero consistere, anche contemporaneamente o in più fasi realizzative, in: sistemazioni idrauliche, barriere paramassi, opere di consolidamento di versanti in frana, reti allarmate ecc.

Con riferimento alle attività di mitigazione delle criticità idrogeologiche, alle mappature già realizzate e alla graduatoria di priorità degli interventi di difesa della sede ferroviaria, si segnala quanto segue:

- attraverso il contratto tra RFI e Italferr per la progettazione definitiva degli interventi del dissesto idrogeologico, sono stati sviluppati circa 190 studi e progettazioni;
- è stata completata l'installazione di n. 48 impianti di monitoraggio idrometrico.

Per quanto riguarda l'attività di realizzazione delle reti allarmate per la caduta massi:

- sono stati completati i lavori sulle opere civili per la realizzazione dei sistemi di allarme nell'area di Venezia, Ancona e Palermo;
- sono in corso di esecuzione i lavori sulle opere civili per la realizzazione dei sistemi di allarme nell'area di Reggio Calabria;
- sono iniziate le attività di realizzazione delle opere civili e degli impianti nell'area di Milano;
- sono in corso di definizione le progettazioni esecutive nelle aree di Cagliari, Torino e Firenze.

È stata completata la realizzazione delle "Indagini multidisciplinari per la mappatura di dettaglio del rischio sink hole in corrispondenza dei tratti di linea ricadenti nell'area di Cagliari".

Nel 2023 sono stati mitigati n. 109 punti singolari a rischio idrogeologico, così suddivisi: Abruzzo: 3; Basilicata: 2; Calabria: 7; Campania: 8; Emilia Romagna: 5; Friuli Venezia Giulia: 4; Lazio: 10; Liguria: 2; Lombardia: 3; Marche: 6; Molise: 1; Piemonte: 15; Puglia: 4; Sardegna: 11; Sicilia: 7; Toscana: 5; Trentino Alto Adige: 2; Umbria: 4; Valle d'Aosta: 2; Veneto: 8.

## **6) A1013B: "Sismica"**

Il programma prevede l'esecuzione delle Verifiche di Vulnerabilità Sismica sulle opere d'arte e sui fabbricati appartenenti al Sistema di Grande Viabilità ferroviaria ai sensi dell'OPCM 3274/2003. Per le opere d'arte e per i fabbricati le cui verifiche non sono soddisfatte, è prevista la progettazione e la realizzazione dei necessari interventi di miglioramento sismico e di manutenzione straordinaria, al fine di mitigare il rischio sismico e garantire la durabilità degli interventi strutturali.

Il programma consiste:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- individuazione e censimento delle opere appartenenti al Sistema di Grande Viabilità ferroviaria ai sensi dell'OPCM 3274/2003 (circa 6000 ponti e 1000 fabbricati);
- affidamento ed esecuzione di indagini e rilievi finalizzati alla valutazione della vulnerabilità sismica;
- verifiche di vulnerabilità sismica delle suddette opere d'arte e fabbricati;
- progettazione e realizzazione degli interventi di miglioramento rispetto al rischio sismico. Nella prima fase sono state verificate le opere prioritarie ricadenti nelle zone geografiche a più elevata sismicità e maggiormente vulnerabili per tipologia strutturale, nelle fasi successive saranno verificate le rimanenti opere. Con il progredire delle verifiche di vulnerabilità sismica è prevista la progettazione e la realizzazione dei necessari interventi di miglioramento sismico, per le opere d'arte e per i fabbricati la cui verifica di vulnerabilità sismica ha fornito esito negativo.

Nel 2023 sono stati effettuati n. 30 interventi di miglioramento e/o adeguamento sismico e n. 374 verifiche sismiche su ponti e fabbricati. Inoltre, sempre con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee del sistema di grande viabilità ferroviaria, ai sensi dell'articolo 2 comma 3 dell'OPCM n. 3274 del 2003, nonché agli interventi di miglioramento sismico:

- sono state ultimate le attività di verifica per 344 ponti e per 30 fabbricati, in aggiunta alle 2578 opere già verificati negli anni precedenti;
- sono stati completati ulteriori n. 41 progetti di intervento di miglioramento sismico su ponti e fabbricati risultati sismicamente vulnerabili; ad oggi sono stati ultimati gli interventi di miglioramento sismico su 181 ponti e sono in corso di esecuzione gli interventi su 36 ulteriori ponti.

**7) A2004F – Mitigazione effetti venti trasversali**

L'iniziativa consiste nell'analisi della ventosità lungo la infrastruttura ferroviaria nazionale per individuare le tratte maggiormente soggette all'azione dei venti trasversali e definire le azioni da intraprendere che possono essere di tipo infrastrutturale, quali l'installazione di barriere antivento, o di tipo procedurale, quali l'adozione di prescrizioni di esercizio eventualmente basate sull'utilizzo di anemometri. È in corso una prima fase del progetto che interessa le linee AV/AC in esercizio.

Il principale obiettivo è aumentare la disponibilità dell'infrastruttura e la resilienza ai fenomeni di vento intensi che possono influire sulla dinamica di marcia e quindi sulla sicurezza dell'esercizio.

**❖ A02: “Sviluppo tecnologico”.**

Il piano di sviluppo tecnologico delle Rete è volto al progressivo ammodernamento dell'attrezzaggio tecnologico degli impianti ferroviari dell'intera rete secondo standard tecnici di riferimento, al fine di migliorarne la risposta sia alle richieste del mercato che alle esigenze di produzione, quali l'aumento della produttività e la gestione del rinnovo per obsolescenza degli impianti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Tabella A02 - Sviluppo tecnologico**

Codice intervento	Programma	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
A2001B	Tecnologie per la circolazione	2.881,39
A2004A	Interventi tecnologici per il miglioramento della sicurezza della circolazione	1.547,48
A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	442,28
A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	324,32
A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	158,45
A2004E	Dismissione contesti di esercizio obsoleti	170,00
A2004G	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	72,30
A2005	Telecomunicazioni e GSM-R	267,51
A2008	Sviluppo tecnologie innovative	274,41
A2009	Security	225,66
A2010	Sistemi Informativi	299,48
A2011	Programma nazionale ERTMS	4.066,17
A1015	Cyber security	53,00
<b>Totale</b>		<b>10.782,45</b>

Il Piano prevede che la realizzazione progressiva e incrementale degli interventi tecnologici sulle linee e impianti in esercizio avvenga secondo i seguenti criteri:

- implementazione della sicurezza e dell'efficienza della Rete;
- la semplificazione degli standard;
- la manutenibilità;
- il contenimento dei costi di investimento;
- la modernizzazione ed integrazione delle reti di telecomunicazione;
- il contenimento dei consumi energetici;
- maggiore integrazione tra gli apparati/sistemi;
- il rightsizing tecnologico;
- la riduzione della "stratificazione" delle tecnologie;
- la riduzione e standardizzazione delle interfacce;
- soluzioni per ridurre l'entità e l'incidenza dei furti attraverso l'implementazione di sistemi di security della Rete.

Tutto ciò al fine di:

- progressiva dismissione della logica elettromeccanica a favore della migrazione degli impianti da "logica cablata" a "logica programmata";
- sviluppo di architetture e logiche programmate modulari che consentano le realizzazioni di soluzioni facilmente incrementabili e/o scalabili;
- contrazione forte nell'utilizzo del rame per la rete cavi principale introducendo nuovi prodotti quali fibre ottiche e cavi in alluminio per le funzioni di segnalamento ed alimentazioni nonché disporre di innovativi sistemi tecnologici che consentano la

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

tempestiva segnalazione in caso di tentativo di furto, la riduzione degli effetti sulla regolarità della circolazione ferroviaria e il ritrovamento del materiale pregiato asportato;

- ammodernamento ed implementazione di misure di security (attive e passive) per innalzare il livello di sicurezza negli impianti, nonché la percezione della stessa da parte dei clienti;
- graduale introduzione delle tecnologie utilizzando supporti wireless;
- elaborazione di un piano di upgrading delle SSE a 3 KVcc;
- potenziamento, consolidamento e incremento dell'affidabilità e dell'accessibilità della infrastruttura TLC facilitandone al contempo anche la gestione. Consolidare i servizi TLC trasversali per tutte le applicazioni fonia e dati di RFI;
- costante ricerca finalizzata, attraverso l'innovazione, all'ammodernamento tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria.

**1) A2001B - Tecnologie per la Circolazione**

Il programma prevede interventi diffusi di upgrading delle linee degli impianti finalizzati ad adeguarne la dotazione infrastrutturale (armamento, linea di contatto) e tecnologica (sistemi di segnalamento e strumenti di governo della circolazione) per recepire l'evoluzione programmata del traffico in coerenza con i modelli di esercizio concordati con gli EE.LL. Gli interventi consentono un migliore sfruttamento delle potenzialità della rete, con positive ricadute sulla regolarità di esercizio, e contribuiscono all'ottimizzazione dei processi di manutenzione.

Le principali linee di intervento nell'ambito del programma sono:

rinnovo/upgrade di sistemi sicurezza e segnalamento, per gestire l'obsolescenza tecnologica e/o eliminare punti singolari;

rinnovo/upgrade di sistemi di energia (SSE e linea di contatto) e elettrificazione tratte di limitata estesa, per gestire l'obsolescenza tecnologica e/o eliminare punti singolari;

upgrading/sviluppo/efficientamento del parco mezzo di manutenzione e diagnostica;

digitalizzazione dei processi, efficientamento produttivo e sostenibilità.

d'opera e di manovra, di adeguamento delle SSE per consentire la circolazione merci pesanti e di potenziamento degli impianti SSE-DOTE-TE e dei posti centrali per il governo della circolazione. E' inoltre prevista la prosecuzione delle progettazioni e la realizzazione di siti pilota per il recupero dell'energia di frenatura e per l'estensione del sistema I&C all'intera rete, nonché ulteriori implementazioni funzionali alla digitalizzazione dell'infrastruttura.

Nel 2023 sono stati internalizzati n. 38 ACC.

**2) A2004A - Interventi tecnologici per il miglioramento della sicurezza della circolazione**

Gli interventi consistono nell'attrezzaggio della rete con impianti tecnologici per protezione della marcia dei treni quali il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) ed il Sistema di Supporto alla Condotta (SSC).

L'SCMT, installato su 13.100 km di Rete, consente di "proteggere" il treno dal superamento di segnali restrittivi o dal mancato rispetto dei limiti di velocità. Il sistema consente la trasmissione automatica in cabina di guida di tutte le informazioni necessarie alla condotta in sicurezza dei treni. La relazione terra/bordo è realizzata tramite la trasmissione digitale discontinua delle caratteristiche della linea ad un sistema di bordo che elabora i dati ricevuti e li confronta con i valori ammessi, monitora il treno misurando la velocità istante per istante, interviene sulla frenatura non appena la marcia del treno si

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

discosta da quella che garantirebbe la sicurezza, interviene automaticamente nel caso di superamento di segnale restrittivo.

L'SSC, installato su oltre 2.700 km d Rete, ha la finalità di elevare gli standard di sicurezza della circolazione sulle linee tradizionali non dotate di sistema SCMT. Risulta applicabile su linee diesel sia a semplice che a doppio binario, la cui velocità massima non supera 150 Km/h e prevede le seguenti funzioni: frenatura di emergenza in caso di mancato rispetto di segnale restrittivo, controllo della velocità (tramite sistema odometrico di bordo e GPS), sistema di autodiagnostica via GSM-R. Il programma comprende anche misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione mediante tecnologie (REDI, MTR, TDS, PEPL, cdb autoregolanti).

Nel 2023 sono stati effettuati n. 587 interventi di riclassamento prodotti settore CCS (DCF).

**3) A2004B - Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali**

Gli interventi consistono nell'attrezzaggio della rete con impianti tecnologici atti a rilevare anomalie del materiale rotabile in circolazione sulla rete. In particolare:

impianti di Rilevamento Termico Boccole (RTB) e Rilevamento Termico Ruote Frenate (RTF), che consentono il controllo termico a distanza delle boccole dei rotabili, segnalando situazioni immediatamente pericolose per la sicurezza di marcia quali il surriscaldamento degli assi ed il blocco dei freni;

sistemi di pesatura dinamica dei rotabili, che sono in grado di rilevare il carico che grava su ogni singola ruota di un convoglio in transito, di evidenziare gli sbilanciamenti longitudinali e trasversali a cui sono soggette le sale e i carrelli e di generare allarmi dovuti al superamento di soglie di tolleranza;

Portali Multifunzione, che integrano i sistemi di pesatura con la rilevazione di incrementi di temperatura e principi di incendio e di ingombri oltre la sagoma di libero transito.

Nel 2023 sono stati installati n. 43 impianti di Rilevamento Termico Boccole.

**4) A2004C - Sistemi per la protezione dei passaggi a livello**

Il Programma consiste in una serie integrata di attrezzaggi dei passaggi a livello lato strada, di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno, di parziale automazione dei PL privati.

Il Programma consiste in una serie integrata di attrezzaggi dei passaggi a livello lato strada, di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno, di parziale automazione dei PL privati, per un costo stimato in 2.264,32 milioni di euro (riga A2004C) pari al 10÷15% di quanto occorrerebbe per sopprimere detti PL ed in tempi notevolmente inferiori (5÷6 anni).

Gli interventi sono finalizzati alla gestione/mitigazione del rischio connesso all'attraverso dei binari in presenza di barriere chiuse: - attrezzaggi dei passaggi a livello pubblici con sistemi di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno - grembiali per impedire l'attraversamento pedonale a barriere chiuse - parziale automazione dei PL privati. Gli interventi sono coordinati con il Piano di soppressione dei passaggi a livello e mirano al miglioramento dei livelli di incidentalità e di regolarità di esercizio.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Gli interventi sono diffusi nel territorio nazionale e interessano prioritariamente i PL con maggior traffico veicolare individuati ad esito di analisi di rischio.

Nel 2023 sono stati effettuati n. 72 interventi, così suddivisi: A bruzzo: 3, Basilicata: 1, Calabria: 4; Campania: 3; Emilia Romagna: 1; Friuli Venezia Giulia: 3; Lazio: 9; Liguria: 4; Lombardia: 12; Marche: 5; Molise: 2; Puglia: 3; Sardegna: 3; Sicilia: 10; Toscana: 4; Trentino Alto-Adige: 1; Umbria: 1; Veneto: 3.

**5) A2004D - Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura**

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione quali sistemi di diagnostica, fissa e mobile, tecnologicamente avanzati, in grado di acquisire automaticamente i parametri dell'infrastruttura

Le principali attività interessano:

- l'installazione di sistemi di diagnostica impresenziata fissa sull'infrastruttura (segnali, deviatori, alimentazioni, cavi) sulle linee Adriatica, Tirrenica e Torino-Venezia. Nello specifico il Piano complessivo prevede l'attrezzaggio di circa 10.500 Km di binario, con una progressione di circa 600 km/anno ad un costo unitario di circa 30k€/km;
- l'attrezzaggio dei treni con sistemi di diagnostica impresenziata per la misura dei parametri caratteristici della geometria del binario sulle linee di IV classe nelle DTP di Cagliari, Palermo e Torino. Per tali attività il piano prevede in una prima fase un investimento di circa 33 milioni di euro per l'attrezzaggio di circa 18 veicoli e circa 15 punti di taratura lungo linea per la copertura di circa 1.200 km di binario.

Nel 2023 sono stati attrezzati 36 Km di rete con diagnostica fissa.

**6) A2004E - Dismissione contesti di esercizio obsoleti**

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione emanate dall'ANSFISA.

Le principali realizzazioni riguardano l'upgrade tecnologico dei sistemi di blocco sulle linee delle DTP di Milano, Genova e Bari attrezzate con Blocco Elettrico Manuale e Blocco Telefonico (tratta Gorizia - Nova Gorica), le linee esercite in Dirigenza Unica e le stazioni con segnali semaforici di protezione.

**7) A2004G - Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza**

Il programma comprende una serie di interventi mirati all'individuazione di soluzioni tecnologiche atte a gestire/mitigare i fattori di rischio correlati alla sicurezza della circolazione e/o dell'esercizio ferroviario, a volte anche in attuazione di nuove disposizioni normative.

Sono in corso di realizzazione, tra gli altri, i seguenti interventi:

- sistema statico integrato per comando/controllo e Protezione PL;
- nuovo sistema di manovra Multipunto;
- un sistema di Early Warning Sismico sulla linea AV/AC Roma – Napoli;
- un sistema di monitoraggio di frana con fibra ottica presso il sito di Petacciato sulla linea Adriatica;



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- un sistema di monitoraggio geoelettrico di un versante sulla linea AV/AC Roma – Napoli.

**8) A2005: Telecomunicazioni e GSM-R**

Il programma di investimento riguarda lo sviluppo e l'upgrading - su scala nazionale - della rete radio per la trasmissione mobile fonia/dati tra personale e impianti di terra e personale e impianti a bordo dei treni sia in regime di circolazione normale che in situazioni di anormalità ed emergenza rispondente ai nuovi standard europei. Il programma prevede la progressiva introduzione del nuovo sistema di comunicazione radiomobile ferroviario interoperabile FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) in tecnologia 5G in sostituzione del GSM R (2G), con interventi di phase-out dell'attuale tecnologia e rinnovo delle piattaforme tecnologiche HW e SW della rete, sia di accesso radio sia di core network (BTS, BSC, MSC R4, IN, HLR, nodi GPRS, sistemi di O&M).

Nell'ambito del programma è altresì previsto lo sviluppo delle reti 4G/5G lungo le linee ferroviarie (all'aperto e in galleria) per rendere disponibile lungo le linee ferroviarie (all'aperto e in galleria) una copertura radio allo stato dell'arte delle reti pubbliche, affidabile e rispondente ai più elevati standard di qualità per i passeggeri dei treni e per i servizi ferroviari ma anche per lo sfruttamento da parte degli operatori di telefonia mobile. Il programma prevede inoltre la realizzazione della rete VOIP a larga scala, il rinnovo della rete di Sincronizzazione ed il rinnovo della copertura GSM-R in galleria.

Nel 2023 sono state prodotte le Progettazioni Definitive degli impianti di RPG (radiopropagazione) di n. 26 Gallerie.

**9) A2008 – Sviluppo Tecnologie Innovative**

Il programma comprende la realizzazione, su scala prototipale, di impianti e sistemi ferroviari di nuova concezione a supporto di tutti i processi aziendali ed in particolare della circolazione e della manutenzione, nonché tutte le attività di certificazione e definizione degli standard dei sistemi e prodotti sviluppati.

Tra le principali opere in corso si segnalano sistemi per la diagnostica integrata dell'infrastruttura, sistemi di distanziamento ad alta disponibilità e che possano sfruttare reti satellitari, e la realizzazione di un insieme di Laboratori con funzione di Dimostratori tecnologici di tutti i sistemi a tecnologia innovativa e lo sviluppo di Piattaforme proprietarie di RFI per l'integrazione di sistemi di segnalamento.

**10) A2009 – Security**

Il programma prevede la realizzazione e l'upgrading di sistemi di videosorveglianza-videoanalisi, controllo degli accessi, antintrusione, sistemi di protezione passiva di sicurezza attiva finalizzati alla protezione del personale nonché la tutela dell'infrastruttura, del patrimonio societario e del Know-how aziendale da atti vandalici, sabotaggi e furti. Il programma si articola secondo una serie di interventi su asset ferroviari distribuiti su tutto il territorio nazionale: grandi e medie stazioni, impianti impresenziati, locali sensibili per il comando e controllo della circolazione, magazzini, sottostazioni elettriche, ponti e viadotti, tratti di linea ad alto rischio di sabotaggi e/o furti rame. Il programma copre inoltre le esigenze specialistiche di Struttura e gli obblighi di legge della Polizia Ferroviaria (DPR 753/80).

Le principali attività in corso riguardano:

- la messa in sicurezza di grandi e medie stazioni, fermate impresenziate, magazzini contenenti materiali pregiati, locali adibiti ad uffici, gallerie e tratti di linea ad alto rischio di sabotaggi e/o furti rame, posti tecnologici strategici per la circolazione ferroviaria ubicati sia sulla linea AV/AC che sulla Rete Convenzionale, sottostazioni elettriche;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- la standardizzazione dei sistemi di gestione TVCC a livello nazionale (Unica Piattaforma di Video Management System).

**11) A2010 – Sistemi informativi**

Gli investimenti del programma hanno come obiettivi generali il miglioramento delle prestazioni, la sicurezza e lo sviluppo di nuove funzionalità. Oltre agli investimenti per sviluppo di software relativi alla ottimizzazione della circolazione o di riconversione dei processi aziendali, in esso rientrano anche applicativi per la gestione di componenti innovativi del sistema ferroviario, delle stazioni, dei nuovi sistemi di diagnostica e degli aspetti ambientali e per l'assistenza alle persone a ridotta mobilità.

Le principali attività in corso riguardano:

- la realizzazione della Piattaforma di gestione Disegni Apparecchi del Binario integrata con il sistema InRete, nonché attività di ottimizzazione/semplificazione di SOFIA, sviluppo del Rightsizing, aggiornamento SAP S4/Hana, rinnovo delle funzionalità PIC e realizzazione della piattaforma logistica in uso a Terminali Italia;
- l'acquisto di postazioni di lavoro informatiche fisse pre-covid e mobili post covid per far fronte allo status di smart working;
- l'elaborazione di report di controllo su GAMOC con l'avvio del sistema per l'indicazione dei valori economici del gasolio;
- il consolidamento dell'algoritmo predittivo di geometria del binario per la sua messa in esercizio, sulla cassa di manovra P80 e analisi delle immagini diagnostiche per l'identificazione automatica degli asset e delle relative difformità;
- gli interventi sui sistemi di manutenzione e per la messa in servizio delle piene funzionalità del sistema I-MAN, con estensione e integrazione dello stesso con i sistemi aziendali;
- l'installazione di tornelli nelle principali stazioni quali Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale, Milano Garibaldi, nonché lavori di attrezzaggio della stazione di Frosinone con ampliamento del locale tecnologico e aggiunta di impiantistica di rete a favore di circa 20 telecamere;
- la realizzazione di quick win per la gestione a scorta dei materiali; 8. la realizzazione di un sistema informativo per l'area circolazione che permette di avere gli strumenti analitici (analisi visuali e predettive) e di reportistica, nonché scenari what-if con adeguamento a normative e prescrizione ART.

**12) A2011 – Programma nazionale ERTMS**

Il sistema ERTMS (European Railway Traffic Management System) è stato concepito, fin dall'inizio, come standard per realizzare un unico sistema di segnalamento che consenta di superare le barriere imposte dalle diversità dei sistemi tradizionali nazionali, al fine di ottenere una rete ferroviaria europea interoperabile in accordo ai regolamenti e orientamenti europei di settore. La migrazione verso il sistema ERTMS, oltre che per obblighi comunitari, è necessaria e strategica anche e soprattutto per portare la rete ai più elevati standard che lo stato delle conoscenze offre, in termini di sicurezza, di affidabilità e di prestazioni, tenuto anche conto dell'esperienza decennale positiva di RFI sull'Alta Velocità. Inoltre, l'Italia - per ottemperare agli impegni relativi alle linee dei corridoi della rete centrale contenuti nel Reg. UE 2017/6 - ha avviato prioritariamente l'ERTMS in modalità sovrapposta al sistema nazionale per il controllo della marcia dei treni, sulle sezioni dei Corridoi della rete centrale (cosiddetto Breakthrough Program). Le esperienze maturate sulle linee AV/AC, insieme a quelle delle prime linee dei Corridoi, hanno indotto RFI, con il supporto dei risultati di un'Analisi

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Costi Benefici, a scegliere di estendere il sistema ERTMS all'intera Rete. Tale strategia italiana richiede un intervento realizzativo ed organizzativo Terra-Bordo (GI/IIFF) congiunto e sincrono in quanto l'investimento sulla terra necessita di un intervento propedeutico a bordo, e quindi l'upgrade ad ERTMS della flotta in esercizio (circa 4000 bordi oggi circolanti) deve avvenire parallelamente agli investimenti fatti a terra, adottando una strategia di tipo "dual on-board", prevedendo fonti di finanziamento a disposizione per le IIFF. Con riguardo a questo aspetto, RFI ha avviato l'attrezzaggio di tutti i "Tipi di Veicolo" nazionali circolanti in RFI (Passeggeri e Merci), consentendo alle Imprese Ferroviarie di avviare il processo di upgrading delle flotte. Per il sottosistema di terra - che prevede, oltre all'ERTMS, il contestuale ammodernamento e potenziamento delle tecnologie connesse (apparati centrali ACC/ACCM, GSM-R e sistemi di supervisione e regolazione della circolazione SCCM) -, sono attualmente in corso attività realizzative, finanziate anche con fondi PNRR, per circa 3.400 km di linea attrezzate con ERTMS L2 Stand Alone. Di questi, 2.785 km consentono il raggiungimento dei traguardi PNRR europei, con il completamento dei primi 1.400 km già al 2025 e la quota restante al 2026.

Per quanto riguarda la terra, nel corso del 2023:

- sono stati stipulati 38 contratti applicativi di progettazione (CAP) e 16 contratti applicativi di esecuzione (CAE);
- è stato istituito un tavolo di coordinamento tra RFI, MIT, IIFF ed ANSFISA, fondamentale per condividere la pianificazione, le priorità e per armonizzare i Piani Industriali delle imprese ferroviarie.

Per quanto riguarda l'upgrade dei Sottosistemi di Bordo, essenziale per consentire l'implementazione dell'ERTMS e la contestuale dismissione del sistema nazionale di classe B, al 31.12.2023, RFI ha contrattualizzato il 23 % dei tipi di veicolo totali.

L'ERTMS al 31.12.2023 è in esercizio su 1.167 km di rete RFI di cui:

- circa 750 km di rete AV/AC con sistema ERTMS L2 stand alone Baseline 2;
- circa 150 Km sulla linea Direttissima Firenze – Roma (in particolare sono state attivate le prime due fasi: P.M. Rovezzano - PJ1 Arezzo Sud, 65 km e PJ1 Arezzo Sud - PJ1 Orvieto Sud, 85 km), con adeguamento del sistema di segnalamento agli standard delle altre linee AV, in particolare ERTMS L2 Stand Alone Baseline 2;
- circa 266 km di rete convenzionale principalmente appartenente ai Corridoi Core (Breakthrough Program) in ERTMS L1 LS e ERTMS L2 Baseline 3, sovrapposto al sistema di protezione della marcia nazionale SCMT.

Nel 2023 sono stati attrezzati n. 30 Km di rete convenzionale con ERTMS.

**13) A1015: "Cyber security"**

L'intervento si pone l'obiettivo di aumentare il livello di sicurezza cibernetica degli impianti di Segnalamento (CCS e ERTMS) e Telecomunicazioni ferroviarie di RFI in esercizio, tramite interventi di tipo perimetrale. I principali obiettivi che il progetto intende raggiungere sono di seguito indicati:

- perimetrazione e segmentazione (compartimentazione) delle reti e dei sistemi;
- supervisione, per gli aspetti di sicurezza cibernetica ("cyber security") degli impianti da parte del "Security Operation Center" (nel seguito SOC) del Gruppo FSI, raccolta eventi ("log") nei sistemi di correlazione, analisi e gestione degli incidenti cibernetici nel rispetto dei requisiti – prevalenti – di sicurezza ferroviaria ("safety") dell'impianto;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- incremento della capacità operativa di reazione a fronte di una violazione o incidente cibernetico.

**❖ 03: “Accessibilità stazioni”**

In coerenza con il DSMF è stata creata un’apposita classe nelle tabelle contrattuali dove rappresentare nella sua interezza il Programma di accessibilità stazioni.

Proseguono gli interventi strategici per migliorare l’accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità. Il programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualificazione, all’accessibilità e all’efficientamento energetico di singole stazioni, di Hub per potenziare/riqualificare la presenza del sistema ferroviario e garantire la rinnovata centralità come nodo trasportistico e polo di servizi, con un progetto omogeneo che garantisca coerenza e riconoscibilità, integrato nel contesto urbano di riferimento.

**Tabella A03 - Accessibilità stazioni**

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
Digitalizzazione stazioni	11,15
City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	679,60
Piano integrato Stazioni	2.748,41
<b>Totale</b>	<b>3.439,16</b>

**P264 – Digitalizzazione stazioni**

L’esigenza è stata esplicitata nell’ambito del Piano Stazioni (P055\_A).

Gli interventi volti a realizzare il "Digital Twin" della stazione che includono la digitalizzazione georiferita degli asset, lo sviluppo e l’acquisizione di dati per la piattaforma Stationland e lo sviluppo degli altri sistemi IT afferenti le stazioni. Campagne di rilievo, acquisizione dati e sviluppo software.

**P237 – City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate**

Il programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualificazione, all’accessibilità e all’efficientamento energetico di singole stazioni, nodi ferroviari che svolgono funzione di Hub della mobilità ovvero linee metropolitane da potenziare/riqualificare per garantirne la rinnovata centralità come nodo trasportistico e polo di servizi, con un progetto omogeneo che garantisca coerenza e riconoscibilità, integrato nel contesto urbano di riferimento.

Il programma prevede interventi di ampio respiro per il potenziamento e sviluppo e/o la riqualificazione funzionale di stazioni di particolare rilevanza, nonché la realizzazione di nuove stazioni/fermate: interventi strategici per migliorare l’accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione urbana e del sistema di mobilità.

Sono in corso o pianificate nel breve periodo, attività di progettazione o realizzazione per 32 Hub e nuove stazioni/fermate, così territorialmente suddivise: Calabria: 4; Campania: 3; Emilia Romagna:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

1; Friuli Venezia Giulia: 1; Lazio: 2; Liguria: 1; Lombardia: 6; Puglia: 3; Sicilia: 5; Toscana: 1; Umbria: 1; Veneto: 4.

**P055\_A – Piano Integrato Stazioni**

Il Piano prevede che le stazioni vengano ripensate con l'obiettivo di esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi, integrate nel contesto urbano di inserimento e capaci di influire positivamente sulla riqualificazione dei territori e ha come obiettivi qualificanti l'incremento del livello di connettività con il trasporto pubblico locale, la sharing mobility e la mobilità attiva, il miglioramento dell'accessibilità interna alle stazioni, la crescita di attrattività, funzionalità, qualità e sicurezza degli spazi interni ed esterni, il potenziamento dell'infomobilità e del wayfinding fuori e dentro la stazione. Gli interventi sono finalizzati a:

- riqualificazione architettonica, impiantistica e strutturale con il miglioramento della qualità e del comfort, tramite una ridistribuzione logica degli spazi, un uso mirato di materiali, illuminazione e arredi, la riqualificazione delle aree verdi, l'estensione delle aree pedonali;
- riqualificazione funzionale, con individuazione di nuovi spazi e servizi;
- miglioramento dell'accessibilità, in particolare per le persone a ridotta mobilità (ascensori, rampe, scale mobili, percorsi PRM, illuminazione, innalzamento marciapiedi...);
- upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico e di assistenza ai passeggeri;
- miglioramento delle condizioni di vivibilità e sicurezza percepita.

Tutti gli interventi sono inoltre orientati a conseguire obiettivi di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico, attraverso l'adozione di protocolli internazionali per la valutazione delle performance energetiche e ambientali degli edifici e più in generale dei territori, il monitoraggio e la gestione dei consumi energetici, l'ottimizzazione delle prestazioni.

Gli interventi interessano il fabbricato viaggiatori, le banchine, pensiline, i sottopassi e i relativi ambiti di accesso (rampe, scale, ascensori ecc.), ma anche i piazzali antistanti la stazione e le aree limitrofe, in asset RFI, che ne costituiscono accesso e sono finalizzati a:

- miglioramento dell'accessibilità, in particolare per le persone a ridotta mobilità (ascensori, rampe, scale mobili, percorsi PMR, illuminazione, innalzamento marciapiedi ecc.);
- upgrading dei sistemi di Informazione al Pubblico e di assistenza ai passeggeri;
- miglioramento del comfort e della qualità architettonica (spazi di transito e attesa, servizi igienici ecc.);
- riqualificazione funzionale, con individuazione di nuovi spazi e servizi;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza e vivibilità di aree interne ed esterne.

Tutti gli interventi sono orientati a conseguire obiettivi di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico, attraverso l'adozione di protocolli internazionali per la valutazione delle performance energetiche e ambientali degli edifici e più in generale dei territori, il monitoraggio e la gestione dei consumi energetici, quindi l'ottimizzazione delle prestazioni. Al 2023 sono state rese accessibili alle STI-PRM 208 stazioni così suddivise: Abruzzo: 5, Basilicata: 2, Calabria: 2, Campania: 18, Emilia Romagna: 26, Friuli Venezia Giulia: 2, Lazio: 39, Liguria: 8, Lombardia: 29, Marche: 4, Piemonte: 15, Puglia: 6, Sardegna: 7, Sicilia: 8, Toscana: 19, Trentino Alto Adige: 5, Umbria: 2, Veneto: 11.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**❖ A04: “Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”**

Nel corso del mese di marzo 2022 la Conferenza Stato-Regioni ha dato il via libera all’atteso decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con i Ministri dell’Economia e delle Finanze, della Cultura e del Turismo, recante attuazione dell’articolo 2 commi 1 e 2 della L.128/2017 emanato in data 17 maggio 2022 con decreto interministeriale n.146.

Il suddetto decreto ha classificato le seguenti n.26 linee ferroviarie ad uso turistico, di cui n. 21 di competenza RFI:

- Sulmona-Castel di Sangro (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Cosenza-San Giovanni in Fiore (Regione Calabria/Ferrovie della Calabria S.r.l.);
- Avellino-Lioni-Rocchetta Sant’Antonio (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Sacile-Gemona (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Palazzolo-Paratico (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Castel di Sangro-Carpinone (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Ceva-Ormea (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Mandas-Arbatax (Regione Sardegna/ ARST S.p.A.);
- Isili-Sorgono (Regione Sardegna/ ARST S.p.A.);
- Sassari-Palau Marina (Regione Sardegna/ ARST S.p.A.);
- Macomer-Bosa (Regione Sardegna/ ARST S.p.A.);
- Alcantara-Randazzo (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Agrigento Bassa-Porto Empedocle (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Noto-Pachino (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Asciano-Monte Antico (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Civitavecchia-Capranica-Orte (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Fano-Urbino (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Asti-Chivasso (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Castagnole delle Lanze-Mortara (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Alba-Nizza Monferrato (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Novara-Varallo Sesia (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Fabriano-Pergola (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Sicignano-Lagonegro (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Rocchetta-Gioia del Colle (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Cuneo-Mondovì (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.);
- Malnate Olona-Confini Svizzeri (Regione Lombardia/Ferrovienord S.p.A.).

**Tabella A04 - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori**

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	340,44
<b>Totale</b>	<b>340,44</b>

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Si segnala che RFI ha rispettato le milestone relative all'anno 2023 per gli interventi del Piano Nazionale per gli investimenti Complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, del Programma D1 – Piano degli interventi strategici sui siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali ai sensi dell'art.1 del Decreto Legge 6 maggio 2021, n.59.

**❖ A05: “Valorizzazione delle reti regionali”**

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione di sottopassi, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione.

Gli interventi sono destinati alla valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL mediante la realizzazione degli interventi individuati di concerto con le Regioni.

**Tabella A05 - Valorizzazione delle reti regionali**

<b>Programmi</b>	<b>SEZIONE 1 Opere in corso finanziate</b>
Bacini Nord Ovest	2.373,91
Bacini Nord Est	1.148,73
Bacini Centro	1.508,48
Bacini Sud e Isole	3.532,44
<b>Totale Bacini</b>	<b>8.563,56</b>

Di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**❖ A06: “Programmi città metropolitane”**

La necessità di seguire lo sviluppo urbano delle aree metropolitane congiuntamente all’esigenza di recuperare l’esistente squilibrio modale che caratterizza il settore, costituiscono elementi centrali nella pianificazione degli investimenti infrastrutturali nel segmento della mobilità di breve raggio. L’infrastruttura ferroviaria dei nodi urbani è caratterizzata da elevati volumi di traffico di treni viaggiatori che, in particolare nelle fasce orarie “pendolari”, portano le linee ad elevati indici di utilizzazione, in alcuni casi prossimi alla saturazione. Tale fenomeno è talvolta amplificato dall’eterotachicità dell’orario di servizio. Le stazioni ricomprese nei nodi urbani sono caratterizzate da elevati indici di frequentazione e necessitano di caratteristiche specifiche per svolgere al meglio le funzioni di afflusso/deflusso.

**Tabella A06 – Programmi città metropolitane**

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
Torino	1.504,61
Milano	1.214,09
Genova	18,05
Venezia	141,64
Bologna	117,42
Firenze	3.194,53
Roma	1.772,21
Napoli	381,35
Bari	253,91
Reggio Calabria	32,99
Messina	-
Catania	614,70
Palermo	2.339,92
Cagliari	-
<b>Totale Aree Metropolitane</b>	<b>11.585,42</b>

**❖ A07: “Programma porti e interporti. Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete”**

Gli interventi di “ultimo e penultimo miglio” riguardano il collegamento fra la stazione di origine/termine corsa del treno, denominata transfer station, e l’impianto dove il materiale viene terminalizzato (raccordo industriale, terminale intermodale ecc.). Per l’efficientamento delle operazioni di “ultimo miglio” è necessario un approccio integrato che comprenda sia una componente infrastrutturale che organizzativa.

Dal punto di vista infrastrutturale: lunghezza dei binari di standard europeo, elettrificazione estesa fino ai binari di presa e consegna, layout del piano di stazione idoneo a ridurre il numero e l’estensione delle manovre primarie e secondarie, installazione del segnalamento basso.

Dal punto di vista organizzativo: la presenza di un Gestore di manovra unico dove possibile, dà una più spinta programmazione delle operazioni, sia di manovra che di handling, con riduzione delle attività in gestione operativa; il migliore sfruttamento della capacità pregiata delle stazioni e dei terminal portuali ed interportuali, da alleggerire dalle funzioni spurie, come la sosta carri e la piccola manutenzione. Nel caso dei porti, inoltre, ai predetti aspetti si aggiunge la necessità di ridurre i tempi



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

di sdoganamento della merce e l'opportunità, dove gli spazi lo consentono, di far partire direttamente i treni per le destinazioni finali dalle stazioni portuali.

In tale quadro le azioni programmate sono finalizzate all'incremento prestazionale delle linee dei principali corridoi, all'efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti ed i principali terminali, in sinergia con le azioni previste all'interno degli scali portuali.

In sintesi, gli obiettivi del Piano di sviluppo del network merci riguardano:

- adeguamento prestazionale dei corridoi europei in termini di codifica traffico combinato e moduli treno, in particolare per i collegamenti con i valichi alpini;
- separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio;
- potenziamento ed efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti c.d. "ultimo e penultimo miglio";
- miglioramento ed ampliamento dei servizi negli impianti.

**Tabella A07 – Programma Porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete**

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
Porti e Terminali	1.374,85
<b>Totale Ultimo/penultimo miglio ferroviario</b>	<b>1.374,85</b>

❖ **A08: “Programma aeroporti. Accessibilità su ferro”**

Gli interventi hanno come obiettivo l'aumento degli standard di accessibilità mediante mezzo pubblico agli aeroporti ed in particolare mediante accesso ferroviario. Il programma mira ad integrare la rete aeroportuale a quella ferroviaria con lo scopo di far crescere la quota di accesso modale per tutti quegli aeroporti che hanno una massa critica adeguata.

**Tabella A08 - Programma aeroporti - Accessibilità su ferro**

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
Aeroporti	1.325,18
<b>Totale Aeroporti</b>	<b>1.325,18</b>

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

### Principali interventi finanziati nei programmi A07 e A08 - Aeroporti, Porti ed Interporti



❖ **A09: “Direttrici di interesse nazionale”**

Gli interventi sono destinati a garantire una connettività “a rete” su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi «core» della rete TEN-T con l’obiettivo di aumentare progressivamente il numero di capoluoghi collegati tra loro in meno di 4,30 h.

Sono previsti interventi di velocizzazione delle principali linee lungo gli assi prioritari del Paese Nord-Sud ed Est Ovest, per favorire la connettività del territorio ed il passaggio del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze. In particolare, nel Nord del Paese si potenzieranno le tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona Brennero e Liguria-Alpi, migliorando i collegamenti delle aree a nord delle Alpi con i porti di Genova e Trieste per servire i traffici oceanici; nel Centro del paese si rafforzeranno due assi Est-Ovest (Roma-Pescara e Orte-Falconara) riducendo significativamente i tempi di percorrenza ed aumentando le capacità; verrà potenziata altresì la velocizzazione della linea tirrenica e adriatica da nord a sud, secondo il principio più elettronica e meno cemento.

Si estenderà l'Alta Velocità al Sud, con la conclusione della direttrice Napoli-Bari, l'avanzamento ulteriore della Palermo-Catania-Messina e i primi lotti funzionali delle direttrici Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Potenza Battipaglia e linea Adriatica.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Tabella A09 – Interventi prioritari - Direttici di interesse nazionale**

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
Direttrice Torino-Lione	916,43
Direttrice Liguria - Alpi	10.626,12
Direttrice Genova-Ventimiglia	741,00
Direttrice Trasversale	1.546,40
Direttrice Brennero-Verona-Bologna	2.989,29
Direttrice Bologna-Venezia-Trieste/Udine	913,84
Direttrice centrale e Tirrenica Nord	2.894,49
Direttrice Adriatico-Ionica	9.948,91
Trasversali appenniniche centro Italia	1.797,88
Direttrice Napoli-Bari	3.468,93
Direttrice Salerno-Taranto	794,67
Direttrice Napoli-Palermo	23.228,45
Rete Sarda	392,06
Territorio Nazionale	885,73
<b>Totale Direttici</b>	<b>61.144,22</b>

Di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.

**Principali interventi finanziati nel Programma A08 - Direttici di interesse nazionale**



**❖ A10: La Rete AV/AC Torino - Milano - Napoli” (P.M.)**

Gli investimenti della Rete AV/AC Torino – Milano – Napoli, ricompresi nella “**Tabella A09**” dell’aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma, sono stati trasferiti nelle varie classi tipologiche di destinazione, coerenti con il DSME; in particolare il nodo AV di Firenze è stato trasferito nella **Tabella A06 Programmi Città metropolitane** del Contratto di Programma 2022-2026 per un valore complessivo pari a **2.735 milioni di euro**.

**3.6.2 Tabella B – Investimenti realizzati per lotti costruttivi**

Con riferimento alla Tabella B del CdP-I 2022-2026 si ribadisce che con l’espressione “**interventi realizzati per lotti costruttivi**” si fa riferimento alla fattispecie di cui **all’articolo 2, comma 232,**

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

della **Legge n. 191/2009** (Legge Finanziaria 2010), introdotta per quanto concerne la realizzazione dei progetti prioritari, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T inseriti nel programma di infrastrutture strategiche, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro, tempi di realizzazione superiore a quattro anni e che non siano suddivisibili in lotti di importo inferiore a un miliardo di euro. In tali casi la disposizione consente infatti l'individuazione di specifici "lotti costruttivi". I relativi progetti sono individuati attraverso decreti del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze. Per tali opere, il CIPESS può autorizzare l'avvio della realizzazione del progetto definitivo per lotti costruttivi, nel limite di un importo complessivo residuo da finanziare di 10 miliardi di euro, nel rispetto delle condizioni indicate dallo stesso comma 232. Il CIPESS, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assume l'impegno di finanziare integralmente l'opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato.

In deroga a questa disciplina generale, il **comma 230 dell'articolo unico della Legge di Stabilità 2015 (L. n. 190/2014)** ha previsto che per alcune specifiche tratte (Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Milano-Venezia, Terzo Valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova, Nuovo Tunnel ferroviario del Brennero) il CIPESS possa approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere.

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi alle opere in corso finanziate dei Lotti Costruttivi.

**Tabella - Opere per Lotti Costruttivi**

LOTTI COSTRUTTIVI	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate
Linea AV/AC Milano - Verona: Tratta Treviglio - Brescia	2.050,00
Linea AV/AC Milano - Verona: Tratta Brescia - Verona	3.069,99
Linea AV/AC Verona - Padova 1° lotto funzionale: Tratta Verona - bivio Vicenza	3.154,99
Linea AV/AC Verona - Padova 2° lotto funzionale: Attraversamento di Vicenza	2.179,84
Linea AV/AC Verona - Padova 3° lotto funzionale: Tratta Vicenza - Padova	25,00
Galleria di Base del Brennero - quota Italia	3.542,81
Itinerario Napoli - Bari: raddoppio tratta Apice - Orsara	2.339,00
<b>TOTALE</b>	<b>16.361,63</b>

Di seguito una rappresentazione sintetica dello stato di attuazione degli interventi riportati in tabella:

#### **AV/AC Treviglio – Brescia**

La nuova linea AV/AC Treviglio-Brescia costituisce un investimento indispensabile in considerazione dell'elevato livello di utilizzazione dell'attuale linea, elemento di criticità per la regolarità del servizio ferroviario e l'incremento dei servizi. L'investimento è stato attivato nel 2016. A luglio 2021 è stata attivata la fase 4 dell'ACC di Brescia che prevede di gestire la stazione con il nuovo ACC Brescia e la conseguente dismissione dell'ACEI.

Sono in corso di ultimazione gli interventi relativi alla mitigazione acustica a nord della linea storica e altri interventi complementari.

#### **Tunnel di Base del Brennero - quota italiana**

La nuova galleria di base del Brennero è un investimento centrale per il potenziamento del core corridor Scandinavia-Mediterraneo lungo l'asse che collega Monaco a Verona.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

La galleria ha una lunghezza di 55 km e, in prossimità di Innsbruck, sarà collegata in sotterraneo all'esistente circonvallazione, raggiungendo quindi complessivamente una lunghezza di 64 km.

L'opera è destinata esclusivamente al trasporto ferroviario. La configurazione del tunnel prevede due gallerie principali a singolo binario collegate tra loro ogni 333 m tramite cunicoli trasversali di collegamento.

L'investimento ha l'obiettivo di migliorare le possibilità di trasporto di persone e di merci nel cuore dell'Europa, salvaguardando al tempo stesso il patrimonio ambientale della regione Alpina.

Con il nuovo tunnel si otterrà una forte riduzione della pendenza rispetto all'esistente linea di valico, permettendo così un transito attraverso il Brennero di treni merci più lunghi, capienti e veloci.

Dei circa 230 Km che verranno complessivamente scavati tra gallerie di linea, cunicolo esplorativo e gallerie con funzioni logistiche e di servizio, ad oggi sono già stati realizzati circa 123 Km. Attualmente, tra Italia ed Austria, sono attivi i seguenti undici cantieri: Aica, Mules, Hinterrigger, Isarco e stazione di Fortezza in Italia, Wolf, Valle Padaster, Ahrental, Ampass, Tulfes e stazione di Innsbruck in Austria.

Ad oggi sono stati scavati circa 157 Km di gallerie, parte di questi in territorio italiano e parte in territorio austriaco: di cui 60 Km di gallerie per transito treni, 55 Km di cunicoli esplorativi e 42 Km di altre gallerie.

Lo stato di avanzamento dei lavori dei lotti già autorizzati è il seguente:

**Studi ed indagini geognostiche:** nel 2011 sono state ultimate la galleria di accesso di Mules e la tratta del cunicolo esplorativo Aica-Mules, per complessivi 12,6 km. Nel 2015 si sono conclusi i lavori di realizzazione del cunicolo esplorativo attraverso il lineamento periadriatico.

**Primo Lotto costruttivo:** nel 2015 si sono conclusi gli scavi previsti nell'ambito del lotto Mules Periadriatica, ovvero i primi chilometri delle canne principali e i lavori per il cunicolo esplorativo in direzione nord attraverso il lineamento periadriatico. Lo scavo attraverso il lineamento periadriatico è stato eseguito con grande cautela e si è concluso senza difficoltà di rilievo. Sono in corso i lavori per la realizzazione del sottoattraversamento del fiume Isarco. A febbraio 2019 è stato stipulato il contratto di lavori di realizzazione della nuova viabilità di accesso Rioli. Nel mese di marzo sono state avviate le attività preparatorie. Nel mese di giugno si è reso necessario sospendere parzialmente i lavori in una parte delle aree di cantiere per la presenza di materiali classificabili come rifiuti non pericolosi. L'iter di approvazione del progetto esecutivo di bonifica si è definitivamente concluso nel mese di ottobre 2020 e la ripresa dei lavori oggetto di sospensione è avvenuta a febbraio 2021. Ad oggi risultano ultimati i lavori che interessano la viabilità di accesso Rioli nel tratto che si sviluppa in direzione nord a partire dal sottopasso ferroviario esistente, la realizzazione e la verifica di idoneità statica del nuovo ponte sul rio Rioli, la deviazione dei sottoservizi interferenti con le nuove opere presso il predetto nuovo ponte, la posa di ulteriori nuovi sottoservizi e la realizzazione delle barriere paramassi. Nell'area di cantiere denominata "zona ovest" sono state ultimate le attività per la messa in sicurezza di emergenza dell'area, che si sono rese necessarie a seguito del rinvenimento inatteso di frammenti contenenti cemento amianto. Le attività in corso riguardano la realizzazione delle opere provvisorie (micropali delle berlinesi e relativi cordoli) propedeutiche alla realizzazione del nuovo sottopasso della linea ferroviaria. Nel dicembre 2021 la società capogruppo mandataria dell'ATI titolare dell'appalto ha presentato avanti al Tribunale la domanda di concordato preventivo "con riserva" ex art. 161 sesto comma l.f..

Nell'ambito della procedura concorsuale, il 03/01/2022 il Tribunale di Treviso ha autorizzato l'istanza avanzata dalla società capogruppo mandataria dell'ATI titolare dell'appalto di sospensione ex art. 169-bis, l.f. del contratto "Nuova viabilità di accesso Rioli", unitamente ad altri appalti che detta impresa aveva in corso di esecuzione con varie altre committenze pubbliche e private; tale provvedimento è stato confermato e ulteriormente prorogato per un totale di 120 giorni. Nel mese di maggio 2022, decorso il termine massimo consentito dall'ordinamento, la sospensione ha esaurito i propri effetti, con la conseguenza che i contratti hanno ripreso efficacia. Successivamente, dopo aver constatato la mancata ripresa dei lavori e l'assenza di ogni riscontro da parte dell'ATI all'ordine

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

perentorio emesso da BBT SE di riprendere i lavori, quest'ultima, completato il procedimento di legge, ha adottato e comunicato all'ATI la risoluzione in danno del contratto di appalto.

**Secondo Lotto costruttivo:** i lavori per la realizzazione delle opere previste nel lotto del sottoattraversamento del fiume Isarco prevedono lo scavo delle gallerie principali, sotto la valle del fiume Isarco e sotto le infrastrutture di trasporto che la percorrono (autostrada A22, strada statale SS12, linea ferroviaria attuale, percorso ciclabile ecc.) fino alla stazione di Fortezza.

A fine 2016 sono stati ultimati i lavori per la realizzazione delle opere propedeutiche. Ad agosto 2016 sono stati avviati i lavori delle opere principali. A inizio dicembre 2018 è stato ultimato lo scavo in tradizionale della galleria di interconnessione con la linea storica e delle gallerie principali in direzione sud fino ai portali presso la stazione di Fortezza. Si segnala che a fine 2021 sono stati ultimati i lavori di consolidamento da piano campagna con la tecnica del Jet Grouting. Con l'abbattimento del diaframma, in data 19 maggio 2022, si è ultimato lo scavo delle gallerie principali nel lotto di costruzione Sottoattraversamento Isarco. I lotti "H61 Mules 2-3" e "H71 Sottoattraversamento Isarco", una volta divisi, sono ora uniti, creando di fatto un continuum da Fortezza fino – quasi – al Brennero.

Ad oggi sono stati completati gli scavi di tutte le gallerie e completati i rivestimenti definitivi di 6,0 km di gallerie dei 6,4 km previsti nel lotto.

Con la sistemazione delle aree esterne del cantiere si concludono tutti i lavori nel lotto costruttivo più meridionale della Galleria di Base del Brennero.

**Terzo Lotto costruttivo:** con la stipula del contratto relativo al lotto Mules 2-3, avvenuta il 12 settembre 2016, è stato dato avvio alla realizzazione di tutte le rimanenti opere civili della galleria di base del Brennero in territorio italiano. Tale lotto è il più grande, in termini di lunghezza di gallerie da scavare, dell'intero progetto della galleria di base del Brennero. Mules 2-3 si estende dal lotto del Sottoattraversamento Isarco, a sud, fino al confine di Stato. Ad oggi sono stati realizzati 55,9 km dei circa 65 km di scavo previsti nel lotto.

Il 24/11/2021, dopo 14 chilometri e 3,5 anni di scavo, nel cunicolo esplorativo verso nord, la fresa meccanica "Serena" ha raggiunto il traguardo al confine di Stato. È la prima volta che lo scavo delle canne della galleria dell'opera BBT raggiunge il Brennero, e ciò rappresenta un evento storico. I lotti "H61 Mules 2-3" e "H71 Sottoattraversamento Isarco", una volta divisi, sono ora uniti, creando di fatto un continuum da Fortezza fino – quasi – al Brennero. Entro la fine del 2023 saranno dunque scavati ben 65 chilometri di gallerie nell'ambito di questo singolo lotto. Una volta terminato "Mules 2-3", tutti i lavori di scavo in territorio italiano saranno completati.

La TBM "Flavia" sta scavando la Galleria di Linea Ovest mentre la TBM "Virginia" sta concludendo lo scavo della Galleria di Linea Est e sta raggiungendo il Brennero. Attualmente è in corso la posa dei rivestimenti definitivi lungo la Galleria di Accesso e la Fermata di Emergenza di Trens (Cunicolo Centrale di Trens e Cunicoli di collegamento/ventilazione). Inoltre, è in corso la posa dei conci di base nella tratta di Cunicolo Esplorativo scavato in tradizionale.

**Quarto Lotto costruttivo:** nell'ambito della stazione di Fortezza (linea esistente) sono stati ultimati i lavori di adeguamento della radice nord e di una prima fase di adeguamento della radice sud del Piano Regolatore Generale (PRG) nonché quelli del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) della linea esistente.

A seguito dell'intervenuta risoluzione dei lavori del subplotto "Nuova viabilità di accesso Rioli", è stata ripianificata la quota parte delle attività di adeguamento della radice sud del PRG il cui avvio è compatibile con l'intervenuta risoluzione. L'avvio di tali attività è previsto nel secondo trimestre 2023.

Dal punto di vista finanziario, all'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026 sono previsti complessivamente risorse per **3.542,81 milioni di euro**.

AC Napoli-Bari, raddoppio Apice-Orsara

Nell'ambito del programma di investimenti per il potenziamento dell'itinerario Napoli-Bari è compreso il raddoppio tra Apice e Orsara.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

È prevista la realizzazione del raddoppio in variante rispetto alla linea esistente, dell'estesa di circa 47,4 km, con una nuova stazione a servizio dell'Irpinia.

Il progetto preliminare trasmesso a luglio 2010 ai Ministeri ed agli Enti competenti per l'avvio dell'iter autorizzativo di Legge Obiettivo ha ottenuto tutti i pareri degli Enti e del Territorio, compreso quello delle Regioni Campania e Puglia.

La Legge di Stabilità 2014 ha incluso l'intervento tra le tratte che potranno essere realizzate per lotti costruttivi.

Recependo tale indicazione RFI ha proposto la suddivisione dell'intervento in lotti e, in funzione delle disponibilità indicate nella citata legge, ha previsto nel CdP 2012–2016 le risorse per la realizzazione di un primo lotto costruttivo, individuato tra la stazione di Apice e la nuova stazione di Irpinia, di circa 18,4 km.

Con l'aggiornamento 2015 del CdP-I sono stati stanziati 768 milioni di euro a valere delle risorse della Legge di Stabilità 2014 a copertura del primo lotto costruttivo.

Con l'aggiornamento 2016 sono state assegnati ulteriori 155 milioni al progetto per la realizzazione di tecnologie, del sistema di trazione elettrica e di opere di armamento in grado di assicurare funzionalità al 1° lotto costruttivo del raddoppio in variante Apice - Irpinia di circa 18 Km, per il collegamento tra la stazione di Apice e la nuova stazione di Irpinia.

Con ordinanza n. 25 del 1 settembre 2016 il Commissario, nominato dal Decreto Sblocca Italia, ha approvato il **progetto preliminare** dell'opera *“Itinerario Napoli – Bari: Raddoppio della tratta Apice - Orsara”*; nell'ambito di detta Ordinanza il Commissario ha autorizzato RFI S.p.A. ad avviare la progettazione definitiva del lotto funzionale Apice – Hirpinia.

Con Ordinanza n. 35 del mese di aprile 2018 è stato approvato il **progetto definitivo** del 1° lotto funzionale Apice - Hirpinia e autorizzato l'avvio delle attività negoziali. Nel mese di maggio 2019 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva; ad agosto 2019 si è proceduto alla consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva ed all'avvio delle attività di Bonifica degli ordigni esplosivi. Per il 2° lotto funzionale Hirpinia-Orsara sono stati sviluppati gli approfondimenti progettuali del progetto preliminare, che si sono conclusi lo scorso febbraio 2018 e, con ordinanza n.42 del 18 aprile 2019 è stata indetta la Conferenza di Servizi.

L'approfondimento progettuale che ha interessato la tratta Hirpinia – Orsara è stato sviluppato in contemporanea con il progetto di fattibilità tecnica economica della tratta Bovino-Orsara e le attività di analisi di tracciato sono state effettuate complessivamente su entrambe le tratte per ottimizzare le fasi necessarie per l'attivazione della linea e definire il complesso degli elementi correlati a ciascuna tratta anche in riferimento alle relative tempistiche di costruzione e attivazione, ciò ha comportato una riarticolazione del perimetro e delle stime di costo dei progetti interessati:

- il raddoppio della tratta Orsara-Bovino del progetto “Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico Caserta-Foggia” ha incrementato il suo costo da 300 mln di euro a 671 mln di euro;
- il raddoppio della tratta Irpinia-Orsara del progetto “Raddoppio Apice-Orsara” ha contestualmente ridotto il suo costo da 1.763 mln di euro a 1.392 mln di euro.

Con l'ordinanza n.47 del 18 giugno 2020 è stato approvato in linea tecnica il progetto definitivo del 2° Lotto funzionale (Hirpinia-Orsara) che è stato sviluppato in maniera coordinata ed integrata con il progetto definitivo della tratta contigua Orsara - Bovino, evidenziando un incremento di costo di 109 Mln € rispetto al CVI fino a quel momento consolidato e previsto con il Contratto di Programma

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2017 – 2021, Parte Investimenti, passando da 1.426 Mln € a 1.535 Mln €; detto incremento del costo complessivo delle opere del 2° Lotto funzionale Hirpinia - Orsara è stato compensato integralmente con la corrispondente minore esigenza di 109 Mln € nel frattempo evidenziatasi per la tratta contigua Bovino – Orsara; la compensazione dei costi tra i due progetti è stata oggetto di apposita rimodulazione dei rispettivi quadri economici, ferma restando l'invarianza dei costi complessivi dell'itinerario Napoli – Bari come riportato nell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021 Parte Investimenti nel quale inoltre sono state contrattualizzate le risorse ad integrale copertura dell'intervento pari a 1.392 mln di euro.

Con l'ordinanza n. 50 del 30 ottobre 2020 è stato approvato in linea economica il progetto definitivo del 2° Lotto funzionale (Hirpinia-Orsara) per un costo complessivo pari a 1.535 Milioni di Euro, per effetto della registrazione presso la Corte dei Conti del 26 ottobre 2020 n. 3414 del Decreto interministeriale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministero dell'Economia e Finanze n. 365 del 18 agosto 2020 di approvazione dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI S.p.A., nel quale trova copertura finanziaria anche la fase realizzativa di tale lotto funzionale.

Sono state poi emesse le Del 126/22 di approvazione delle istruttorie, da parte di RFI, del Progetto esecutivo delle varianti intervenute nel corso della progettazione esecutiva per effetto del recepimento delle prescrizioni nn. 47, 50, 51, 53, 55, 56, 57, 59 e 60 di cui all' Ordinanza n. 36/2018 di approvazione del progetto definitivo del 1° Lotto funzionale Frasso Telesino – Teleso e del 50/2021 di approvazione in linea tecnica del Progetto Esecutivo della variante “Modifiche all'Asta di manovra nella Stazione di Acerra” Tratta “Variante alla linea Napoli – Canello”.

**AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona**

L'investimento riguarda la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona nel tratto da Brescia a Verona, in continuità con la tratta Milano - Treviglio già realizzata ed in esercizio dal luglio 2007, e con la tratta Treviglio – Brescia attivata nel 2016.

Il potenziamento della linea Milano - Venezia è da tempo ritenuto indispensabile in considerazione dell'attuale stato di saturazione della tratta, oggetto dell'investimento, che determina una perdita di efficienza e regolarità nell'erogazione del servizio ferroviario in quanto rappresenta un collo di bottiglia per tutti i flussi che vi confluiscono.

L'aumento di capacità ottenuto con la nuova coppia di binari consentirà di far fronte ai consistenti incrementi di traffico previsti sull'asse est - ovest e allo stesso tempo permetterà un decongestionamento della linea esistente (linea lenta); tale recupero di capacità consentirà di incrementare l'offerta di trasporto ferroviaria.

A seguito di quanto stabilito dalla Legge di Stabilità 2014, la realizzazione della tratta AV/AC Brescia-Verona è stata suddivisa in Lotti costruttivi per un costo totale pari a 3.954 mln di euro; in particolare il 1° lotto costruttivo del valore di 768 milioni di euro, è stato interamente finanziato a carico delle risorse stanziato dall'art.1, comma 76 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) e ricomprende le opere civili poste sul percorso critico e sub critico della tratta, localizzate tutte ad est dell'interconnessione di Brescia e la progettazione preliminare e definitiva dell'intervento “Ingresso della tratta AV/AC a Verona”.

Successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-2016, è stata emanata la Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015) che ha stanziato ulteriori risorse per 3.000 milioni di euro per la prosecuzione dei lotti costruttivi Brescia-Verona-Padova della linea AV/AC Milano-Venezia che sono stati contrattualizzati dell'aggiornamento 2015 del suddetto Contratto di Programma.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In particolare, sono stati attribuiti al progetto 1.500 milioni di euro a copertura del secondo lotto costruttivo riguardante il completamento delle opere civili dell'Interconnessione di Brescia est sino a fine intervento e la realizzazione dell'Ingresso in Verona.

Successivamente alla conclusione dell'iter approvativo dell'aggiornamento 2015 del CdP-I, con riferimento al costo totale dell'intervento si è registrata una diminuzione di 117 milioni di euro a seguito di approfondimenti progettuali che andranno confermati ed individuati in sede CIPE all'atto dell'approvazione della progettazione.

Nella seduta del 10 luglio 2017, il CIPE con delibera n.42 ha approvato il progetto definitivo della nuova linea AV/AC Brescia – Verona, “Lotto Brescia est - Verona (escluso nodo di Verona)” del costo di 2.499 milioni di euro.

Ha disposto inoltre che il costo del secondo lotto costruttivo del 1^ Lotto funzionale Brescia Est - Verona, dopo l'ulteriore funzionalizzazione, non dovrà superare il costo massimo previsto di 607 milioni di euro.

Nello stesso contesto il CIPE ha disposto la progettazione, in sostituzione del cosiddetto “Shunt di Brescia”, della soluzione “Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia”, finalizzata a dare continuità alla Linea AV-AC Milano – Verona. Il Progetto Preliminare è stato approvato dal Commissario con ordinanza in data 30/11/2021.

In data 06/06/2018 il Consorzio Cepav Due/ENI e RFI hanno sottoscritto il 2° Atto Integrativo con avvio a realizzazione del 1^ Lotto costruttivo della Tratta AV/AC Brescia Est-Verona Ovest. Sono state avviate le opere da realizzare direttamente a cura del Consorzio (es. opere di imbocco Ovest della galleria di Lonato, opere di imbocco Ovest ed Est della galleria di San Giorgio, realizzazione della nuova galleria artificiale in corrispondenza del futuro svincolo di Castelnuovo del Garda, risoluzione interferenze) e sono stati emessi cinque bandi di gara pubblica a procedura europea, tra cui anche quello relativo allo scavo mediante TBM della Galleria Naturale di Lonato; ulteriori tre bandi saranno emessi tra il 2020 e il 2021. Nel mese di aprile 2020 è avvenuta la contrattualizzazione con il GC per la realizzazione del 2^ Lotto Costruttivo, autorizzata con Delibera CIPE n.68/2019 pubblicata in G.U. il 10/03/2020 il cui valore ammonta a 607 milioni di euro.

L'iter autorizzativo sul progetto preliminare del **Nodo AV/AC di Verona Ovest** è stato avviato a ottobre 2016 e, con **Delibera CIPE n.69** del 21 novembre 2019 pubblicata in G.U. il 02/04/2020, il CIPE ha approvato la progettazione preliminare. Successivamente, in adempimento alla suddetta Delibera, è stato assegnato all'intervento "Nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest" un nuovo specifico CUP con conseguente apertura di nuovo progetto distinto dalla Tratta Brescia-Verona. In data 06/05/2020 è stata avviata la progettazione definitiva.

Con Ordinanza n.2 del 9 novembre 2021 è approvato il programma generale delle attività da porre in essere per il singolo intervento in cui si articola la linea “AV/AC Brescia-Verona-Padova”. L'Ordinanza n.3 del 30 novembre 2021 ha approvato la Progettazione Preliminare del Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia – fase funzionale della nuova tratta Brescia – Verona.

L'Ordinanza n.7 del 28 giugno 2022 ha avviato la PD Nodo Verona Est.

L' Ordinanza n.9 del 20 dicembre 2022 ha approvato la PD.

Dal punto di vista finanziario, all'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026 sono previsti complessivamente risorse per **3.069,99 milioni di euro**.

**AV/AC Verona-Vicenza-Padova**

Il CIPE, con Delibera n. 94/2006, ha approvato il progetto preliminare del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, limitatamente alle tratte esterne (Verona-Montebello Vicentino-interconnessione di Vicenza e Grisignano di Zocco-Padova), mentre per la tratta intermedia

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Montebello Vicentino–Vicenza–Grisignano di Zocco il CIPE ha individuato il solo corridoio di sottoattraversamento di Vicenza nell’ambito del quale collocare un nuovo tracciato. Con il Protocollo di Intesa sottoscritto il 29 luglio 2014 tra il MIT, la Regione Veneto, RFI, il Comune di Vicenza e la CCIAA di Vicenza, è stata definita la soluzione progettuale per l’attraversamento di Vicenza. Nello specifico la nuova soluzione - prevede per la tratta centrale del progetto, un tracciato prevalentemente in superficie da Montebello a Vicenza, con l’inserimento delle nuove stazioni di Vicenza Fiera, Vicenza Tribunale e l’eliminazione dell’attuale stazione di Vicenza centrale. Lo Studio di Fattibilità è stato approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel mese di gennaio 2015. Con il CdP-I 2012-2016 ed il successivo Accordo, la tratta Verona-Padova è stata articolata nelle due sub-tratte Verona-Vicenza, prioritaria, con CVI pari a 4.153 milioni di euro, e Vicenza-Padova con CVI pari a 1.249 milioni di euro. Dal punto di vista finanziario con l’aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-16 sono state contrattualizzate ulteriori risorse finanziarie per complessivi 1.500 milioni di euro recati dalla Legge di Stabilità 2015 a valere del capitolo di bilancio 7122 pg.7.

Con l’aggiornamento 2020-2021 sono stati contrattualizzate ingenti risorse, nel dettaglio:

- **950 milioni di euro** recati dal Decreto legge 6 maggio 2021, n. 59 recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti” il quale all’art.4, comma 1 prevede che “per la realizzazione del secondo lotto costruttivo di cui al secondo lotto funzionale relativo alla linea ferroviaria AV/AC Verona-Padova, concernente «Attraversamento di Vicenza», è autorizzata la spesa complessiva di 925 milioni di euro è altresì autorizzata, per la predisposizione della progettazione definitiva del terzo lotto funzionale tratta AV/AC Vicenza-Padova, la spesa complessiva di 25 milioni di euro.... Le risorse di cui al presente comma sono immediatamente disponibili, ai fini dell’assunzione di impegni giuridicamente vincolanti, alla data di entrata in vigore del presente decreto”;
- **1.775,96 milioni di euro** recati dalla Legge di Bilancio 2020 a valere del capitolo di bilancio 7122 pg.2.

Allo stato attuale, la linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 77 km di nuova linea a doppio binario, è stata suddivisa in 3 lotti funzionali:

- **1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza:** comprende la Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza (competenza GC) di lunghezza 44,25 km e gli interventi del Nodo AV/AC di Verona Est (competenza RFI), che includono la realizzazione di circa 6,6 km di nuovi binari AV/AC, una nuova stazione elementare AV/AC a Verona Porta Nuova e uno scalo merci di tre binari in zona Cason.

Con Delibera n. 84/2017 del 22/12/2017, pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 165 del 18/07/2018, il CIPE ha approvato il progetto definitivo della tratta AV/AC "Verona-Bivio Vicenza" ed ha autorizzato l'avvio alla realizzazione del 1^ lotto costruttivo. In data 6 agosto 2020 è stato sottoscritto l'Atto Integrativo con il Consorzio Iricav Due. L'avvio della realizzazione del 1^ lotto costruttivo è avvenuto in data 20.09.2020, mentre l'avvio della realizzazione del 2^ lotto costruttivo è avvenuto in data 19/05/2021.

Relativamente al **Nodo AV/AC di Verona EST**, RFI ha ultimato e trasmesso al MIMS il 09 ottobre 2017 per avvio dell'iter autorizzativo il Progetto Preliminare. Il CIPE ha approvato il progetto preliminare nell’ambito della seduta del 14 maggio 2020 con delibera n.11 ed è stata avviata la progettazione definitiva. A febbraio 2022 è stata ultimata la progettazione definitiva, attualmente sono in corso le attività di verifica propedeutiche all’avvio dell’iter autorizzativo.

Con Ordinanza n.8 dell’8 agosto 2022 il Commissario Straordinario ha avviato la procedura per l’approvazione del progetto definitivo del 2° Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza”.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Con Delibera n.2 /2022, si delibera l'approvazione, in linea tecnica, del progetto esecutivo di variante.

- **2° lotto funzionale attraversamento di Vicenza:** comprende la realizzazione della nuova linea AV/AC, con tracciato in superficie in affiancamento alla linea esistente, tra il km 43+650 ed il km 49+827, la rilocalizzazione verso nord di 4,3 km dell'esistente linea Milano-Venezia, il riassetto del PRG di Vicenza con realizzazione di una nuova stazione elementare AV/AC, nonché l'inserimento al km 46+400 della nuova fermata Fiera, a servizio sia della linea storica che dell'alta velocità; il **Progetto Preliminare** è stato ultimato e trasmesso al MIT in data 11 ottobre 2017 per avvio dell'iter autorizzativo ed è stato approvato dal CIPE in data 26/11/2020. In data 17.05.2021, è stato sottoscritto tra RFI e il Consorzio Iricav Due l'accordo per lo sviluppo del progetto definitivo. A gennaio 2022 è stata ultimata la Progettazione Definitiva. Successivamente, concluse le attività di verifica propedeutiche all'avvio dell'iter autorizzativo è stata emessa Ordinanza, del commissario straordinario, n. 8 del 08.08.2022, di approvazione del progetto definitivo ai fini dell'indizione della Conferenza di Servizi, convocata per il 28.09.2022.

Conclusa la Conferenza, il Commissario ha approvato il Progetto Definitivo con ordinanza n.15 del 13.07.2023.

- **3° lotto funzionale Vicenza-Padova:** l'intervento è stato sospeso per assenza di finanziamenti ed è stata avviata una project review per l'ottimizzazione delle progettazioni già sviluppate e per una maggiore sostenibilità economica e ambientale. In data 21/12/2021 è stato sottoscritto con il General Contractor Iricav Due l'accordo per l'avvio della progettazione definitiva attualmente in corso. Per il tratto compreso tra il bivio della Schio-Treviso e la fermata di Lerino in comune di Grisignano di Zocco, il tracciato è stato ridefinito dallo studio di fattibilità predisposto da Italferr nel 2014 e approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel gennaio 2015. Per il tratto compreso tra Grisignano di Zocco e Padova, il tracciato coincide con quello del progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera n.94/2006.

Dal punto di vista finanziario, all'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026 sono previsti complessivamente risorse per 5.359,83 milioni di euro.

### **3.7 Il rendiconto dei finanziamenti del Contratto.**

In questa sezione si riporta il rendiconto dettagliato dell'evoluzione delle risorse stanziato dallo Stato e da altri Enti finanziatori (UE, EE.LL.) per la rete convenzionale e contrattualizzate con l'aggiornamento 2023 del Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti.

#### **3.7.1 I finanziamenti per competenza**

Nel prospetto successivo viene rappresentata l'evoluzione delle coperture finanziarie che, con l'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026, ha raggiunto il valore complessivo di **124.570,39 milioni di euro** così ripartiti:

- **108.208,76 milioni** per gli interventi rientranti nel "Portafoglio investimenti in corso e programmatici" (Tabella A),
- **16.361,63 milioni** per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Coperture finanziarie dell'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026**

Tabelle Contratto di Programma 2022-2026 parte Investimenti	Coperture di competenza contrattualizzate				
	Totale competenza CdP-I 2022-2026 *	Trasferimenti in Tabella C - Opere ultimate	Risorse aggiuntive CdP-I 2022-2026 Agg. 2023	Definanziamenti	Totale competenza CdP-I 2022-2026 + Agg. 2023
Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici	104.232,98	(323,50)	5.358,54	(18,78)	108.208,78
Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi	15.164,35		177,44		16.361,63
<b>Totale</b>	<b>119.397,33</b>	<b>(323,50)</b>	<b>5.535,98</b>	<b>(18,78)</b>	<b>124.570,41</b>
Tabella C - Opere ultimate	67.347,95	323,50		20,62	67.692,07
<b>Totale generale (A+B+C)</b>	<b>186.745,28</b>	<b>0,00</b>	<b>5.535,98</b>	<b>-18,78</b>	<b>192.262,48</b>

In particolare, come si evince dalla tabella, con l'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026 il valore delle coperture finanziarie sul portafoglio dei progetti attivi (tabella A e tabella B) è passato da **119.397,33 milioni di euro** a **124.570,39 milioni di euro**, per effetto delle variazioni alle risorse finanziarie dovute principalmente a:

- trasferimento nella Tabella C “Opere ultimate” di interventi conclusi pari a **344,14 milioni di euro**;
- recepimento del definanziamento per un valore complessivo di **18,78 milioni di euro** derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;
- contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di **5.535,98 milioni di euro**;
- rimodulazione a saldo zero di risorse “statali ordinarie” già contrattualizzate al CdP-I 2022-2026 su interventi la cui programmazione progettuale e realizzativa non ne prevedeva l'appaltabilità prima del primo semestre 2024, e destinate a esigenze finanziarie emergenti per complessivi **2.502 milioni di euro**.

La variazione in diminuzione sopra citata è ripartita nel modo seguente:

- **15,00 milioni di euro** a valere delle risorse PNC destinate alla componente “Scorci Panoramici” del programma “Ferrovie turistiche” per variazione del Soggetto Attuatore individuato in Fondazione FS;
- **2,62 milioni di euro** a valere di risorse derivanti dal programma POR Campania 2014-2020;
- **1,15 milioni di euro** a valere di risorse derivanti dal programma PON 2014-2020.

La variazione in aumento sopra citata è ripartita nel modo seguente:

- **750,00 milioni di euro** stanziati dall'art.1 comma 507-508 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) sul capitolo MIT 7532, a favore dei seguenti interventi:
  - “Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie”;
  - “Adeguamento linea storica Torino-Modane tratta Bussoleno-Avigliana”;
- **22,00 milioni di euro** stanziati dall'art.1 comma 517 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) per la progettazione della linea Chiasso-Monza lungo il corridoio europeo Reno-Alpi;
- **15,00 milioni di euro** stanziati dall'art.1 comma 518 della Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023) a favore del “Progetto condiviso di sviluppo del territorio piemontese”;
- **199,00 milioni di euro** stanziati sul capitolo MIT 7518 a favore del “Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova” derivanti per:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 110 milioni di euro dalla Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023);
- 89,00 milioni di euro a valere delle risorse stanziare dalla Legge n. 108/2022;
- **1,70 milioni di euro** quale quota delle risorse “Giubileo 2025” istituite nello stato di previsione nel MEF dall’art.1 comma 420 della Legge 31 dicembre 2021, n. 234 (Legge di Bilancio 2022) ed attribuite a specifiche opere con DPCM del 15 dicembre 2022;
- **75 milioni di euro** a valere del PNRR, missione M3C1 per la realizzazione del collegamento al Porto di Augusta;
- **3.803,81 milioni di euro** a valere del “Fondo per l'avvio delle opere indifferibili” (ex DL 50/2022 art. 26 co. 7);
- **83,94 milioni di euro** a valere del “Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche” a seguito dell’accoglimento delle istanze presentate;
- **4,58 milioni di euro** a valere del “Fondo per l'adeguamento dei prezzi” a seguito dell’accoglimento delle istanze presentate;
- **94,62 milioni di euro** a valere delle risorse A22 quale quota versata e accantonata relativamente all’annualità 2023;
- **125,72 milioni di euro** a valere di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020 e CEF 2021-2027;
- **360,61 milioni di risorse** derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli d’Intesa con Enti Locali, autofinanziamento e altro.

La composizione attuale delle coperture finanziarie riportata nell’aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026, è riepilogata nel successivo prospetto articolato per capitoli di bilancio, con raffronto con le coperture finanziarie del CdP-I 2012 -2026.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Coperture finanziarie per fonte dell'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026**

Riscossa CdP-I 2022-2026			Riscossa agg. 2023 CdP-I 2023-2026		
Basse complessive Tabella A e B	Risorse ulteriori Tabella C	TOTALE RISORSE	Risorse Aggregative	Definanziamenti	TOTALE RISORSE
2.263	3	2.266			2.266
39.779	41.013	80.792			80.792
1.035	85	1.100			1.100
75	0	75			75
4.600	0	4.600			4.600
215	0	215			215
210	0	210			210
5.892	8	5.900			5.900
7.233	13	7.246			7.246
1.730	70	1.800			1.800
10.350	0	10.350			10.350
40	0	40			40
5.000	0	5.000			5.000
95	0	95	95		190
80.596	41.173	121.769	95	0	121.863
0	0	0	750		750
203	8	210			210
1.017	331	1.348			1.348
3	8	10			10
84	1	85			85
5	41	46			46
460	0	460			460
1.118	0	1.118			1.118
160	22.076	22.237			22.237
642	69	711			711
510	0	510			510
40	0	40			40
207	0	207			207
1.012	18	1.030			1.030
4.070	10	4.080			4.080
1.392	0	1.392			1.392
1	125	126			126
1	34	34			34
15	68	83			83
15	0	15			15
43	0	43			43
1.112	0	1.112			1.112
1.418	0	1.418			1.418
			89		89
			110		110
			15		15
0	0	0	22		22
825	0	825			825
103	0	103			103
1.236	0	1.236			1.236
325	0	325			325
35	73	108			108
0	0	0	3.802		3.802
			1.804		3.804
			5		5
			8		8
			84		84
16.000	22.862	38.862	4.880	(10)	43.782
4.310	458	4.768	128	-1	4.893
12.747	0	12.747	75		12.822
3.106	106	3.212	361	-3	3.575
2.549	2.131	4.680			4.680
29	0	29	0		29
22.742	3.313	26.055	563	(4)	26.613
119.397	67.348	186.745	5.536	(10)	192.262

Descrizione fonte	
CDP 7122 - P. G. 9 - CONTRIBUTO IN CANTO IMPONIBILE PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGETTO DI INFRASTRUTTURE PER LO SVILUPPO E L'INTEGRAMENTO DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI OPURA, INFRASTRUTTURE ART. 1, COMMA 66, L.P. 30/06/98	
CDP 7122 - P. G. 1 - FONDI	



## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

## Progetti/programmi finanziati dalle risorse aggiuntive contrattualizzate nell'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026

INF. CdP 2022-2026	TABELLA/INTERVENTO CdP 2022-2026	MIGLIORI DATI	
		ALLOCAZIONE RISORSE CdP 2022-2026	Agg. 2023
<b>A01</b>	<b>Programmi prioritari ferroviari - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change</b>	<b>6,27</b>	
A020A	Sicurezza in galleria	0,03	
A020B	Sicurezza annuncio (annualità fino al 2023)	5,21	
A020C	Allevi, progettazioni e interventi di adeguamento a STI Opere d'arte	0,59	
A020D	Soppressione passaggi a livello	2,3	
A021A	Idrogeologia	0,27	
A021B	Sisma	0,09	
A021C	Piano conservazione opere d'arte (annualità fino al 2023)	0,02	
<b>A02</b>	<b>Programmi prioritari ferroviari - Sviluppo tecnologico</b>	<b>20,40</b>	
A0201B	Tecnologie per la circolazione	6,3	
A0211	Programma nazionale CRTMS	14,1	
<b>A03</b>	<b>Programmi prioritari ferroviari - Accessibilità stazioni</b>	<b>86,69</b>	
P025, A	Piano integrato Stazioni	41,42	
P237	City Hub, linee metropolitane e nuove stazioni/fermate	38,0	
<b>A04</b>	<b>Programmi prioritari ferroviari - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori</b>	<b>14,97</b>	
P254	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	14,97	
<b>A05</b>	<b>Programmi prioritari ferroviari - Valorizzazione delle reti regionali</b>	<b>517,78</b>	
P213	Elettrificazione linea Aosta e adeguamento linea Chivasso - Aosta	25,85	
0266A	Potenziamento linea Porto S. Paolo - Bergamo - Montello	17,46	
1178A	Raddoppio Cologno-Cremone-Montoux 1° fase	216,88	
1172	Valente di Riga	31,28	
P199	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	9,2	
P201	Potenziamento linea Empoli-Siena	54,71	
P202	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	1,26	
P241	Elettrificazione e velocizzazione Roccastrada - Arezzo - Campobasso	0,21	
1177	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Porta Capuano Aeroporto	62,87	
P206	Elettrificazione della tratta Crisli-Alcamo Dei-Trapani della linea Palermo - Trapani "via Mili"	17,29	
P232	Ripristino linea Catagrigione - Gela	39,89	
P201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	0,76	
<b>A06</b>	<b>Programmi prioritari metropolitane</b>	<b>274,07</b>	
P236	Completamento fermate SSM Torino	3,48	
P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	7,67	
A0200, S	Nodo AV di Firenze	0,02	
S368	Raddoppio Campovione-Aprilia	17,69	
0270	Intensificazione nodo di Catania	139,11	
0216	Raddoppio Palermo-Messina tratta Formello-Catania-Buono	6,9	
<b>A07</b>	<b>Programmi prioritari metropolitane</b>	<b>114,99</b>	
P176	Scale Torino Orbassano	9,29	
P256	Potenziamento infrastrutturale: scalo di Brescia	4,09	
P252	Adeguamento e potenziamento impianto di Viad Ligore zona industriale	2,89	
008	Porto di Trieste	1,01	
P160	Infrastrutturazione porti e terminali	21,65	
P214	Collegamento porto di Augusta	75	
<b>A08</b>	<b>Programmi prioritari aeroporti - Accessibilità su ferro</b>	<b>324,50</b>	
1137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	39,46	
0268	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	103,5	
P227	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	31,69	
1139	Collegamento ferroviario aeroporto di Catania-Fantauzzi	0,94	
<b>A09</b>	<b>Programmi prioritari aeroporti - Accessibilità su ferro</b>	<b>4.280,72</b>	
0241A	Chiusura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione opere prioritarie	759,89	
P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	125,81	
0205	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogorido	63,66	
P234	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	239,79	
P222	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Mediterraneo e linee afferenti	0,57	
0265A	Accesso al Brennero lotto 1 - Fortezza Ponte Gardina	75	
0277A	Accesso al Brennero lotto 2a - Discosvalazione di Trento	262,94	
0262B	Accesso al Brennero lotto 4 - Ingresso nel nodo di Verona	94,62	
0265A	Potenziamento Venezia-Trieste lotti prioritari	0,06	
1004A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea linea Trieste-Chiaveto	18,9	
S364	Nodo di Udine	0,44	
P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	1,46	
P261	Potenziamento linea Bologna-Roma	17,63	
P234	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandria - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	36,79	
P062A	Velocizzazione e potenziamento linea ferroviaria Adriatica 1° fase	6,38	
P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandria - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e fi	39,21	
P245	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Bari-Merito Porto Salvo e transversale Zambella Terme - C	0,45	
S119	Potenziamento infrastrutturale Orta-Falerno	2,94	
0270A	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio e velocizzazione tratta Canale-Foro Telesino	0,79	
S136	Nuova Linea Ferrandina-Matera-La Marone	84,24	
1107A	AV-AC Salerno - Reggio Calabria	732,39	
0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1° macrofase	1654,74	
P062	Upgrading infrastrutturale e tecnologico rete sarda 2° fase	1,29	
NA109	Fondo Progettazioni, Collegio Consulenti Tecnici e valigie interventi cofinanziati da UE e EE.LL.	22,76	
<b>B</b>	<b>INVESTIMENTI REALIZZATI PER LOTTI CONTRUTTIVI</b>	<b>177,46</b>	
S361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	81,42	
0262A	Linea AV/AC Verona-Padova 1° lotto funzionale: Tratta Verona-Bivio Vicenza	25,03	
A009	Galleria di base del Brennero - quota Italia	80,49	
<b>TOTALE</b>		<b>5.617,17</b>	

Relativamente alla rimodulazione delle risorse già allocate sui progetti del CdP-I 2022-2026, in considerazione della maturità delle attività progettuali e delle attività di gara esperibili nel 2023, sia in funzione delle esigenze rappresentate dai Commissari sia con l'obiettivo di garantire gli obiettivi del PNRR, è stata effettuata una ricognizione dello stato di impegno delle risorse contrattualizzate nel CdP-I 2022-2026, con l'elenco delle opere avviate a realizzazione e di quelle da avviare a realizzazione in base alla natura delle opere, che ha evidenziato un valore complessivo delle risorse

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

non ancora impegnate per complessivi 2.502 milioni di euro su progetti “cedenti” risorse finanziarie a favore di interventi con fabbisogni finanziari ritenuti urgenti. Tale elenco annovera interventi per circa 1,4 miliardi di euro necessari per garantire la continuità dei progetti PNRR e dei cantieri in corso, con particolare riguardo alle opere commissariate e alla prosecuzione dei programmi connessi al miglioramento degli standard di sicurezza e upgrading della rete, per i quali l’evoluzione progettuale degli interventi verso fasi di maggiore maturità ha condotto al verificarsi di un maggior fabbisogno finanziario, nonché il progetto “Attraversamento di Vicenza” (2° Lotto Costruttivo) per un importo di 1.105 milioni di euro, di cui alla delibera CIPESS n.6/2023. La seguente tabella riporta l’elenco degli interventi beneficiari degli incrementi di detta rimodulazione per un ammontare complessivo di 2.502 milioni di euro.

### Esigenze coperte con risorse rimodulate: dettaglio interventi con fabbisogni urgenti

[illegible]

### 3.7.2 Focus ripartizione territoriale

**L'art. 7 bis del D.L. 243/2016 (c.d. decreto per il riequilibrio territoriale)** stabilisce che, con riferimento ai programmi di spesa in conto capitale, le Amministrazioni Centrali dello Stato si conformino all'obiettivo di destinare, a favore degli interventi in territori delle Regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento o conforme ad altro criterio relativo a specifiche criticità.

Con nota del Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 31243 del 4.08.2017 è stato stabilito di seguire il **criterio della popolazione** ed è fissato nel **34%** il rapporto tra la spesa in conto capitale per le Regioni del Sud rispetto alla spesa totale.

In questo quadro, la **Legge di Bilancio 2019** all’art.1 comma 599, modificando l’art. 7 bis del DL 243/2016 (c.d. decreto per il riequilibrio territoriale), ha disposto che i **Contratti di Programma** stipulati tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana Spa siano predisposti in conformità all’obiettivo di riequilibrio territoriale.

La **Legge di Bilancio 2020** (articolo 1, comma 310) ha rafforzato la «clausola del 34%», si passa, infatti, da un sistema di monitoraggio ex post di aderenza al principio di riequilibrio territoriale, a un vincolo normativo stringente per l'amministrazione. In particolare, la nuova norma stabilisce che *“ogni ripartizione di fondi, comunque denominati, finalizzati alla crescita o al sostegno degli investimenti da assegnare sull'intero territorio nazionale, che non abbia criteri o indicatori di attribuzione già individuati alla data di entrata in vigore della presente disposizione, deve essere disposto anche in conformità all'obiettivo di destinare agli interventi nel territorio delle regioni*



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

*Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo di stanziamenti ordinari in conto capitale almeno proporzionale alla popolazione residente”.*

Si rappresenta che circa il 38% delle nuove risorse contrattualizzate nell’aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026, al netto dei definanziamenti, è stato destinato a interventi collocati nelle regioni del sud.

Nella successiva tabella il dettaglio della ripartizione per regione della destinazione delle nuove risorse contrattualizzate nell’aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026.

**Ripartizione regionale della destinazione delle nuove risorse contrattualizzate nell’aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026**

Milioni di euro

Area	Regione	Risorse Agg. 2023 CdP-I 2022-2026	Variazioni finanziarie				
		Valore normalizzato	Nuove risorse	Definanziamenti	Rimodulazioni	Valore normalizzato	Valore percentuale
Nord	Emilia Romagna	5.675,09	40,80	-1,38	135,09	174,51	3%
	Friuli Venezia Giulia	1.884,90	29,19	-0,50	26,56	55,26	1%
	Liguria	7.146,50	192,76	-0,53	311,43	503,67	9%
	Lombardia	11.343,05	501,86	-1,83	64,52	564,55	10%
	Piemonte	9.953,95	943,01	-2,00	215,72	1.156,73	21%
	Trentino Alto Adige	7.505,49	475,94	-0,38	-36,91	438,66	8%
	Val d'Aosta	278,27	12,46	-0,09	10,83	23,21	0%
	Veneto	10.990,86	321,30	-1,25	938,81	1.258,86	23%
<b>Subtotale Nord</b>		<b>54.778,11</b>	<b>2.517,32</b>	<b>-7,94</b>	<b>1.666,07</b>	<b>4.175,44</b>	<b>76%</b>
Centro	Lazio	4.086,85	34,32	-1,28	-492,37	-459,34	-8%
	Marche	4.174,47	10,34	-0,41	-317,45	-307,52	-6%
	Toscana	7.056,07	83,09	-1,56	-105,95	-24,41	0%
	Umbria	1.149,38	6,55	-0,40	10,31	16,47	0%
<b>Subtotale Centro</b>		<b>16.466,77</b>	<b>134,30</b>	<b>-3,64</b>	<b>-905,46</b>	<b>-774,80</b>	<b>-14%</b>
Sud	Abruzzo	4.098,20	10,46	-0,67	-850,31	-840,51	-15%
	Basilicata	1.978,63	105,42	-0,42	-2,78	102,23	2%
	Calabria	11.553,21	523,96	-1,07	-40,02	482,87	9%
	Campania	11.587,88	261,03	-1,38	-10,88	248,77	5%
	Molise	1.276,21	3,93	-0,34	-3,57	0,03	0%
	Puglia	4.578,17	44,33	-1,12	3,05	46,26	1%
	Sardegna	1.507,76	5,93	-0,57	-13,48	-8,12	0%
	Sicilia	16.745,46	1.929,28	-1,63	136,75	2.064,40	38%
<b>Subtotale Sud</b>		<b>53.325,51</b>	<b>2.884,34</b>	<b>-7,19</b>	<b>-781,23</b>	<b>2.095,92</b>	<b>38%</b>
Diffusi	Territorio Nazionale	*	*	*	*	*	*
<b>Subtotale Diffusi</b>		<b>*</b>	<b>*</b>	<b>*</b>	<b>*</b>	<b>*</b>	<b>*</b>
<b>Totale Generale</b>		<b>124.570,39</b>	<b>5.535,96</b>	<b>-18,78</b>	<b>-20,62</b>	<b>5.496,56</b>	<b>100%</b>

### 3.7.3 I finanziamenti per cassa

Si fornisce di seguito il rendiconto delle erogazioni erogate per cassa al Gestore alla data del 31 dicembre 2023, a fronte delle coperture di competenza contrattualizzate nel Contratto per investimenti sulla rete.

Nel dettaglio, le erogazioni effettivamente registrate nel corso dell’anno 2023 sono state pari a **3.616 milioni di euro**, ripartite come di seguito indicato:

- **2.761 milioni di euro** a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122, così articolati:
  - 128 milioni di euro sul piano gestionale 1 (pg1);
  - 1.422 milioni di euro sul piano gestionale 2 (pg2);
  - 83 milioni di euro, sul piano gestionale 4 (pg.4);
  - 40 milioni di euro sul piano gestionale 6 (pg.6);
  - 435 milioni di euro sul piano gestionale 7 (pg.7);
  - 5 milioni di euro sul piano gestionale 8 (pg.8);

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 60 milioni di euro sul piano gestionale 9 (pg.9);
- 537 milioni di euro sul piano gestionale 11 (pg.11) a valere del fondo ex art.1 comma 95 della Legge n. 145/2018 (Legge di Bilancio 2019);
- 6 milioni di euro sul piano gestionale 12 (pg.12) a valere del fondo ex art. 1 comma 14 della Legge n. 160/2019 (Legge di Bilancio 2020);
- 44 milioni di euro sul piano gestionale 13 (pg.13).
- **154 milioni di euro** a valere sulle risorse assegnate al FSC 2014-2020 Cabina di Regia;
- **19 milioni di euro** a valere sulle risorse assegnate al FSC 2007 -2013;
- **9 milioni di euro** a valere sui fondi stanziati sul Capitolo 7518 del MIT per il finanziamento della “Linea AV/AC Genova-Milano: Terzo Valico dei Giovi”;
- **3 milioni di euro** a valere sui fondi stanziati sul Capitolo 7549 del MIT dalla L.164/2014 di conversione del DL 133/2014 cd Sbocca Italia ai sensi dell’art.3, co.2 lettera a);
- **38 milioni di euro** (capitolo 7006 MIT) relativi alle risorse stanziate dal Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione di cui all'articolo 1-septies, comma 8, del decreto-legge 73/2021 per istanze presentate nel primo semestre 2022;
- **236 milioni di euro** (capitolo 7007) a valere del Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche previsto dal DL76/2020 art.7 co.1;
- **28 milioni di euro** (capitolo 7528 MIT) a valere sulle risorse stanziate dall’art. 3, comma 2, lettera b) del decreto legge n. 133/2014 (cd. “Sblocca Italia”) convertito dalla L. 164/2014, (cd. “Sblocca Italia”) destinati al “Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di Base del Brennero – III Lotto Costruttivo”;
- **196,9 milioni di euro** recati da fonti comunitarie, così articolati:
  - 54,38 milioni di euro derivanti da incassi relativi al Programma PON – FESR 2014-2020;
  - 17,6 milioni di euro derivanti da incassi relativi a risorse CEF 2014-2020 (compreso BBT);
  - 124,9 milioni di euro derivanti da incassi relativi a risorse CEF 2021-2027 (compreso BBT);
- **16,6 milioni di euro** derivanti da incassi relativi a risorse Piano Nazionale Complementare;
- **103.3 milioni di euro** derivanti da Enti terzi (EE.LL, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 - Patti Sud, operazioni di autofinanziamento, Enti Privati);
- **52,1 milioni di euro** derivanti da incassi relativi a risorse PAC Infrastrutture & Reti.

### 3.8 Lo stato di attuazione

Si illustra nel seguito lo stato di attuazione, aggiornato al 31 dicembre 2023, degli investimenti realizzati dal Gestore dell’infrastruttura nell’ambito del Contratto di Programma - parte Investimenti 2022-2026.

Il grafico rappresenta la serie storica delle contabilizzazioni degli investimenti per tipologia di rete

La spesa si è concentrata per il 41% su investimenti per la sicurezza, le tecnologie e il mantenimento in efficienza della rete e il restante 59% per la realizzazione di opere relative al superamento dei colli di bottiglia ed ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale e alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Serie storica contabilizzazione investimenti per tipologia di rete**



Il 2023 è stato un anno di grandi realizzazioni per RFI; i valori di produzione hanno superato i livelli raggiunti nel 2003 quando era in piena fase realizzativa la rete AV/AC TO-MI-NA.

Gli elevati volumi di spesa registrati nel 2023 sono dovuti principalmente all'avanzamento dei programmi per la sicurezza, l'adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change, all'accelerazione degli investimenti sulle principali direttrici di interesse nazionale ed al proseguimento della realizzazione degli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi.

Tali dinamiche sono evidenziate nelle tabelle successive che mostrano l'avanzamento economico dell'insieme delle opere per tipologia di rete e classe di investimento.

### **3.8.1 La spesa per gli investimenti del Contratto di Programma - parte Investimenti**

Nel 2023 la spesa complessiva per investimenti è stata pari a **7.555,74 milioni di euro**, come di seguito articolata secondo una vista contrattuale:

- **2.308,08 milioni di euro** compresi nel CdP-S per il mantenimento in efficienza della rete;
- **5.477,66 milioni di euro** compresi nel CdP-Investimenti relativi agli investimenti per la sicurezza, per l'upgrading tecnologico ed infrastrutturale e per il potenziamento e lo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Contabilizzazioni per tipologia di Contratto di programma**

milioni di euro

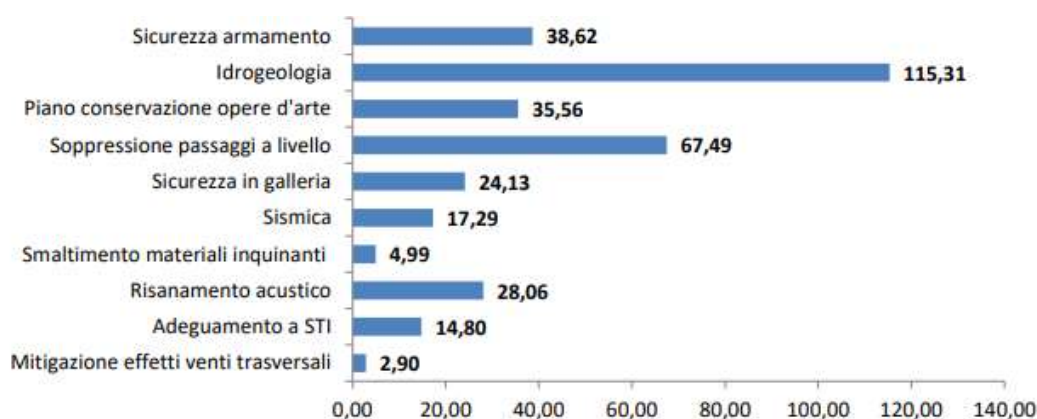
TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	SEZIONE 3 Opere in corso attuazione	Contabilizzazioni											Avanzamento % al 2023
		al 2018	2019	al 2019 (pro forma)	2020	al 2020 (pro forma)	2021	al 2021	2022	al 2022	2023	al 2023	
CdP 2022-2026 Parte Servizi (A)	7.180	4.773	794	5.557	716	6.273	752,04	7.025	1.540	8.584	2.308	10.892	148%
CdP 2022-2026 Parte Investimenti (B)	173.787	80.851	3.886	83.625	3.052	87.277	4.968	102.245	4.802	108.848	5.668	112.285	65%
D1-Programmi prioritari ferroviari - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change	9.048	3.532	907	4.439	1.088	5.527	1.225	6.762	459	7.221	349	7.570	77%
D2-Programmi prioritari ferroviari - Sviluppo tecnologico	10.589	2.884	387	3.253	364	3.617	420	4.037	389	4.426	529	4.955	47%
D3-Programmi prioritari ferroviari - Accessibilità station	2.244	743	173	916	129	1.046	142	1.188	115	1.303	185	1.488	66%
D4-Programmi prioritari ferroviari - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	255	48	9	57	9	66	15	80	45	126	65	190	54%
D5-Programmi prioritari ferroviari - Valorizzazione delle reti regionali	4.810	426	226	1.052	169	1.221	224	1.485	347	1.842	372	2.213	33%
D6-Programmi città metropolitane	50.181	4.729	240	4.970	208	5.178	368	5.546	419	5.965	298	6.263	62%
D7-Programmi piani e interventi - Utilizzo/persezione migliori ferroviarie e connessioni alla rete	1.188	48	20	68	26	94	44	138	46	184	51	235	20%
D8-Programmi aeroportuali - Accessibilità ai feroci	3.019	11	6	18	7	24	5	29	8	37	24	61	6%
D9-Interventi prioritari ferroviari - interventi all'intervento nazionale	50.240	8.592	876	9.469	1.135	10.604	1.646	12.270	1.522	13.793	2.011	15.803	31%
B - Investimenti realizzati per reti costruite	15.164	2.093	888	2.979	400	3.379	701	4.080	1.213	5.293	1.510	6.803	45%
C - Opere Ultimate	66.169	66.169	263	66.434	87	66.521	69	66.590	40	66.630	35	66.664	101%
<b>Totale Investimenti (A+B)</b>	<b>181.167</b>	<b>94.624</b>	<b>4.679</b>	<b>99.181</b>	<b>4.568</b>	<b>101.549</b>	<b>5.770</b>	<b>108.279</b>	<b>6.162</b>	<b>113.432</b>	<b>7.758</b>	<b>123.188</b>	<b>68%</b>

Di seguito si forniscono elementi di dettaglio sull'avanzamento delle opere iscritte nell'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026.

**Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change**

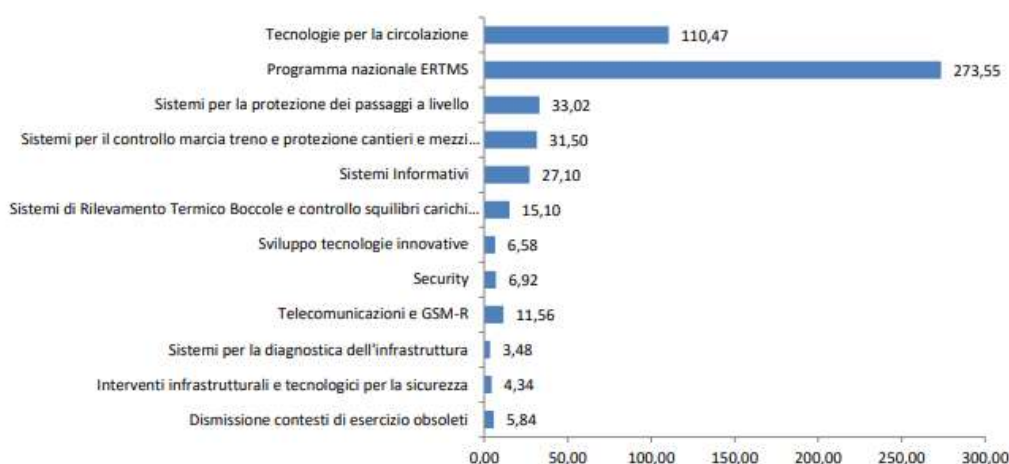
Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi per la sicurezza, l'adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change per l'anno 2023 è pari a **349,15 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

**Investimenti per sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change (Tabella A01)**

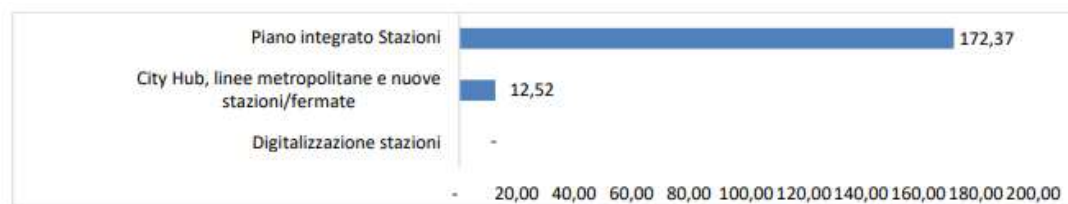


**Sviluppo tecnologico (Tabella A02)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di sviluppo tecnologico della rete per l'anno 2023 è pari a **529,45 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Investimenti per Sviluppo Tecnologico (Tabella A02)****Accessibilità stazioni (Tabella A03)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sul programma di accessibilità stazioni per l'anno 2023 è pari a **184,90 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella figura successiva.

**Investimenti per Accessibilità stazioni (Tabella A03)**

I progetti con maggiori consuntivazioni rientrano nell'intervento Piano integrato Stazioni: Easy Station - TPL miglioramento interventi di upgrading alle banchine e TPL miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni; Miglioramento delle funzionalità e del decoro delle 620 stazioni e Riqualificazione aree esterne in asset.

**Valorizzazione turistica delle ferrovie minori (Tabella A04)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sul programma di valorizzazione delle ferrovie turistiche per l'anno 2023 è pari a **64,90 milioni di euro**.

Le principali realizzazioni hanno riguardato il programma binari senza tempo per dare una nuova vita a linee ferroviarie che attraversano il Paese, creando una formula innovativa di turismo ferroviario.

**Valorizzazione delle reti regionali (Tabella A05)**

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

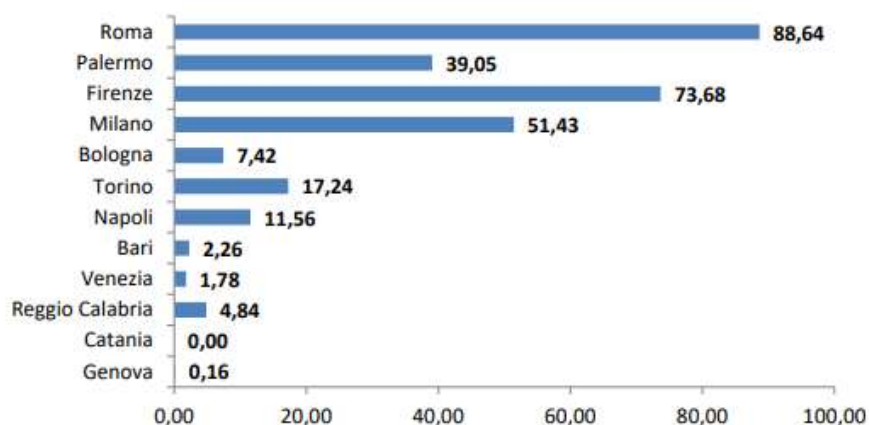
Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di valorizzazione della rete regionale per l'anno 2023 è pari a **371,62 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

**Investimenti per la valorizzazione delle reti regionali (Tabella A05)**

I lavori più significativi hanno interessato il potenziamento della linea Pistoia-Lucca al servizio del trasporto regionale toscano, l'elettificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso, l'elettificazione dell'anello bellunese ed interventi di upgrading infrastrutturale e tecnologico diffusi al Nord/Sud.

**Programma città metropolitane (Tabella A06)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento delle principali aree metropolitane per l'anno 2023 è pari a **298,07 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura

**Investimenti per le aree metropolitane (Tabella A06)**

Gli investimenti per lo sviluppo delle Aree Metropolitane hanno riguardato:

- per l'**74%** interventi volti allo sbottigliamento dei principali **nodi urbani**. Di seguito le principali attività:



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- **Nodo di Roma (30%)**: in corso gli interventi per il collegamento - Valle Aurelia - Vigna Clara, il potenziamento tecnologico delle tratte Orte-Tiburtina-Ostiense-Cesano, il quadruplicamento Ciampino-Capannelle, e il raddoppio Lunghezza-Guidonia;
  - **Nodo di Palermo (13%)**: in corso gli interventi per il raddoppio Fiumetorto-Castelbuono e il Collegamento con aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica Nodo Palermo;
  - **Nodo di Torino (6%)**: in corso gli interventi di potenziamento tecnologico al nodo;
  - **Nodo di Firenze (25%)**: in corso gli interventi per il potenziamento tecnologico del nodo di Firenze e interventi diffusi per lo sviluppo del traffico metropolitano e regionale;
  - **Nodo di Venezia (1%)**: in corso gli interventi per il completamento del potenziamento tecnologico Venezia Mestre – Venezia S. Lucia.
- per il **26%** interventi volti **alla riqualificazione delle stazioni** attraverso l’attuazione dei Piani Easy e Smart Station.

**Programma Porti e Interporti – Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete (Tabella A07)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento dei collegamenti con porti/interporti e di ultimo/penultimo miglio per l’anno 2023 è pari a **50,83 milioni di euro**.

Le principali realizzazioni hanno riguardato l’infrastrutturazione del nuovo terminale intermodale di Milano Smistamento, il Completamento della bretella di Santa Maria Capua Vetere e delle linee di adduzione al Porto di Ravenna, Livorno, Trieste e Taranto.

**Programma Aeroporti – Accessibilità su ferro (Tabella A08)**

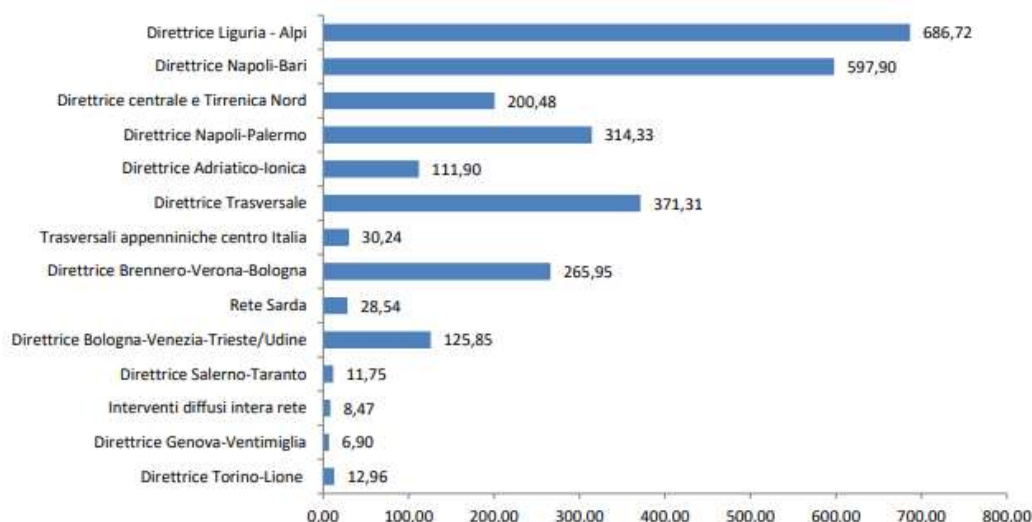
Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di collegamento con gli aeroporti per l’anno 2023 è pari a **23,64 milioni di euro**.

Le principali realizzazioni hanno riguardato il collegamento ferroviario con gli aeroporti di Trapani Birgi, Fiumicino, Bergamo, Brindisi, Genova, Venezia e Olbia.

**Interventi prioritari ferrovie – direttrici di interesse nazionale (Tabella A09)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento delle direttrici di interesse nazionale per l’anno 2023 è pari a **2.030,67 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

**Investimenti per direttrici di interesse nazionale (Tabella A09)**

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Le principali realizzazioni hanno riguardato:

- **Direttrice Liguria-Alpi (25%):** in corso gli interventi sul Terzo Valico dei Giovi per l'estensione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità lungo l'asse Milano-Genova, la velocizzazione Torino/Milano-Genova e gli interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Reno-Alpi per rispondere alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea.
- **Direttrice Centrale e Tirrenica Nord (7%):** interventi di adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^ fase e upgrading della linea Direttissima Firenze-Roma (2^ fase); Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia - Mediterraneo area Tirrenica - Bologna;
- **Direttrice Napoli-Bari (22%):** interventi sulla linea Cannello-Napoli per integrazione con linea AV/AC, raddoppio e velocizzazione tratta Cannello-Frasso Telesino-Vitulano e potenziamento tecnologico Napoli-Bari-Lecce/Taranto e Raddoppio tratta Apice-Orsara.
- **Direttrice Adriatico-Jonica (4%):** in corso gli interventi sull'asse ferroviario Bologna-Lecce, adeguamento prestazionale del corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno, adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica Sibari-Melito Porto Salvo, il raddoppio Bari-Taranto e il Nodo di Bari.
- **Direttrice Napoli-Palermo (11%):** in corso gli interventi Nuovo Collegamento Palermo - Catania, Itinerario Messina-Catania: completamento del raddoppio e Nuova linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria.

#### Interventi realizzati per lotti costruttivi (Tabella A10)

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui progetti da realizzarsi per lotti costruttivi per l'anno 2023 è pari a **1.509,83 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura:

**Investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B)**



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA***Le principali opere consegnate all'esercizio ferroviario nel 2023*****Le principali attivazioni**

Nel corso del 2023 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati.

Nell'area nord-ovest è stato attivato l'ACC presso le stazioni di Riva Trigoso e di Arona, dove inoltre è stata messa in servizio anche la banalizzazione (tratta Arona - Sesto Calende). È stato attivato il Posto Movimento (P.M.) di Agognate e la fermata Agognate e nelle tratte P.M. Agognate – Novara, Asti-Castagnole delle Lanze (Km 20,12) - Alba (Km 13,43) e Visano – Piadena (Km 22,3) -Parma Km (39,74) è stato messo in servizio l'SCMT. Le fermate di Meina e Casorate Sempione sono state trasformate in stazione. È stato realizzato il BCA nella tratta Cisano Caprino Bergamasco – Ambivere Mapello. In Liguria inoltre è stata attivata una fase nell'ambito dei lavori di Potenziamento Voltri-Brignole nel Nodo di Genova.

Nell'area nord-est è stato attivato l'ERTMS ETCS L2 sovrapposto nelle tratte Vicenza – Padova (Km 30,27), Brescia – Sommacampagna (Km 53,74), Verona P.N. – Vicenza (Km 47), Verona P.N. scalo – Verona Porta Vescovo (Km 1,85) ed è stato messo in servizio l'SCMT nelle seguenti tratte Grigno – Primolano (Km 8,8) – Bassano del Grappa (Km 28,72), Dueville – Schio (Km 18,49).

Nell'area centrale della penisola sono stati attivati il Posto Periferico Multistazione (PPM) di Grizzana e l'ACC presso la stazione di Perugia P.S.G. (IFRU). In Abruzzo è stato messo in servizio il DCO ACCM – SCCM-C con BCA nella tratta Avezzano – Roviano (Km 45,2) con Posti Periferici Multistazione (PPM) a Scurcola Marsicana, Tagliacozzo e Carsoli.

Nell'ambito del potenziamento tecnologico ed infrastrutturale del Nodo di Roma è stata attivata la riconfigurazione dell'ACCM sulle tratte Ostiense-San Pietro e Cesano-Roma M. Mario (la stazione di Roma Monte Mario è inoltre stata trasformata in Posto di Comunicazione). Nella tratta fra Guidonia e Bagni di Tivoli è stata attivata la variante di tracciato (Km 1,75) tra le progressive chilometriche 23+185 e 24+934, mentre nel mese di ottobre è stato attivato l'SCCM sulla linea AV/AC Roma-Napoli.

Nell'area meridionale è stata elettrificata la tratta Isernia – Roccaravindola (Km 17,52), è stata attivata la nuova linea a semplice binario elettrificata Bari Parco Nord – Bitritto con DCO/CTC, SCMT e BCA sulla quale inoltre sono state realizzate le stazioni di Bari S. Rita e Bitritto e la fermata di Bari Loseto. In Campania è stato messo in servizio l'SCMT nella tratta Prata Pratola – Avellino (Km 8)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

ed attivata la variante di tracciato da Caserta a Cancellò (Km 2,88) pari e dispari (tra le progressive chilometriche 222+832 e 225+715).

In Sardegna è stato attivato il DCO/ACCM nella tratta Decimomannu – S. Gavino (Km 33,38) con Posti Periferici Multistazione (PPM) a S. Gavino, Sanluri, Samassi, Serramanna e Villasor; nella tratta Decimomannu – Pabillonis è stato inoltre messo in servizio l'SCMT.

Nel Nodo di Palermo è stato attivato il raddoppio della tratta Palermo Notarbartolo – Palermo S. Lorenzo Colli ed è stato realizzato il BCA nella tratta Palazzo Reale Orleans – Palermo Notarbartolo.

Sono stati soppressi nell'anno 2023 n.79 passaggi a livello.

**Le principali progettazioni**

Nel primo trimestre sono stati avviati i Progetti Definitivi delle Tecnologie per il Raddoppio Pescia - Lucca, di un lotto relativo al PRG e ACC di Chieti nell'ambito del raddoppio Pescara-Chieti-Interporto Abruzzo, della riconfigurazione ACC/SCCM nell'ambito del completamento tecnologico Venezia Mestre-S. Lucia e Bari Nord mentre si è conclusa la progettazione definitiva del DOTE AV/AC Roma-Napoli e del sistema SCCM nell'ambito del nuovo Posto Centrale di Palermo.

Nel secondo trimestre è stata avviata la progettazione definitiva relativa alle delocalizzazioni provvisorie e definitive nell'ambito del PRG di Roma Tuscolana e quella relativa alle tecnologie ERTMS di Cesano-Vigna di Valle. Sono stati ultimati il progetto definitivo della linea Porrettana, dell'upgrading dell'impianto di alimentazione del PC di Roma Termini, dell'SCCM di Roma Revamping ed il progetto definitivo PP-ACC di Roma Prenestina.

Nel terzo trimestre è stato avviato il progetto definitivo per l'appalto tecnologico nell'ambito dell'allungamento della pista nell'aeroporto di Catania, dell'SCCM per ERTMS sulla linea Ciampino-Albano-Velletri-Frascati; è stato ultimato l'adeguamento del progetto definitivo per ERTMS sulla linea Campoleone-Aprilia; infine, si è concluso il progetto definitivo PC80 della Grande Galleria dell'Appennino nell'ambito dell'adeguamento a sagoma PC80 Bologna-Prato.

Nell'ultimo trimestre sono state avviate le Progettazioni definitive per gli SCCM nelle tratte Civitavecchia-Fiumicino, Casilina-Campoleone e Attigliano-Viterbo-Cesano nell'ambito dell'Upgrading multi-tecnologico ERTMS sulle Linee Roma e quelle della tratta Prata – Benevento nell'ambito degli interventi sulla linea Salerno-Mercato San SeverinoCodola-Sarno e della connessione ferroviaria dell'interporto di Guastice. Si è invece conclusa la progettazione definitiva di una fase nell'ambito del completamento del Nodo di Udine e dell'SCCM nelle tratte Ciampino-Albano, Ciampino-Velletri e Ciampino-Frascati nell'ambito dell'Upgrading multi-tecnologico ERTMS sulle Linee Roma.

**Interventi tecnologici**

RFI ha fatto dell'innovazione tecnologica una delle sue priorità, arrivando, anche grazie ad essa, non solo ad accompagnare l'evoluzione infrastrutturale, ma ad anticiparla ed a rendere la ferrovia italiana tra le più sicure in Europa. Sviluppate secondo i piani definiti con lo Stato per migliorare le prestazioni dell'infrastruttura in termini di sicurezza, velocità, capacità, puntualità, qualità dei servizi alle imprese di trasporto ed ai viaggiatori, le tecnologie ferroviarie comprendono l'insieme di impianti e sistemi elettromeccanici, elettronici ed automatizzati che, dietro il presidio degli operatori sia a terra che a bordo treno, contribuiscono ad assicurare la circolazione in sicurezza sull'intera rete, ma anche il supporto e l'efficientamento di tutti gli altri processi connessi all'esercizio ferroviario, dalla

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

manutenzione delle linee, all'informazione al pubblico, all'elettrificazione della rete, alla telesorveglianza degli asset di proprietà.

In particolare, prosegue la realizzazione del Piano Accelerato di rinnovamento tecnologico della IFN guidato da ERTMS (European Rail Traffic Management System) proposto al MIT nel 2018 e presentato ai principali stakeholders nell'ambito di uno specifico workshop a fine 2018. Nel corso del 2023 è stato emesso ufficialmente l'aggiornamento del Piano di Sviluppo ERTMS sulla rete RFI (rev. Q) caricato anche sulla piattaforma "Stationland".

Sono stati avviati, in accordo all'articolo 19 del Dlgs. 57/2019, in interfaccia con ERA (European Union Agency for Railways), i processi finalizzati all'approvazione delle soluzioni tecniche dei progetti di implementazione di ERTMS nei Sottosistemi di Terra ("Trackside Approval"). Sono stati implementati, infine, gli standard open BIM in RFI per la specialistica ERTMS.

Nell'ambito dell'integrazione Terra-Bordo sulle linee ERTMS, è stato istituito un tavolo di coordinamento con il MIT e le imprese ferroviarie per l'armonizzazione delle tempistiche di realizzazione terra-bordo del piano Accelerato ERTMS. Da tutti gli stakeholders è stato richiesto l'aggiornamento delle tempistiche del Piano ERTMS in linea con lo stato di avanzamento delle progettazioni. Nel corso del 2023 sono stati conclusi 28 processi di integrazione, nei quali RFI svolge un ruolo di coordinatore delle attività.

A livello europeo prosegue il programma di realizzazione dell'ERTMS L2/L1, avviato nel 2018 in ottemperanza al Reg. UE 2017/6, in modalità sovrapposta al sistema nazionale per il controllo della marcia del treno, sulle sezioni prioritarie dei corridoi della rete centrale (Breakthrough Program). Tale programma metterà in collegamento quattro sezioni transfrontaliere (la Svizzera, l'Austria e la Slovenia) con le principali aree logistiche del Nord Italia.

**Piano Tecnologico di Rete:** Nel 2023 sono continuate le attività di supporto e monitoraggio alle installazioni relative agli Interventi per la Sicurezza del Piano Tecnologico di Rete, nel quale sono elencati gli standard di riferimento per la progettazione e realizzazione dei Sistemi e Prodotti Tecnologici disponibili o in fase di realizzazione su tutte le linee e Nodi, in funzione delle esigenze progettuali di Sicurezza, Capacità, Regolarità, Incremento Velocità, Obsolescenza, Integrazione Tecnologica ed Interoperabilità.

**Principali attivazioni nord nel 2023****Principali attivazioni Centro, Sud e Isole nel 2023**

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie 131

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA



In termini fisici, le opere che sono state attivate all’esercizio ferroviario nel 2023 sono le seguenti, articolate secondo le diverse tipologie:

Riepilogo principali attivazioni nel 2023

OPERA	Unità	2022	2023
		Totale	Totale
Nuove linee e varianti	Km.	2	5
Raddoppi	Km.	0	4
Elettrofichazioni	Km.	0	27
P.L. Soppressi	n.	83	79
SCMT	Km.	309	228
ERTMS	Km.	139	133
SCC (Sistema Comando e Controllo)	Km.	90	0
CTC (Comando Traffico Centralizzato)	Km.	22	0
SCC con ACC-M	Km.	46	289
CTC con ACC-M	Km.	5	0
ACEI attivati/adeguati	n.	1	0
ACC	n.	5	3
Banalizzazione	Km.	32	8
Blocco Automatico	Km.	0	0
Blocco Conta Assi	Km.	4	18

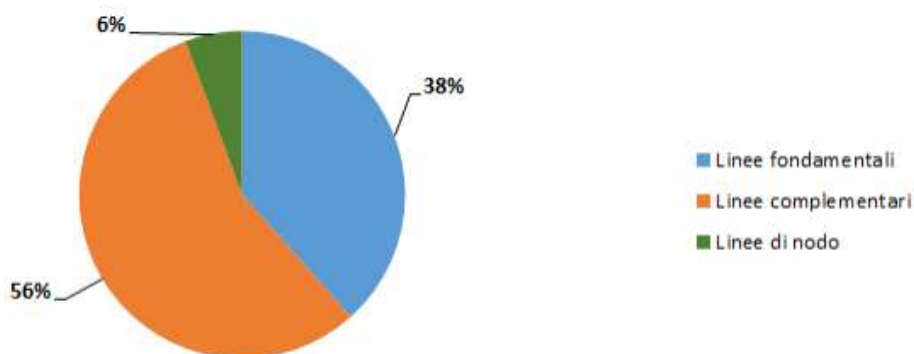
Principali opere consegnate all’esercizio ferroviario distinte per tratta

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Principali attivazioni 2023		Infrastrutturali				Tecnologie										
		Nuove linee e varianti	Raddoppi	Esercizi finalizzati	P.L. Supersped	Sicurezza		Sistema di Esercizio					Regime di Circolazione			
						SCMT	ERTMS	SCC	CTC	SCC con ACC-M	CTC con ACC-M	ACEI attivati/obbligati	ACC	Regolazione	Bivento Automatico	Minimo Carico Att.
DOIT	Tratta	Km	Km	Km	n.	Km	Km	Km	Km	km	km	n.	n.	Km	Km	Km
AN	Isernia - Roccavindola			18									1			
	Perugia PSG															
BA	Avezzano - Rociano									45						
	Bari Parco Nord - Bitritto			9		9										9
CA	Decimomannu - S. Gavino									33						
	Decimomannu - Pabillonis					59										
GE	Riva Trigoso												1			
	Visano - Piadena					22										
MI	Brescia - Sommacampagna						54									
	Civiano Caprino Bergamasco - Ambivere Mapello															5
NA	Prata Pratola - Avellino	3				8										
PA	Palermo Notarbartolo - Palermo S. Lorenzo Colli		4													
	Palazzo Reale Orleans - Palermo Notarbartolo															3
RM	Guidonia - Bagni di Tivoli	2														
	Roma - Napoli AVIAC									211						
TO	Asti - Castagnola delle Lanze - Alba					34										
	Arona												1			
BO	Arona - Sesto Calende													8		
	Piadena - Parma					40										
VR	Verona P. N. Scalo - Verona Porta Vescovo					2										
	Vicenza - Padova					30										
VE	Verona - Vicenza					47										
	Gnigno - Primolano - Bassano del Grappa					38										
	Duseille - Schio					19										
	Suppressione/Automazione PL				79											
Totale		5	4	27	79	228	133	-	-	289	-	-	3	8	-	18

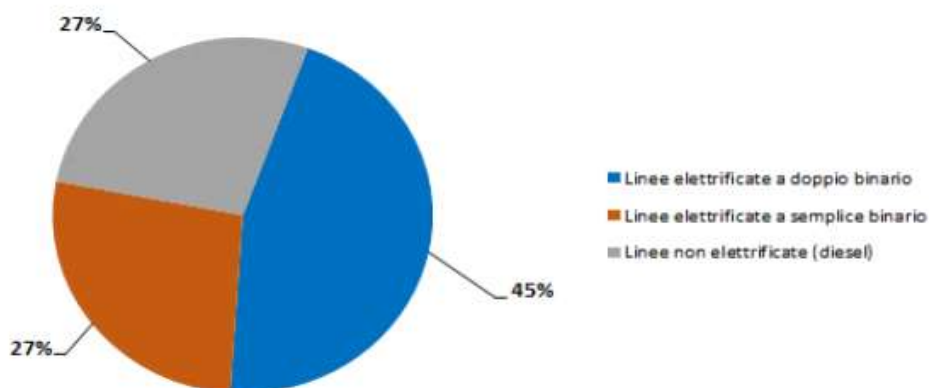
La rete ferroviaria al 31/12/2023 in esercizio è pari a 16.832 km, di cui 6.460 km di rete fondamentale, che corrisponde al 38% del totale.

## Ripartizione della rete anno 2023



La **rete elettrificata** è pari a 12.205 km che, come mostrato nella successiva figura, rappresenta il 73% del totale.

## Rete elettrificata anno 2023

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

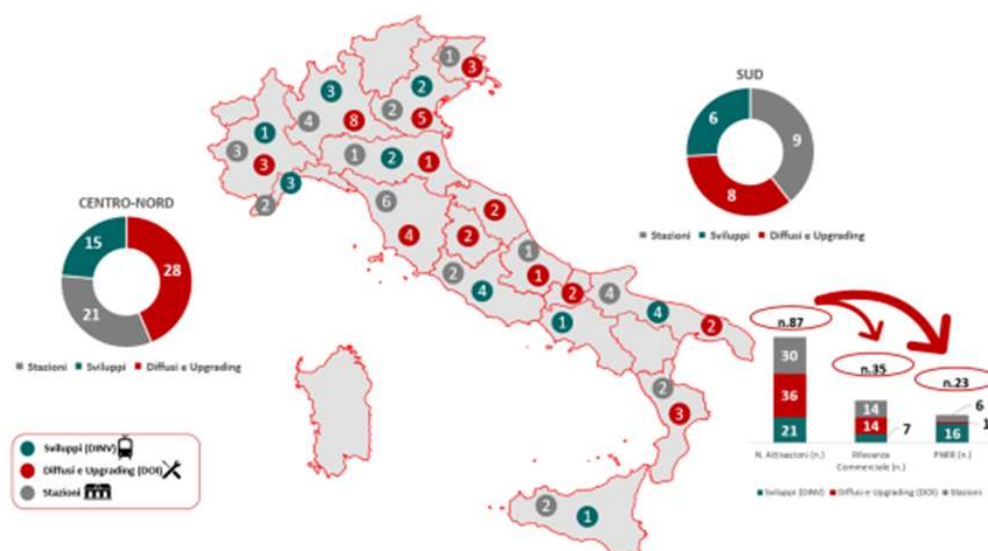
Le linee a doppio binario, sia elettrificate che non coprono una lunghezza di 7.734 km, che corrisponde al 46% del totale.

Di seguito le principali attivazioni di opere previste per il 2024.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Principali attivazioni previste nel 2024**



**Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento**

Al fine di approfondire le criticità connesse agli slittamenti temporali sui tempi di esecuzione degli interventi ferroviari di competenza del Gestore e, conseguentemente, di ricercare possibili soluzioni alle criticità stesse è stata avviata una specifica attività di monitoraggio sui tempi stimati di esecuzione degli interventi.

Sul totale degli interventi che hanno presentato uno scostamento temporale rispetto alla precedente rilevazione al 31.12.2022, sono stati esaminati più dettagliatamente i soli slittamenti temporali superiori a sei trimestri.

Nella tabella di seguito sono indicati sinteticamente i progetti in argomento e i relativi ritardi.

**Interventi contrattualizzati con maggiori slittamenti temporali delle previsioni di attivazione all'esercizio al 31.12.2023 rispetto alla precedente rilevazione al 31.12.2022**

Codice Intervento	Progr. n.	Descrizione intervento	Descrizione lotto funzionale	Data attivazione attuale	Data attivazione precedente	Delta (mesi)
I170	1	Elettificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	Elettificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	15/11/2029	31/12/2026	35
P234	2	Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	Terzo valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova	12/12/2027	15/03/2025	33
O334	3	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio	Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi, velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno e nuova fermata Perugia aeroporto	30/09/2028	02/04/2026	30
0036	4	Nodo di Palermo	Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini, Apparato tecnologico Palermo c.le e Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo c.le-Fiumetorto	17/10/2026	30/06/2024	28
0286A	5	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	PRG e ACC Tortona	30/06/2028	30/05/2026	25
0297A 0297B	6	Nodo di Falconara 1ª fase Nodo di Falconara completamento	Variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord Nuova stazione Osimo	30/12/2026 08/06/2028	31/12/2024 31/08/2026	24 22
O336	7	Raddoppio Palermo-Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono	Raddoppio Ogliastro-Castelbuono	22/12/2027	26/04/2026	20
P220	8	Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce	Porto di Livorno: collegamento diretto Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)	20/07/2025	31/12/2023	19
0099B	9	Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino	Raddoppio Orsara-Bovino	30/06/2028	31/12/2026	18

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In esito a detto monitoraggio e sulla base di specifiche relazioni a firma del referente di progetto, contenenti maggiori dettagli sulle motivazioni degli slittamenti registrati, si rappresenta quanto segue.

**Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa**

*(Classificazione slittamento: Autorizzative-Autorizzazioni; Tecnico/funzionali in progettazione; Fattori produttivi – Risorse)*

Lo slittamento dell'attivazione è pari a 35 mesi. Le motivazioni dello slittamento sono:

- *Autorizzative – Autorizzazioni* (12 mesi): il differimento della data di attivazione, pari a 12 mesi, è dovuto ai ritardi maturati e non più recuperabili per l'ottenimento del DM VIA da parte del MITE: nella precedente pianificazione l'avvio dell'iter VIA era previsto nel mese di giugno 2021 e la conclusione entro novembre 2021. A seguito dell'introduzione della nuova modulistica per l'istanza VIA in conformità alle linee guida emesse dal MiTE nel mese di agosto 2021, l'istanza è stata inoltrata al MiTE il 10/11/2021. La Commissione tecnica PNRR-PNIEC che esegue l'istruttoria tecnica di valutazione di impatto ambientale per i progetti finanziati con il PNRR si è insediata presso il MiTE il 18/01/2022, il MiTE ne ha quindi dichiarato la procedibilità solo il 22/01/2022. Il 10/11/2022 è stato emesso il DM VIA n. 328/2022 sul PFTE con un ritardo di circa un anno.
- *Tecnico/funzionali in progettazione* (9 mesi): lo slittamento della data di attivazione, pari a 9 mesi, è dovuto ai maggiori tempi per lo sviluppo del PD, che è stato necessario aggiornare e rielaborare per recepire le importanti prescrizioni contenute nel succitato DM VIA. Nelle more dell'emissione del decreto VIA, a vantaggio di tempo, è stato sviluppato il progetto definitivo, ultimato ad agosto 2022, che ha previsto maggiori opere ad esito di affinamenti progettuali rispetto al PFTE che era stato sviluppato durante il periodo COVID senza eseguire i necessari sopralluoghi di campo a causa delle note restrizioni. Contestualmente, atteso il ritardo maturato e non più recuperabile, è stato condotto un ulteriore approfondimento progettuale al fine di individuare fasi funzionali attivabili separatamente, di cui una fase avente l'obiettivo di ultimare i lavori al 30 giugno 2026 e per la quale consuntivare interamente i 100 milioni di euro a valere sui fondi PNRR previsti per l'NPP 3076.
- *Fattori produttivi/Risorse* (14 mesi): il rinvio della data di attivazione, pari a 14 mesi, è dovuto alla ripianificazione delle attività da svolgere in considerazione della disponibilità di risorse finanziarie per la copertura del costo degli interventi. In data 22/12/2023 è stato ultimato l'aggiornamento del PD per l'avvio della CdS e del processo di VIA. Tale aggiornamento recepiva la suddivisione del "potenziamento ed elettrificazione" della linea in due fasi:
  - Fase 1 "Barletta Ospedale – Canne della Battaglia";
  - Fase 2 "Canne della Battaglia – Canosa".

Successivamente, a seguito della decisione del Consiglio europeo del 8 dicembre 2023 e successivo Decreto 23 maggio 2024 del Ministero dell'Economia e delle Finanze (pubbl. in G.U.R.I. n. 134 del 10 giugno 2024) il progetto è uscito dal PNRR e pertanto, nell'ipotesi di disponibilità di risorse finanziarie a gennaio 2025 di entrambe le fasi, le nuove date di attivazione delle fasi sono state così ridefinite:

- Fase 1 "Barletta Ospedale – Canne della Battaglia" - 31/12/2028;
- Fase 2 "Canne della Battaglia – Canosa" - 15/11/2029.

Come azione di contenimento dello slittamento, è stata adottata la suddivisione in fasi funzionali al fine di poter attivare le diverse fasi in base alla disponibilità delle risorse finanziarie ed evitare ulteriori slittamenti temporali.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi****Terzo Valico dei Giovi, interventi nel nodo di Genova e collegamenti con il porto storico di Genova***(Classificazione slittamento: Tecnico/funzionali)*

Lo slittamento dell'attivazione finale è pari a 33 mesi. La ripianificazione della data di attivazione del Terzo Valico dei Giovi da marzo 2025 a dicembre 2027 è conseguente alla definizione del nuovo programma dei lavori nell'ambito della sottoscrizione del XIII Atto Modificativo dell'Atto Integrativo tra RFI e COCIV con il quale sono state contrattualizzate le c.d. varianti STI-ST e Tettonica e viene fissato il nuovo termine di ultimazione contrattuale al 31/10/2027, coincidente con l'attivazione al pre-esercizio che si concluderà il 12.12.2027.

La riprogrammazione della fase realizzativa è stata determinata dalle seguenti cause:

- maggiori tempi necessari per la progettazione e la realizzazione delle Varianti relative all'adozione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI);
- maggiori tempi di realizzazione per la progettazione e adozione delle Varianti relative alle sezioni di scavo rinforzate dovute alle caratteristiche geomeccaniche dell'ammasso da scavare nel tratto centrale tra la finestra Cravasco e Radimero;
- allungamento dei tempi relativi alla contrattualizzazione con COCIV del nuovo Atto Modificativo (XIII A.M. all'Atto Integrativo RFI-COCIV).

Al fine di contenere lo slittamento temporale, è stato adottato un monitoraggio continuo delle attività per intervenire prontamente in caso di eventuali scostamenti temporali dovuti a ulteriori criticità che dovessero manifestarsi nel corso delle attività di scavo.

**Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio****Consolidamento sede tratta Foligno Assisi, velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni – Foligno e nuova fermata Perugia aeroporto***(Classificazione slittamento: Tecnico-funzionali in progettazione)*

Lo slittamento dell'attivazione è pari a 30 mesi. La ripianificazione della data di attivazione del Progetto è conseguente alla necessità di rivedere la progettazione preliminare degli interventi previsti nel Progetto da parte del Gruppo di Lavoro, costituito da MIT, Regione Umbria e RFI, allo scopo di definire meglio o confermare gli interventi in essa contenuti.

La fase funzionale n. 02, riguardante i PRG delle Stazioni di Perugia Aeroporto, Bastia, Spello e la chiusura degli impianti di Ospedalichio e Cannara, sta subendo dei ritardi a seguito della subentrata necessità di rivedere, per meglio definire o confermare, gli interventi previsti nella Progettazione Preliminare attuale, da parte del Gruppo di Lavoro, di recente costituzione. In esito alla conclusione del GDL si deciderà come procedere con gli interventi già previsti nella progettazione preliminare elaborata.

Al fine di contenere lo slittamento temporale, è previsto l'avvio della CDS relativa alla stazione di Assisi e l'avvio della revisione della progettazione nelle more della chiusura del Gruppo di Lavoro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Passante Ferroviario di Palermo****Passante ferroviario Palermo C.le/Notarbartolo-Carini, Apparato tecnologico Palermo C.le e Completamento raddoppio Carini-Punta-Raisi e adeguamento tecnologico Palermo C.le-Fiumetorto***(Classificazione slittamento: Ambientali – Idrogeologia; Gestione Negoziale)*

Il Progetto è articolato in tre tratte:

- Tratta A: raddoppio tratta Palermo C.le/Brancaccio-Notarbartolo (8,5 km);
- Tratta B: raddoppio tratta Notarbartolo - La Malfa (4,3 km, in variante);
- Tratta C: raddoppio tratta La Malfa-Carini (16,2 km).

Gli interventi comprendono anche la realizzazione delle nuove fermate di De Gasperi e Lazio nel tratto già raddoppiato tra Palermo Notarbartolo e Carini e l'attivazione della nuova fermata Papireto, nel tratto tra Orleans e Notarbartolo oggetto di raddoppio.

Nel 2018 sono stati attivati la tratta C, il collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e il raddoppio sulla tratta Palermo Centrale-Orleans (parte della tratta A).

La Tratta B (Notarbartolo - La Malfa) è stata completata con l'attivazione del raddoppio della tratta Notarbartolo – S. Lorenzo Colli a luglio 2023. La fermata De Gasperi è stata attivata in data 30 Giugno 2024 mentre è in corso la realizzazione della fermata Lazio.

Sulla Tratta A sono invece in corso gli interventi di completamento della tratta tra Orleans e Notarbartolo e la procedura di affidamento per il completamento delle finiture delle fermate Lolli e Papireto e degli attrezzaggi di sicurezza della galleria.

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 28 mesi, è conseguente:

- ad imprevisti di natura idrogeologica, intervenuti durante i lavori di scavo della galleria Giustizia-Lolli per il completamento del raddoppio della tratta A Orleans-Notarbartolo;
- ai ritardi maturati in fase negoziale per effetto della mancata aggiudicazione della gara bandita due volte e la conseguente necessità di modificare il piano di committenza.

Al fine di contenere lo slittamento temporale, per il completamento del raddoppio della Tratta A, a valle delle due procedure di affidamento deserte, è stato possibile procedere con l'attivazione della procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara, come previsto dall'art. 158, comma 2 lett. a) del D.Lgs. n. 36/2023 (mancata presentazione delle offerte).

Per la specialistica TE è invece in corso la predisposizione della procedura negoziata ristretta da sistema di qualificazione RFI, oltre alla disposizione degli specifici Contratti Applicativi a valere su AQ di RFI relativi alle specialistiche Armamento e IS.

**Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie****PRG e ACC Tortona***(Classificazione slittamento: Fornitori – Gestione negoziale; Tecnico/funzionali in progettazione)*

Lo slittamento dell'attivazione è pari a 25 mesi. Le motivazioni dello slittamento sono:

- Fornitori – Gestione negoziale: maggiori tempi per lo sviluppo e l'ultimazione della progettazione definitiva a causa dell'aggiornamento dei computi metrici estimativi alla seconda edizione delle tariffe 2023.
- Tecnico/funzionali in progettazione: rivisitazione della durata dei tempi di realizzazione ad esito della progettazione definitiva

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

L'aggiornamento del Progetto Definitivo alla seconda edizione delle tariffe 2023 ha portato ad un allungamento dei tempi di consegna che hanno tenuto conto anche delle tempistiche previste per la pubblicazione dei bandi di gara.

I tempi per la realizzazione sono aumentati in considerazione dell'adeguamento al Programma Lavori ricevuto con l'ultima revisione progettuale.

**Nodo di Falconara 1^ fase e completamento****Variante Falconara e bretella di collegamento tra la linea Orte-Falconara direzione nord e la variante di Falconara verso nord, Nuova stazione Osimo**

*(Classificazione slittamento: Tecnico/funzionale – perimetro; Fornitori – Gestione contrattuale; Normative - Normativa Appalti)*

Il progetto è stato pianificato in due sottoprogetti:

- Sottoprogetto 01: Variante del Nodo di Falconara;
- Sottoprogetto 04: Completamento del Nodo di Falconara.

Lo slittamento dell'attivazione è pari a 24 mesi per il Sottoprogetto S01 e 22 mesi per il Sottoprogetto S04.

Lo slittamento della data di attivazione del sottoprogetto S01 è dovuto a carenze organizzative dell'appaltatore che ha provocato una ridotta produzione e conseguente ritardo sulle lavorazioni dell'appalto e alla ripianificazione delle tempistiche AMIS in coerenza con le tempistiche previste dalle normative vigenti.

Lo slittamento della data di attivazione del sottoprogetto S04 è conseguente sia all'allungamento dei tempi di progettazione, a seguito degli approfondimenti progettuali resisi necessari per adeguare il progetto ormai obsoleto alle attuali esigenze di circolazione sia alla maggiore complessità del nuovo impianto da realizzare rispetto all'originario adeguamento dell'impianto esistente, con conseguenti maggiori tempi di progettazione esecutiva e di realizzazione.

Le azioni messe in atto per il contenimento dello slittamento temporale riguardano:

- per il SP 01: ripianificazione a vita intera dell'appalto e interlocuzioni con l'appaltatore che hanno portato all'annullamento del provvedimento di rescissione nel febbraio 2024 con possibilità di recuperare parte dello slittamento previsto;
- per il SP 04: in corso di avvio iter autorizzativo presso il Provveditorato interregionale per la Toscana, le Marche e l'Umbria e, a seguire, l'avvio dell'iter autorizzativo ambientale.

**Raddoppio Ogliastrillo-Castelbuono****Modifica radice di Sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Raddoppio Palermo - Messina tratta Fiumetorto-Castelbuono**

*(Classificazione slittamento: Tecnico/funzionali)*

Lo slittamento dell'attivazione di 20 mesi è da ricondursi ai maggiori tempi registrati nella fase realizzativa per effetto di un evento gravitativo imprevedibile, ossia uno sfornellamento (sprofondamento di una porzione del piano di campagna all'interno di un'area di proprietà privata), che si è verificato durante lo scavo con TBM nella galleria Cefalù con conseguente fermo dei lavori. Tale evento ha imposto un supplemento di indagini geognostiche portando in evidenza, rispetto al progetto esecutivo, la presenza di numerosi pozzi di emungimento acqua interferenti con la galleria

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

costruenda, imponendo, allo scopo di assumere un approccio più cautelativo, una rivisitazione del progetto stesso con conseguente necessaria modifica della prosecuzione degli scavi in configurazione EPB (fronte in pressione) per tutto l'abitato di Cefalù. La variante della modalità di scavo è stata formalizzata con la sottoscrizione in data 08/06/2023 del Secondo Atto di Sottomissione, tra RFI e l'Appaltatore, che determina una protrazione del termine utile finale dei lavori al 23/04/2027.

Come azione di contenimento dello slittamento temporale, al fine di accelerare la ripresa delle attività, nonché un riequilibrio dell'appalto, è stato sottoscritto con l'appaltatore, in data 14/06/2023, un Verbale di Accordo vincolando degli step di pagamento di nuova introduzione al raggiungimento di milestone così da garantire un adeguato e celere andamento produttivo del cantiere.

**Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce****Porto di Livorno: collegamento diretto Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)**

*(Classificazione slittamento: Tecnico/funzionali in progettazione)*

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 19 mesi, è dovuto:

- ai maggiori tempi necessari per lo sviluppo della PE, sia per le mutate condizioni dello stato dei luoghi che hanno comportato la necessità di introdurre nel PE modifiche rispetto a quanto inizialmente previsto nella Progettazione Definitiva (svilupata da Regione Toscana), sia per la necessità di compatibilizzare le esigenze riguardanti la gestione dell'infrastruttura esistente di RFI e quella dei gestori degli impianti ENI confinanti;
- ai conseguenti maggiori tempi per l'iter di verifica della Progettazione esecutiva.

Gli interventi sono attualmente in fase realizzativa, al fine di contenere i ritardi è stato ritenuto opportuno procedere ad una consegna delle attività per fasi, prevedendo una prima fase di attività propedeutiche, in funzione della PE disponibile e approvata.

**Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino****Raddoppio Orsara-Bovino**

*(Classificazione slittamento: Autorizzative/Autorizzazioni; Tecnico/funzionali - in realizzazione, Tecnico/funzionali - in progettazione)*

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 18 mesi, è conseguente:

- al ritardo nell'espressione del parere per la verifica di ottemperanza da parte della Regione Puglia a causa di richieste di integrazioni e confronti in tavoli tecnici;
- alla presenza di una interferenza SNAM nell'area di imbocco della galleria, che, seppur censita e prevista in progetto, ha comportato la necessità di individuare una soluzione differente rispetto a quanto inizialmente previsto, nonché di individuare una fase provvisoria che ha comportato la necessità di ulteriori approfondimenti con l'Ente Gestore al fine di consentire l'esecuzione dei lavori da parte dell'impresa;
- al ritardo autorizzativo per la decorrenza effettiva del termine utile contrattuale dovuto alla positiva conclusione della verifica di ottemperanza ex art.28 del D.Lgs. 152/2006 alle condizioni ambientali di cui al D.M. VIA n. 184 del 27/08/2020, la cui durata di legge è pari 30 giorni, avviata da RFI in data 11/08/2022 e conclusa in data 24/5/2023.

Per il contenimento dello slittamento temporale sono in corso da parte di RFI tutti gli approfondimenti tecnico-gestionali con il Soggetto Tecnico e con l'appaltatore al fine di ridurre il ritardo accumulato.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.9 Gli indicatori di performance**

Il Contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti, prevede all'articolo 8, la comunicazione di RFI, entro il mese di aprile di ogni anno, degli obiettivi di Performance dell'anno in corso (Allegato A) e la misurazione delle performance relative all'anno precedente (Allegato B), secondo una metodologia di calcolo condivisa con i Ministeri competenti, relativamente a Progetti e programmi di investimento e a progetti di fattibilità tecnico-economica e/o progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti.

**Progetti di Investimento** Tale misurazione è riferita ad un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti, articolati per tipologia omogenea, per i quali è stata già approvata la progettazione definitiva.

Gli elementi su cui viene misurata la performance del Gestore sono costituiti dai seguenti quattro indicatori caratteristici dei Progetti di investimento:

- *I CTO* funzione del Costo Totale del progetto del campione
- *I TU* funzione della durata di esecuzione del Progetto del campione
- *I Produzione* funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) del Progetto del campione
- *I milestone* funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone) nel Progetto del campione.

che vengono sintetizzate in un unico indicatore attraverso la seguente formula:

$$I = \left( 0,4 * I_{CTO} + 0,3 * I_{Tu} + 0,2 * I_{produzione} + 0,1 * I_{milestone} \right)$$

Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente Contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15%, rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato, sul singolo intervento del paniere individuato, il Gestore deve il pagamento di una penale pecuniaria pari ai seguenti importi:

Misura della penale	Misura dello scostamento
1% produzione annua obiettivo dell'intervento	tra il 15 ed il 30 per cento
1,5% produzione annua obiettivo dell'intervento	tra il 30 ed il 50 per cento
2% produzione annua obiettivo dell'intervento	Superiore al 50 per cento

**Programmi di Investimento** Tale misurazione è riferita a un paniere costituito dai programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti, degli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione delle performance relative all'anno precedente, secondo la metodologia di calcolo condivisa con i Ministeri competenti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Gli elementi su cui viene misurata la performance del Gestore sono costituiti dai seguenti due indicatori rappresentativi di ogni singolo programma oggetto di valutazione:

- *I milestone*, funzione dell'indicatore fisico attribuito ad ogni programma di investimento oggetto di valutazione;
- *I produzione*, funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) per ciascun programma di investimento individuato

che vengono sintetizzati in un unico indicatore calcolato per ogni singolo elemento del paniere monitorato attraverso la seguente formula che ne definisce il peso relativo:

$$I_{pi} = (0,4 * I_{milestone} + 0,6 * I_{prod})$$

Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente Contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 30 rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato ( $I_{pi}$ ) sul singolo programma di investimento individuato, il Gestore deve il pagamento di una penale pecuniaria pari ai seguenti importi:

Misura della penale	Misura dello scostamento
1,5% produzione annua obiettivo del programma di investimento	$30\% < \text{scostamento} \leq 50\%$
2,0% produzione annua obiettivo del programma di investimento	Scostamento $> 50\%$

**Progetti di fattibilità tecnico-economica e/progettazioni** Tale misurazione è riferita ad un paniere di progetti di fattibilità tecnico-economica e/o progettazioni definitive di progetti di investimento rilevante.

Ai fini della consuntivazione degli obiettivi annui, una progettazione di fattibilità tecnico-economica e/o una progettazione definitiva si ritiene eseguita quando è acquisita l'approvazione in linea tecnica della progettazione da parte del Referente di Progetto nominato, con apposita comunicazione organizzativa, dall'Amministratore Delegato della Società. Fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo, nonché quelli di mancanza di responsabilità del Gestore, per avere lo stesso adoperato l'ordinaria diligenza dovuta nell'esecuzione del presente Contratto, al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 30% tra il valore complessivo delle opere obiettivo e quello complessivo delle opere progettate saranno applicate progressivamente le seguenti penali:

Misura della penale	Misura dello scostamento
0,2% valore delle opere da progettare	$30\% < \text{scostamento} \leq 50\%$
0,3% valore delle opere da progettare	Scostamento $> 50\%$

L'importo complessivo delle penali non può superare per ciascun anno il limite massimo di 2 milioni di euro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.9.1 I risultati 2023**

Nel rispetto degli obblighi definiti dall'art. 8 del CdP-I 2022-2026, con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2024\0000742 del 30 aprile 2024, il Gestore ha provveduto all'inoltro dei dati di consuntivo degli Indicatori di misurazione di risultato per l'anno 2023 nonché dei nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della performance dell'esercizio 2024 per i singoli interventi oggetto della misurazione della Performance.

In conformità alla metodologia condivisa ed utilizzata, sono stati forniti sia gli scostamenti complessivi registrati rispetto ai valori obiettivo sia gli scostamenti attribuiti alle sole responsabilità del Gestore dell'infrastruttura e che pertanto rispondono ai criteri di salvaguardia definiti dal Contratto di Programma. Coerentemente sono stati calcolati per ogni singolo progetto, progettazione e programma di investimento sia l'Indicatore di performance riferito agli scostamenti complessivi sia l'Indicatore di performance riferito ai soli scostamenti attribuibili a RFI.

Si evidenzia che gli scostamenti per cause attribuibili al Gestore registrati nell'anno 2023:

- su ogni singolo progetto di investimento del paniere monitorato, rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi (indice sintetico inferiore o uguale al 15%);
- su ogni singolo programma di investimento individuato alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma, rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi (indice sintetico inferiore o uguale al 30%);
- sul valore complessivo delle opere progettate rientrano nei limiti contrattualmente ammessi (scostamento inferiore o uguale al 30%).

**3.10 Gli indicatori di monitoraggio sullo stato della rete**

Nel CdP-I 2022-2026 sono stati introdotti nuovi indicatori sullo stato della rete al fine di monitorare annualmente la progressiva evoluzione della rete e dei principali benefici apportativi dal completamento degli interventi avviati e/o conclusi.

I valori al 31.12.2023 degli indicatori di monitoraggio dello stato della rete, riportati nella sottostante tabella, sono distinti in 4 categorie:

- sociale
- spazio unico europeo
- ambientale
- di sicurezza



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**Indicatori monitoraggio stato della rete**

Indicatore		2023
Indicatore sociale	Piano adeguamento a STI PMR	n. di stazioni/fermate
		772
		n. di stazioni/fermate parzialmente accessibili
		89
		n. di stazioni/fermate accessibili
Indicatore spazio unico europeo	Competitività e robustezza della rete merci e passeggeri	311
		n. di stazioni/fermate site presso i siti UNESCO
		154
		n. di stazioni/fermate accessibili site presso i siti UNESCO
		35
	Interoperabilità	Km di linea dove è ammessa la circolabilità di treni da 750 m
		268
		Km di linea dove è ammessa la circolabilità di treni da 600 m
		3.682
		Km di linea dove è ammessa la circolabilità di treni da 400 m
	Carico assiale	7.428
		Km di linea dove è ammessa la circolabilità di treni da 250 m
	Sagoma	3.095
		Km di rete
Indicatore ambientale	Rumore	16.832
		di cui a singolo binario
Indicatore di sicurezza	Intersezioni a raso	9.098
		Km di rete attrezzati con ERTMS
		1.257
		Km di rete adeguati a standard D4
		8.843
		Km di rete adeguati a standard PC/80
		4.081
		Km di rete adeguati a standard P/C45
		3.099
		Ultimo e penultimo miglio
		n. di raccordi a servizio di terminal intermodali elettrificati
		32
Indicatore di sicurezza	Intersezioni a raso	km. di barriere acustiche realizzate per ridurre l'impatto sui frontisti
		89
	Intersezioni a raso	Movimenti dei convogli in modalità manovra
		n. di posti di movimento da adeguare al movimento dei convogli in modalità treno
		18
		n. di passaggi a livello
		4.072
		n. di passaggi a livello privati (pr-plp)
		54
		n. di passaggi a livello privati (altri)
		366
		n. di passaggi a livello automatico a barriere intere
		2.189
		n. di passaggi a livello automatico a semibarriere
		33
		n. di passaggi a livello manuale manovrato da posto di guardia
		12
		n. di passaggi a livello manovrato da AC
		1.372
		n. di passaggi a livello semaforizzato
		14
		n. di passaggi a livello senza dispositivo di sicurezza
		32

• **Indicatore sociale**

✓ **Piano di adeguamento a STI**

RFI, in qualità di Station Manager, ruolo assunto dal 2011 in applicazione del Regolamento CE 1371/2007 su “diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”, si impegna a garantire l’accessibilità delle stazioni a tutti i cittadini, dedicando una particolare attenzione alle persone con disabilità o a ridotta mobilità (PRM).

In coerenza con il suddetto ruolo, il “Piano Integrato Stazioni”, annovera tra i suoi obiettivi qualificanti anche “il miglioramento dell’accessibilità interna ed esterna alle stazioni attraverso un design inclusivo e senza barriere”.

Il design inclusivo (definito anche Design for all), secondo la Dichiarazione di Stoccolma dell’EIDD del 2004, è il design per la diversità umana, l’inclusione sociale e l’uguaglianza.

Con la consapevolezza che l’accessibilità è una questione che riguarda tutti, RFI si è fatto parte attiva di questo cambiamento che favorirà l’inclusione sociale e il rispetto della disabilità.

In questa ottica, pertanto, la progettazione delle stazioni è orientata a garantire la fruizione degli ambienti e dei servizi a tutti gli utenti e cittadini, diversi fra loro per capacità percettive, motorie e cognitive, in ottemperanza al Regolamento (UE) n° 1300/2014 - Specifiche tecniche di interoperabilità per l’accessibilità del sistema ferroviario dell’Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (STI PRM).

Progettare secondo i principi di design inclusivo significa adottare un approccio volto all’ideazione di soluzioni innovative, in favore dell’interesse collettivo, in modo che lo spazio pubblico sia senza barriere fisiche o percettive, nel quale tutti possano muoversi in autonomia, orientandosi intuitivamente.

Gli interventi del Piano Integrato Stazioni coinvolgono l’intero complesso di stazione - aree esterne, fabbricato viaggiatori e marciapiedi ferroviari - e, nel dettaglio, quelli maggiormente ricorrenti per il miglioramento dell’accessibilità sono i seguenti:

- riqualificazione dei sottopassi e sovrappassi con i relativi collegamenti verticali fissi (scale e rampe);
- inserimento di ascensori o rampe per il superamento delle barriere architettoniche;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- innalzamento dei marciapiedi ferroviari ad H 55;
- restyling delle pensiline esistenti e realizzazione di nuove se assenti;
- adeguamento complessivo dell'illuminazione;
- adeguamento del sistema di informazione al pubblico, fisso e variabile e diffusione sonora;
- adeguamento dei sistemi podo tattili di orientamento per disabili visivi.

Il perimetro del piano complessivo degli investimenti, oltre al Piano Integrato Stazioni (PIS) composto da 638 stazioni, si estende anche ad altre 134 stazioni minori che, in relazione a specifiche esigenze per il contesto d'inserimento, assumono carattere di rilevanza e di strategicità.

- **Indicatore spazio unico europeo**

- ✓ Competitività e robustezza della rete merci e passeggeri

La progressiva crescita dei chilometri di linea ferroviaria, in cui è ammessa la circolabilità di treni sempre di maggior lunghezza, contribuisce in modo significativo ad incrementare la capacità della rete, sia in termini di trasporto merci che passeggeri. Tale incremento avviene grazie ad interventi puntuali di adeguamento infrastrutturale e tecnologico, che consentono ai treni di effettuare in sicurezza attività di fermata, incrocio, precedenza e terminalizzazione negli impianti. Parallelamente agli interventi di potenziamento di sagoma e massa assiale, l'aumento della lunghezza dei treni ammessi in linea, permette alle imprese ferroviarie di produrre meno treni, riducendo la congestione della rete ed incentivando lo shift modale dal trasporto stradale a quello su rotaia, con conseguenti vantaggi anche in termini ambientali. Oltre alla strategicità per RFI, in determinate linee appartenenti ai corridoi ferroviari europei, per tali interventi di miglioramento prestazionale insistono obblighi comunitari.

- ✓ Interoperabilità

L'intera rete nazionale è formata da circa **16.832 km di rete**, di cui **9.098 km di linee a semplice binario**.

Il sistema **ERTMS** al 31.12.2023 è stato attivato su **1.167 km**, (1.257 Km sono invece i Km di rete attrezzati), come specificatamente descritto nel paragrafo dedicato *Programma A2011\_Programma nazionale ERTMS*.

La migrazione verso il sistema ERTMS, oltre che per obblighi comunitari, è necessaria e strategica da molti punti di vista, considerando i numerosi vantaggi in termini di sicurezza, di incremento delle prestazioni e di maggior efficienza che il sistema offre e tenuto anche conto dell'esperienza decennale positiva di RFI sull'Alta Velocità e del potenziale aumento di capacità nei nodi urbani con la funzionalità HD.

- ✓ Carico assiale / Sagoma

Gli indicatori del carico assiale e sagoma valutano il livello di prestazione della rete con particolare riferimento al trasporto merci.

In particolare, D4 e PC80 rappresentano i valori massimi rispettivamente di massa e sagoma presenti sulla rete italiana e le strategie di RFI prevedono, ove non presenti queste grandezze e a partire da itinerari di interesse merci, l'adeguamento della rete attuale a questi standard.

Nel dettaglio:

- D4: rappresenta la categoria superiore del limite di carico ammesso sulle linee dell'infrastruttura ferroviaria nazionale pari a 22,5 tonnellate per asse e 8 tonnellate per metro. Esistono alcune linee identificate con la dicitura D4L (D4 con limitazioni), in cui sono previste apposite restrizioni alla velocità di circolazione;
- PC/45 e PC/80: rappresentano le due principali codifiche per il traffico combinato dei semirimorchi (P) e casse mobili (C). PC/80 corrisponde ad una altezza dello spigolo dal piano di riferimento (posto al di sopra del piano di rotolamento) di 4.100 mm. PC/45 corrisponde a 3.750 mm. La tipologia dei semirimorchi è anche una tra le più remunerative per gli operatori logistici perché permette facilmente il trasporto di ultimo miglio.
- ✓ Ultimo e penultimo miglio

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

L'indicatore comprende il numero di terminal intermodali a cui è possibile l'accesso tramite raccordi elettrificati. Si precisa che, oltre ai 32 raccordi elettrificati, il numero sale a 82 tenendo conto degli impatti industriali.

- **Indicatore ambientale**

- ✓ Rumore

Gli interventi fanno riferimento a un piano di risanamento acustico di quindici annualità e realizzati in funzione dell'ordine di priorità valutato secondo i criteri dell'art. 3 del DM 29.11.2000.

Gli interventi in questione sono costituiti da 416 barriere antirumore, per complessivi 716 km, e 12 interventi diretti sui ricettori.

Ad oggi, vista la complessità organizzativa della realizzazione da effettuarsi in regime di non circolazione e spesso in accordo con i terzi impattati, sono stati eseguiti circa 89,4 Km di barriere sui frontisti; nell'anno 2023 sono stati realizzati 3,6 km di barriere, con un investimento economico di 26,5 milioni di euro.

In aggiunta ai suddetti interventi, si devono considerare quelli individuati nell'ambito di specifici protocolli d'intesa siglati con le Province Autonome di Trento e Bolzano prima dell'approvazione del piano di risanamento o anticipati dalle Regioni con deliberazioni del Consiglio Regionale (n. 155/2004, n. 112/2005 e n. 12/2006 per la Toscana, n. 87/2006 e PG/2018/153056 del 29/05/2018 per la Liguria).

Le barriere antirumore garantiscono riduzioni del rumore di 5-15 dB. Il limite di rumore per le ore notturne è 60 dB(A) – misurato come valore medio tra le ore 22 e le ore 6.

- **Indicatore di sicurezza**

- ✓ Movimenti dei convogli in modalità manovra

Il numero dei posti di movimento da adeguare al movimento dei convogli in modalità treno, nell'anno 2023 è pari a n. 2 interventi, che si riferiscono all'attrezzaggio.

Alla data del 31.12.2023, il valore è pari a n. 18 interventi.

L'intervento è descritto nel Piano Tecnologico di Rete di RFI.

Tecnicamente l'intervento consiste nella realizzazione di itinerari comandati da segnali alti e sistemi di protezione della marcia a servizio dei movimenti da e per parchi, depositi, scali e raccordi. Il beneficio apportato da tali interventi è rappresentato dal permettere che un convoglio possa muoversi come treno ogni qualvolta possibile, inclusi i movimenti da un fascio di binari all'altro della medesima località di servizio, adempiendo alle indicazioni e alle richieste dell'ANSFISA.

- ✓ Intersezioni a raso

Le intersezioni a raso sono un indicatore di sicurezza che misurano l'avanzamento del Programma di Soppressioni passaggi a livello.

Sulla rete ferroviaria nazionale, sono presenti 4.072 passaggi a livello, di cui 420 di competenza di utenti privati. Nel corso del 2023, Rete Ferroviaria Italiana ha eliminato 79 passaggi a livello, di cui 31 di competenza privata, investendo oltre 67,6 milioni di euro.

La soppressione dei passaggi a livello ovvero l'eliminazione delle interferenze tra la rete viaria e quella ferroviaria apporta benefici in termini di sicurezza e di regolarità per entrambe le tipologie di traffico.

### **3.11 Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): l'impulso del Recovery Fund in sinergia con i Fondi Statali**

Allo scopo di contrastare le conseguenze economiche e sociali della pandemia da COVID-19, l'Unione Europea ha varato il programma Next Generation EU (NGEU), il quale, sebbene inserito nel Quadro Finanziario Pluriennale 2021-2027 dell'Unione Europea stessa, costituisce uno strumento finanziario di carattere eccezionale per l'impulso che si intende dare alle economie degli Stati membri

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

dato il relevantissimo volume di risorse che vengono messe a disposizione. Ogni Stato membro ha rappresentato all'Unione Europea le modalità di utilizzo delle risorse mediante la stesura e l'approvazione di un Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), secondo le linee guida dettate dal Regolamento UE 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ("Regolamento"). Il PNRR italiano è stato approvato dal Parlamento italiano nelle sedute del 26 e 27 aprile e successivamente inviato all'UE, che l'ha definitivamente approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio n. 344 in data 13 luglio 2021.

Tale Piano si articola in **sei missioni**, che rappresentano "aree tematiche" strutturali di intervento e complessivamente prevede investimenti per **235,1 miliardi di euro**, come illustrato nella sottostante tabella:

1. digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura;
2. rivoluzione verde e transizione ecologica;
- 3. infrastrutture per una mobilità sostenibile;**
4. istruzione e ricerca;
5. inclusione e coesione;
6. salute.

In particolare, alla Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" sono destinati 31,46 miliardi di euro così ripartiti: 27,97 miliardi di euro all'alta velocità ferroviaria e Sicurezza Stradale 4.0 e 3,49 miliardi di euro per l'intermodalità e la logistica integrata.

RFI assume un ruolo estremamente rilevante per la riuscita del Piano, si evidenzia infatti come fra i soggetti attuatori sia responsabile di circa il 57% degli investimenti, ed in particolare per la Missione 3 "**Infrastrutture per una mobilità sostenibile**", nel cui ambito sono destinati a interventi di competenza della Società complessivi 23,86 miliardi di euro, pari all'11% dell'intero PNRR italiano. Di tale importo, 12,66 miliardi di euro sono costituiti da risorse aggiuntive per RFI, allocati su progetti non presenti in portafoglio e 11,2 miliardi di euro allocati su "progetti in essere" già finanziati e che pertanto libereranno risorse finanziarie da restituire al Paese Italia.

Nel Piano sono previsti interventi di velocizzazione delle principali linee passeggeri e di incremento della capacità dei trasporti ferroviari per le merci, lungo gli assi prioritari del Paese Nord-Sud ed Est-Ovest, per favorire la connettività del territorio e il trasferimento del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze. In particolare, nel Nord del Paese si potenzieranno le tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona-Brennero e Liguria-Alpi, migliorando i collegamenti d'Oltralpe con i porti di Genova e Trieste; nel Centro del Paese si rafforzeranno due assi Est-Ovest (Roma-Pescara e Orte-Falconara), riducendo significativamente i tempi di percorrenza e aumentando le capacità; verrà inoltre potenziata e velocizzata la linea adriatica da Nord a Sud.

Si estenderà l'Alta Velocità al Sud, con la conclusione della direttrice Napoli-Bari, l'avanzamento ulteriore della Palermo-Catania-Messina e la realizzazione dei primi lotti funzionali delle direttrici Salerno-Reggio Calabria e Taranto-Potenza-Battipaglia.

Un'attenzione particolare sarà riservata alle ferrovie regionali, per le quali saranno realizzati interventi di upgrading, elettrificazione e investimenti per aumentarne la resilienza: si tratta di interventi in particolare nel Mezzogiorno, mirati a omogeneizzare ed elevare gli standard prestazionali delle infrastrutture esistenti sia per il traffico viaggiatori che per quello merci.

Gli investimenti previsti per lo sviluppo tecnologico di nodi e direttrici della rete con applicazione della tecnologia relativa al sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS), infine,

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

aumenteranno significativamente la capacità e la sicurezza del trasporto ferroviario, con effetti importanti anche sul trasporto ferroviario regionale e sulla frequenza del traffico dei pendolari in entrata nelle principali aree urbane del Paese.

Infine, sono stati pianificati ulteriori investimenti per riqualificare le stazioni al Sud, migliorare la funzionalità dei loro edifici, la qualità dei servizi forniti agli utenti, i livelli di efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma.

Il mutato contesto geopolitico internazionale in seguito all'invasione russa dell'Ucraina e le conseguenti ricadute economiche e sociali, connesse principalmente alla dinamica inflazionistica trainata dai prezzi delle materie prime e dai costi energetici, nonché i fattori di criticità emersi nella fase di attuazione del PNRR hanno reso indispensabile proporre una rimodulazione degli investimenti inseriti nel PNRR, necessaria per conseguire i traguardi e gli obiettivi previsti fino al 30 giugno 2026.

Tale rimodulazione è esplicitamente prevista dall'art. 21 del Regolamento UE 2021/241 che consente la possibilità di revisione dei Piani qualora, a causa di circostanze oggettive, il Piano con i relativi traguardi non sia più realizzabile, in tutto o in parte.

La proposta di revisione del PNRR formulata dallo Stato italiano ex art. 21 del Regolamento (UE) 2021/241 è stata approvata dalla Commissione europea in data 24 novembre 2023.

Il negoziato con la Commissione europea sulle modifiche al PNRR si è concluso con l'approvazione della decisione del Consiglio ECOFIN dell'8 dicembre 2023, che modifica la decisione di esecuzione del Consiglio del 13 luglio 2021.

Successivamente, in data 14 maggio 2024, è stata emanata la Decisione di esecuzione del Consiglio europeo (2024/0103) che integra la decisione di esecuzione dell'8 dicembre 2023, ed è relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia.

Tali Decisioni hanno apportato significative modifiche alla composizione del Piano per tener conto delle nuove misure riguardanti l'iniziativa RepowerEU, della rimodulazione di diversi interventi già finanziati dal PNRR, sia in termini di revisione di obiettivi quantitativi (target) e delle loro scadenze, sia in termini di modifica (in aumento o diminuzione) delle risorse finanziarie assegnate, nonché del definanziamento integrale di taluni interventi precedentemente inseriti nel Piano e che, in sede di attuazione o rendicontazione, hanno manifestato rilevanti criticità ai fini del rispetto delle condizionalità imposte dal Piano.

Con la Decisione di esecuzione del Consiglio europeo del 8 dicembre 2023 è stata approvata la rimodulazione del PNRR che prevede una riduzione delle risorse complessive di competenza RFI sulla Misura M3C1, da 23.856 a 21.956 milioni di euro, di cui:

- PNRR “nuovi progetti” 11.161 milioni di euro;
- PNRR “progetti in essere” 10.795 milioni di euro.

Per la Misura M5C3 si registra invece una riduzione di circa 26 milioni di euro portando la dotazione finanziaria complessiva a circa 70 milioni di euro.

Successivamente, con la Decisione di esecuzione del Consiglio europeo del 7 maggio 2024 è stata approvata una ulteriore modifica del PNRR che prevede la modifica della milestone intermedia di dicembre 2023 e l'integrazione con un Target finale a giugno 2026 di completamento di 1.162 km di interventi di upgrade e resilienza al sud.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

A livello nazionale, il Decreto MEF del 6 agosto 2021 di assegnazione delle risorse alle Amministrazioni titolari degli interventi (principalmente MIT nel caso di RFI) è stato aggiornato con il Decreto MEF del 3 maggio 2024 pubblicato in GU n. 134 del 10 giugno. È stato inoltre emanato il D.L. 2 marzo 2024, n. 19 recante «*Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)*», pubblicato in G.U. Serie Generale n. 52 del 2 marzo 2024 e convertito con modificazioni dalla L. 29 aprile 2024, n. 56 (in S.O. n. 19, relativo alla G.U. 30/04/2024, n. 100), necessario per garantire una più efficiente e coordinata utilizzazione delle risorse europee e del bilancio dello Stato e consentire la tempestiva realizzazione degli investimenti stabiliti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nel rispetto dei traguardi e degli obiettivi dallo stesso previsti, come modificati con decisione del Consiglio ECOFIN dell'8 dicembre 2023.

Inoltre, come previsto all'articolo 28 del DL 19/2024, è stato adottato il Decreto del Ministro delle infrastrutture dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale si provvede alla rimodulazione delle fonti di finanziamento degli interventi ferroviari ricompresi nella misura M3C1 del PNRR, a seguito della decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea dell'8 dicembre 2023, al fine di consentirne l'immediata realizzazione. Con il medesimo decreto si provvede altresì alla ricognizione delle risorse nazionali che si rendono disponibili a seguito della rimodulazione del PNRR per le misure di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da finalizzare nell'ambito dell'aggiornamento 2024 del CdP-I 2022-2026 e nel secondo atto integrativo del CdP-S 2022-2026.

Gli interventi di RFI, classificati in 9 tipologie, sono rappresentati in dettaglio nella tabella successiva:



## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

## Dettaglio interventi ricompresi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Anagrafica e riferimenti CdP					PNRR - M3C1 di cui in CdP-I MIT-REF		
Misura	Intervento	Rif. CdP	CUP di riferimento	Codifica Locale Progetto (CLP)	Totale	di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti
1.1 (NA-BA)	Frasso-Telera	0279B	J41H01000080008	M3C1-1.1 (NA-BA) J41H01000080008	296,37	296,37	-
1.1 (NA-BA)	Telera-Mitellano	0279B	J41H01000080008	M3C1-1.1 (NA-BA) J41H01000080008	345,78	345,78	-
1.1 (NA-BA)	Apice-Hirgilia	0281	J7704000000009	M3C1-1.1 (NA-BA) J7704000000009	612,18	612,18	-
1.1 (NA-BA)	Napoli-Sari				1.254,34	1.254,34	-
1.1 (PA-ME)	1 <sup>a</sup> macrofase Lotto 4b Dittaino-Enna	0275A	J11H03000180001	M3C1-1.1 (PA-ME) J11H03000180001	477,66	477,66	-
1.1 (PA-ME)	1 <sup>a</sup> macrofase Lotto 5 Catenanuova-Dittaino	0275A	J11H03000180001	M3C1-1.1 (PA-ME) J11H03000180001	321,13	321,13	-
1.1 (PA-ME)	Palermo-Catania				798,78	798,78	-
1.1 (SA-RC)	Lotto prioritario 1a Battipaglia-Romagnano	1107A	J71J20000110008	M3C1-1.1 (SA-RC) J71J20000110008	1.800,00	-	1.800,00
1.1 (SA-RC)	Salerno-Reggio Calabria				1.800,00	-	1.800,00
1.1	Alta Velocità al Sud				3.053,12	2.053,12	1.000,00
1.2 (BS-PD)	Brescia-Verona	0361	F81H91000000008	M3C1-1.2 (BS-PD) F81H91000000008	2.073,03	1.723,03	350,00
1.2 (BS-PD)	Verona-Bivio Vicenza	0362A	J41E91000000009	M3C1-1.2 (BS-PD) J41E91000000009	2.396,97	525,67	1.871,30
1.2 (BS-PD)	Brescia-Verona-Vicenza - Padova				4.470,00	2.248,70	2.221,30
1.2 (GE-MI)	Nodo di Genova	P234	J71H02000110008	M3C1-1.2 (GE-MI) J71H02000110008	75,00	75,00	-
1.2 (GE-MI)	Terzo valico del Giovi	P234	F81H92000000008	M3C1-1.2 (GE-MI) F81H92000000008	3.614,35	3.324,35	290,00
1.2 (GE-MI)	Potenziamento stazione di Rivalta Scrivia	P234	J34H17000130001	M3C1-1.2 (GE-MI) J34H17000130001	1,00	1,00	-
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Milano-Pavia 1 <sup>a</sup> fase	0335	J4709000030009	M3C1-1.2 (GE-MI) J4709000030009	195,13	195,13	-
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Rho-Gallarate 1 <sup>a</sup> fase	0294	J3105000010001	M3C1-1.2 (GE-MI) J3105000010001	374,66	374,66	-
1.2 (GE-MI)	Liguria-Alpi				4.260,14	3.970,14	290,00
1.2	Alta Velocità al Nord				8.790,14	6.218,84	2.571,30
1.3 (RM-AN)	PM 228 - Castelplanio: Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico	0298	J2105000000001	M3C1-1.3 (RM-AN) J2105000000001	438,44	-	438,44
1.3 (RM-AN)	Raddoppio PM228-Abacina	0175	J44D20000060009	M3C1-1.3 (RM-AN) J44D20000060009	35,56	-	35,56
1.3 (RM-AN)	Orte-Falenza				474,00	-	474,00
1.3 (SA-TA)	Interconnessione Dispari con Lotto 1a Battipaglia-Romagnano	1107A	J71J20000110008	M3C1-1.3 (SA-TA) J71J20000110008	122,36	-	122,36
1.3 (SA-TA)	Tratta Potenza-Metaponto: tratta Grassano-Bernalda	P238A	J94E21000070009	M3C1-1.3 (SA-TA) J94E21000070009	291,38	-	291,38
1.3 (SA-TA)	Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia				413,74	-	413,74
1.3	Connessioni Diagonali				887,74	-	887,74
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Piano nazionale Apparat Centrali Computerizzati (ACC) Internalizzati linea Roccasecca - Avezzano	A2011	J5616000460001	M3C1-1.4 J5616000460001	12,72	-	12,72
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Upgrading linea Direttissima Firenze-Roma	A2011	J44H14000090005	M3C1-1.4 J44H14000090005	176,00	176,00	-
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Applicazioni Generiche	A2011	J54E21003620001	M3C1-1.4 J54E21003620001	432,73	-	432,73
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Unice Regione Toscana	A2011	J74E21001450001	M3C1-1.4 J74E21001450001	215,66	-	215,66
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Unice Regione Lazio	A2011	J54E21003590001	M3C1-1.4 J54E21003590001	213,25	-	213,25
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Unice Regione Piemonte	A2011	J54E21001610001	M3C1-1.4 J54E21001610001	199,78	-	199,78
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Unice Regione Veneto e Trentino Alto Adige	A2011	J34E21001820001	M3C1-1.4 J34E21001820001	128,02	-	128,02
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Unice Regione Calabria e Sardegna	A2011	J54E21003610001	M3C1-1.4 J54E21003610001	256,58	-	256,58
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Unice Regione Puglia, Campania e Marche	A2011	J54E21003600001	M3C1-1.4 J54E21003600001	296,80	-	296,80
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Unice Regione Lombardia	A2011	J24E21001480001	M3C1-1.4 J24E21001480001	210,20	-	210,20
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Unice Regione Sicilia	A2011	J24E21001490001	M3C1-1.4 J24E21001490001	230,25	-	230,25
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS	A2011	J56E20000080009	M3C1-1.4 J56E20000080009	14,00	14,00	-
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano	P054	J94H14000230001	M3C1-1.4 J94H14000230001	30,00	30,00	-
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Interventi per lo sviluppo del nodo di Roma	P053	J34H14000500001	M3C1-1.4 J34H14000500001	50,00	50,00	-
1.4	Sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)				2.466,00	270,00	2.196,00



## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anagrafica e riferimenti CdP					PNRR - M3C1 di cui in CdP-I MIT-RFI		
Misura	Intervento	Rif. CdP	CUP di riferimento	Codifica Locale Progetto (CLP)	Totale	di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti
1.1 (NA-BA)	Frasso-Telere	0279B	J41H01000080008	M3C1-1.1 (NA-BA) J41H01000080008	296,37	296,37	-
1.1 (NA-BA)	Telere-Vitelliano	0279B	J41H01000080008	M3C1-1.1 (NA-BA) J41H01000080008	345,78	345,78	-
1.1 (NA-BA)	Apice-Irpinia	0281	J7704000000009	M3C1-1.1 (NA-BA) J7704000000009	612,18	612,18	-
1.1 (NA-BA)	Napoli - Bari				1.254,34	1.254,34	-
1.1 (PA-ME)	1 <sup>a</sup> macrofase Lotto 4b Dittaino-Enna	0275A	J11H03000180001	M3C1-1.1 (PA-ME) J11H03000180001	477,66	477,66	-
1.1 (PA-ME)	1 <sup>a</sup> macrofase Lotto 5 Catenanuova-Dittaino	0275A	J11H03000180001	M3C1-1.1 (PA-ME) J11H03000180001	321,13	321,13	-
1.1 (PA-ME)	Palermo-Catania				798,78	798,78	-
1.1 (SA-RC)	Lotto prioritario 1a Battipaglia-Romagnano	I107A	J71J20000110008	M3C1-1.1 (SA-RC) J71J20000110008	1.800,00	-	1.800,00
1.1 (SA-RC)	Salerno-Reggio Calabria				1.800,00	-	1.800,00
1.1	Alta Velocità al Sud				3.853,12	2.053,12	1.800,00
1.2 (BS-PD)	Brescia-Verona	0361	F81H91000000008	M3C1-1.2 (BS-PD) F81H91000000008	2.073,03	1.713,03	350,00
1.2 (BS-PD)	Verona-Bivio Vicenza	0362A	J41E91000000009	M3C1-1.2 (BS-PD) J41E91000000009	2.396,97	525,67	1.871,30
1.2 (BS-PD)	Brescia-Verona-Vicenza - Padova				4.470,00	2.248,70	2.221,30
1.2 (GE-MI)	Nodo di Genova	P234	J71H02000110008	M3C1-1.2 (GE-MI) J71H02000110008	75,00	75,00	-
1.2 (GE-MI)	Terzo valico dei Giovi	P234	F81H92000000008	M3C1-1.2 (GE-MI) F81H92000000008	3.614,35	3.324,35	290,00
1.2 (GE-MI)	Potenziamento stazione di Rivalta Scrivia	P234	J34H17000130001	M3C1-1.2 (GE-MI) J34H17000130001	1,00	1,00	-
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Milano-Pavia 1 <sup>a</sup> fase	0335	J47I09000030009	M3C1-1.2 (GE-MI) J47I09000030009	195,13	195,13	-
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Rho-Gallarate 1 <sup>a</sup> fase	0294	J31J05000010001	M3C1-1.2 (GE-MI) J31J05000010001	374,66	374,66	-
1.2 (GE-MI)	Liguria-Alpi				4.260,14	3.970,14	290,00
1.2	Alta Velocità al Nord				8.730,14	6.218,84	2.511,30
1.3 (RM-AN)	PM 228 - Castelpiano: Lotto 2 Genga-Serra S. Quirico	0298	J21J05000000001	M3C1-1.3 (RM-AN) J21J05000000001	438,44	-	438,44
1.3 (RM-AN)	Raddoppio PM228-Albaccina	I1175	J44D20000060009	M3C1-1.3 (RM-AN) J44D20000060009	35,56	-	35,56
1.3 (RM-AN)	Orte-Falconara				474,00	-	474,00
1.3 (SA-TA)	Interconnessione Dispari con Lotto 1a Battipaglia-Romagnano	I107A	J71J20000110008	M3C1-1.3 (SA-TA) J71J20000110008	122,36	-	122,36
1.3 (SA-TA)	Tratta Potenza-Metaponto: tratta Grassano-Bernalda	P238A	J94E21000070009	M3C1-1.3 (SA-TA) J94E21000070009	291,38	-	291,38
1.3 (SA-TA)	Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia				413,74	-	413,74
1.3	Connessioni Diagonali				887,74	-	887,74
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Piano nazionale Apparat Centrali Computerizzati (ACC) Internalizzati linea Roccasecca - Avezzano	A2011	J56I16000460001	M3C1-1.4 J56I16000460001	12,72	-	12,72
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Upgrading linea Direttissima Firenze-Roma	A2011	J44H14000090005	M3C1-1.4 J44H14000090005	176,00	176,00	-
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS Applicazioni Generiche	A2011	J54E21003620001	M3C1-1.4 J54E21003620001	432,73	-	432,73
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Linee Regione Toscana	A2011	J74E21001450001	M3C1-1.4 J74E21001450001	215,66	-	215,66
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Linee Regione Lazio	A2011	J54E21003590001	M3C1-1.4 J54E21003590001	213,25	-	213,25
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Linee Regione Piemonte	A2011	J64E21001610001	M3C1-1.4 J64E21001610001	199,78	-	199,78
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Linee Regione Veneto e Trentino Alto Adige	A2011	J34E21001820001	M3C1-1.4 J34E21001820001	128,02	-	128,02
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Linee Regione Calabria e Sardegna	A2011	J54E21003610001	M3C1-1.4 J54E21003610001	256,58	-	256,58
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Linee Regione Puglia, Campania e Marche	A2011	J54E21003600001	M3C1-1.4 J54E21003600001	296,80	-	296,80
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Linee Regione Lombardia	A2011	J24E21001480001	M3C1-1.4 J24E21001480001	210,20	-	210,20
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS-Linee Regione Sicilia	A2011	J24E21001490001	M3C1-1.4 J24E21001490001	230,25	-	230,25
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Programma nazionale ERTMS	A2011	J56E20000080009	M3C1-1.4 J56E20000080009	14,00	14,00	-
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano	P054	J94H14000230001	M3C1-1.4 J94H14000230001	30,00	30,00	-
1.4	ERTMS e sistemi innovativi - Interventi per lo sviluppo del nodo di Roma	P053	J34H14000500001	M3C1-1.4 J34H14000500001	50,00	50,00	-
1.4	Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)				2.466,00	270,00	2.196,00

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anagrafica e riferimenti CdP					PNRR - M3C1 di cui in CdP-I MIT-RFI		
Misura	Intervento	Rif. CdP	CUP di riferimento	Codifica Locale Progetto (CLP)	Totale	di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti
1.5	Ripristino e ammodernamento Caitagironi - Gela - fase	P232	J64G18000140001	M3C1-1.5_J64G18000140001	135,35	-	135,35
1.5	Beltrificazione Palermo - Trapani via Milo - fase	P236	J64C20002310001	M3C1-1.5_J64C20002310001	43,56	-	43,56
1.5	Upgrading linea Ovada - fase	P198	J94I2000320001	M3C1-1.5_J94I2000320001	47,50	-	47,50
1.5	Beltrificazione Civitanova-Macerata-Albecina	P147	J94I18000010001	M3C1-1.5_J94I18000010001	24,50	-	24,50
1.5	Upgrade linea storica Trieste - Divaca	1604A	J71C10000030007	M3C1-1.5_J71C10000030007	37,68	20,20	17,48
1.5	Variante di Riga - fase	I172	J34G18000150001	M3C1-1.5_J34G18000150001	117,87	103,87	14,00
1.5	ACC Udine Centrale - fase	1940	J54H17000130009	M3C1-1.5_J54H17000130009	21,32	13,87	7,45
1.5	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	0268	J51H03000170001	M3C1-1.5_J51H03000170001	360,69	360,69	-
1.5	Potenziamento linea Pistoia-Lucca - fase	1346	J91H03000190001	M3C1-1.5_J91H03000190001	118,91	118,91	-
1.5	Potenziamento Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello - fase	0366A	J64H17000140001	M3C1-1.5_J64H17000140001	124,75	124,75	-
1.5	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	I137	J81D19000000009	M3C1-1.5_J81D19000000009	95,75	95,75	-
1.5	Raddoppio Adriatica: Ripalta-Lasina	0142B	J71H92000000007	M3C1-1.5_J71H92000000007	49,34	49,34	-
1.5	Nodo di Bolzano: Galleria del Virgolo - fase	P136	J94I17000040001	M3C1-1.5_J94I17000040001	12,04	12,04	-
1.5	Potenziamento Bologna-Rimini	P223	J44C20002260001	M3C1-1.5_J44C20002260001	8,00	8,00	-
1.5	Completamento potenziamento tecnologico linea Adriatica - fase	P223	J34E21001360001	M3C1-1.5_J34E21001360001	9,79	6,49	3,30
1.5	Velocizzazione tratta Termoli - Foggia	P223	J46E19000130001	M3C1-1.5_J46E19000130001	20,44	20,44	-
1.5	Velocizzazione Adriatica 1 <sup>a</sup> fase	P223	J64H14000450001	M3C1-1.5_J64H14000450001	32,10	32,10	-
1.5	Potenziamento tecnologico del nodo di Roma	P053	J77I11000000009	M3C1-1.5_J77I11000000009	26,86	26,86	-
1.5	Raddoppio lunghezza-Guidonia - fase	0260	J31H03000190001	M3C1-1.5_J31H03000190001	95,07	20,67	74,40
1.5	Nodo Pinerolo	1483	J37I06000070001	M3C1-1.5_J37I06000070001	44,32	44,32	-
1.5	Raddoppio Campoleone-Aprilia	0359	J77I12000010008	M3C1-1.5_J77I12000010008	33,86	33,86	-
1.5	ACC Milano c.le - fase	P054	J44H20001400009	M3C1-1.5_J44H20001400009	8,25	8,25	-
1.5	Potenziamento tecnologico e infrastrutturale impianto Salarate	P054	J24H16000490001	M3C1-1.5_J24H16000490001	24,27	23,47	0,80
1.5	Potenziamento tecnologico Milano Porta Garibaldi	P054	J54H16001170001	M3C1-1.5_J54H16001170001	26,90	26,90	-
1.5	Beltrificazione anello bellunese	P125	J14F18000010009	M3C1-1.5_J14F18000010009	108,80	108,80	-
1.5	Beltrificazione linea Veneto	E.2	J14H17000180001	M3C1-1.5_J14H17000180001	3,11	3,11	-
1.5	Potenziamento tecnologico nodo di Torino e linee afferenti	P080	J74H17000140001	M3C1-1.5_J74H17000140001	19,25	19,25	-
1.5	ACC Torino Orbassano	P175	J84E21004550001	M3C1-1.5_J84E21004550001	25,54	25,54	-
1.5	Adeguamento, miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta ed Beltrificazione Ivrea - Aosta	P123	J44H20001410001	M3C1-1.5_J44H20001410001	110,49	26,89	83,60
1.5	Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Sardegna	P083	J74H16000590001	M3C1-1.5_J74H16000590001	8,56	8,56	-
1.5	Upgrading tecnologico tratte a sud di Oristano	P083	J77B16000290001	M3C1-1.5_J77B16000290001	24,47	24,47	-
1.5	Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento di Trieste Campo Marzio	I008	J74C19000030001	M3C1-1.5_J74C19000030001	20,11	20,11	-
1.5	Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento di Trieste Campo Marzio	I008	J74H16000230001	M3C1-1.5_J74H16000230001	31,55	31,55	-
1.5	Potenziamento tecnologico Brennero-Verona - fasi	P224	J64C19000290009	M3C1-1.5_J64C19000290009	41,41	32,77	8,65
1.5	Potenziamento tecnologico linea AV Roma - Napoli	P224	J16E20000000001	M3C1-1.5_J16E20000000001	62,61	14,61	48,00
1.5	Potenziamento Vado Ligure	P252	J44D20000050009	M3C1-1.5_J44D20000050009	10,99	5,39	5,60
1.5	Upgrading tecnologico Bologna-Padova 1 <sup>a</sup> fase	P223	J54H14000530001	M3C1-1.5_J54H14000530001	26,20	23,20	3,00
1.5	Upgrading tecnologico Bologna-Padova 2 <sup>a</sup> fase	P223	J54H16001160001	M3C1-1.5_J54H16001160001	24,59	21,59	3,00
1.5	Potenziamento tecnologico nodo di Firenze	P076	J67I11000230001	M3C1-1.5_J67I11000230001	73,56	70,56	3,00
1.5	Raddoppio Adriatica: PRG e ACC Foggia	0142A	J71H92000000007	M3C1-1.5_J71H92000000007	20,32	17,32	3,00
1.5	Completamento potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S. Lucia	P075	J14H17000600001	M3C1-1.5_J14H17000600001	18,38	16,38	2,00
1.5	Potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S. Lucia	E.5	J14B13000240001	M3C1-1.5_J14B13000240001	6,34	6,34	-
1.5	Potenziamento tecnologico Campoleone-Formia - fase	P224	J49B12000060001	M3C1-1.5_J49B12000060001	2,00	-	2,00
1.5	Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Formia fase 2	P224	J14G18000190001	M3C1-1.5_J14G18000190001	22,35	22,35	-
1.5	Upgrading linea Bologna-Verona	P224	J54H17000210001	M3C1-1.5_J54H17000210001	29,46	27,46	2,00
1.5	Adeguamento prestazionale e potenziamento tecnologico linea Bologna - Prato	P261	J84H17001230001	M3C1-1.5_J84H17001230001	66,41	66,41	-



## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anagrafica e riferimenti CdP					PNRR - M3C1 di cui in CdP-I MIT-RFI		
Misura	Intervento	Rif. CdP	CUP di riferimento	Codifica Locale Progetto (CLP)	Totale	di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti
1.5	Adeguamento prestazionale e potenziamento tecnologico linea Bologna - Prato	P261	J94E21002400009	M3C1-1.5_J94E21002400009	126,72	126,72	-
1.5	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	P246	J14F18000000001	M3C1-1.5_J14F18000000001	20,47	20,47	-
1.5	Adeguamento sagoma Tirrenica e Cassino	P224	J47F19000250001	M3C1-1.5_J47F19000250001	14,15	14,15	-
1.5	PRG e ACC di Tortona - fase	0286A	J64G18000130009	M3C1-1.5_J64G18000130009	15,05	15,05	-
1.5	Potenziamento tecnologico Torino-Padova - fasi	P222	J47I09000010001	M3C1-1.5_J47I09000010001	9,26	9,26	-
1.5	Completamento tecnologico direttrice Torino-Padova - fasi	P222	J64H17000220001	M3C1-1.5_J64H17000220001	40,50	39,50	1,00
1.5	Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona 1 fase	P210A	J54H20001280009	M3C1-1.5_J54H20001280009	6,97	6,97	-
1.5	Terminale/intermodale di Mt Smistamento	P173	J84H14001330001	M3C1-1.5_J84H14001330001	2,03	2,03	-
1.5	Potenziamento tecnologico Genova - La Spezia	P222	J34F18000010009	M3C1-1.5_J34F18000010009	1,46	1,46	-
1.5	Potenziamento tecnologico tratta Mestre - Ronchi Sud	0365A	J34H16000620009	M3C1-1.5_J34H16000620009	72,86	72,86	-
1.5	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1 fase	I178A	J84H17000930009	M3C1-1.5_J84H17000930009	385,27	120,27	265,00
1.5	Potenziamento principali nodi metropolitani e direttrici				2.970,42	2.172,24	798,18
1.6	PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	P258	J44E21002660001	M3C1-1.6_J44E21002660001	60,00	-	60,00
1.6	Linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	P259	J37H21005980001	M3C1-1.6_J37H21005980001	40,11	-	40,11
1.6	Potenziamento e upgrading linee regionali (gestione RFI)				100,11	-	100,11
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Campania / Lazio / Molise	A1004E	J97G20000070001	M3C1-1.7_J97G20000070001	121,54	-	121,54
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Sicilia	A1004E	J67G20000000001	M3C1-1.7_J67G20000000001	15,52	-	15,52
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Campania / Calabria	A1004E	J27H21000680001	M3C1-1.7_J27H21000680001	15,22	-	15,22
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Puglia	P223	J84C20001910001	M3C1-1.7_J84C20001910001	111,68	-	111,68
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Basilicata / Campania / Lazio	P224	J97I18000360001	M3C1-1.7_J97I18000360001	114,15	-	114,15
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Sicilia	P201	J66I17000390001	M3C1-1.7_J66I17000390001	28,45	-	28,45
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Campania / Calabria	P194	J24C20002580001	M3C1-1.7_J24C20002580001	104,26	-	104,26
1.7	Potenziamento Venafro - Campobasso - Termoli	P246	J14E22000020001	M3C1-1.7_J14E22000020001	150,00	-	150,00
1.7	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	P246	J14F18000000001	M3C1-1.7_J14F18000000001	60,00	-	60,00
1.7	Salerno Arcchi-Aeroporto Pontecagnano - fasi	I177	J44G19000010001	M3C1-1.7_J44G19000010001	60,00	-	60,00
1.7	Velocizzazione Pescara-Foggia-Brindisi	P223	J44E22002780009	M3C1-1.7_J44E22002780009	90,00	-	90,00
1.7	Bypass di Augusta	P253	J51B21001950006	M3C1-1.7_J51B21001950006	100,00	-	100,00
1.7	Linea Potenza - Foggia - ammodernamento - fasi	I674	J19B12000040001	M3C1-1.7_J19B12000040001	110,00	-	110,00
1.7	Nodo Intermodale di Brindisi	P178	J54G18000140001	M3C1-1.7_J54G18000140001	19,00	-	19,00
1.7	Collegamento aeroporto di Brindisi	P227	J31D19000000001	M3C1-1.7_J31D19000000001	61,31	-	61,31
1.7	Potenziamento collegamento Taranto	B417	J71H2000120008	M3C1-1.7_J71H2000120008	30,50	-	30,50
1.7	Upgrading Tecnologie Taranto-Brindisi	A2013	J56I16000460001	M3C1-1.7_J56I16000460001	13,50	-	13,50
1.7	Nuova linea Ferrandina-Matera	0136	J81H92000020001	M3C1-1.7_J81H92000020001	100,00	-	100,00
1.7	Linea Jonica - Sviluppo Posto Centrale Reggio Calabria	A2001B	J16G21003640001	M3C1-1.7_J16G21003640001	40,00	-	40,00
1.7	Linea Jonica - Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Sibari - Catanzaro Lido - Melito	P245	J54I22000200001	M3C1-1.7_J54I22000200001	116,00	-	116,00
1.7	Linea Jonica - bretella di Sibari	P245	J21G22000050001	M3C1-1.7_J21G22000050001	50,00	-	50,00
1.7	Linea Jonica - Potenziamento collegamento Iamperia Terme - Catanzaro Lido - Dorsale Jonica	P245	J37I12000110001	M3C1-1.7_J37I12000110001	128,99	-	128,99
1.7	Potenziamento Palermo - Agrigento - Porto Empedocle	P247	J64E22000010001	M3C1-1.7_J64E22000010001	40,00	-	40,00
1.7	Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi	P250	J61B21003450001	M3C1-1.7_J61B21003450001	40,00	-	40,00
1.7	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	P249	J31B21002470001	M3C1-1.7_J31B21002470001	170,00	-	170,00
1.7	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia 1° fase	P248	J74E21000940009	M3C1-1.7_J74E21000940009	130,00	-	130,00
1.7	Collegamento ferroviario Porto di Augusta	P251	C51B20000970006	M3C1-1.7_C51B20000970006	75,00	-	75,00
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Campania / Calabria	A2001B	J21H03000140041	M3C1-1.7_J21H03000140041	4,30	-	4,30
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Puglia	CdP-Servizi	J87D22000340001	M3C1-1.7_J87D22000340001	21,00	-	
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Campania	CdP-Servizi	J97H22000030001	M3C1-1.7_J97H22000030001	30,40	-	
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Basilicata / Campania / Calabria	CdP-Servizi	J97D22000180001	M3C1-1.7_J97D22000180001	100,17	-	

## RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anagrafica e riferimenti CdP					PNRR - M3C1 di cui in CdP-I MIT-RFI		
Misura	Intervento	Rif. CdP	CUP di riferimento	Codifica Locale Progetto (CLP)	Totale	di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Sicilia	CdP-Servizi	J67D22000150001	M3C1-1.7_J67D22000150001	41,30	-	-
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Campania / Calabria	CdP-Servizi	J27H22000010001	M3C1-1.7_J27H22000010001	26,65	-	-
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Campania / Calabria	CdP-Servizi	J27D22000090001	M3C1-1.7_J27D22000090001	53,00	-	-
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Sicilia	CdP-Servizi	J67H22000040001	M3C1-1.7_J67H22000040001	7,50	-	-
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Sicilia	CdP-Servizi	J67D22000170001	M3C1-1.7_J67D22000170001	16,80	-	-
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud ambito regione Calabria	CdP-Servizi	J27H22000030001	M3C1-1.7_J27H22000030001	3,76	-	-
1.7	Upgrading, elettrificazione e resilienza ferrovie al sud				2.400,00	-	2.899,42
1.8	Hub urbani e linee metropolitane	P237	J31821003960001	M3C1-1.8_J31821003960001	138,21	-	138,21
1.8	Accessibilità e Intermod. stazioni sud	P055_A	J64E21002290008	M3C1-1.8_J64E21002290008	174,94	-	174,94
1.8	Upgrading stazioni sud - Upgrading alle banchine	P055_A	J54H14000570001	M3C1-1.8_J54H14000570001	7,89	-	7,89
1.8	Upgrading stazioni sud - Miglioramento accessibilità	P055_A	J54H14000590001	M3C1-1.8_J54H14000590001	4,86	-	4,86
1.8	Upgrading stazioni sud - Miglioramento delle funzionalità e del decoro dei fabbricati viaggiatori	P055_A	J54H14000550001	M3C1-1.8_J54H14000550001	13,61	-	13,61
1.8	Upgrading stazioni sud - Riqualificazione aree esterne - Fase progettuale	P055_A	J57J19000030001	M3C1-1.8_J57J19000030001	2,28	-	2,28
1.8	Upgrading stazioni sud - Riqualificazione hub urbani - Fase progettuale	NA026	J52C21001910001	M3C1-1.8_J52C21001910001	3,56	-	3,56
1.8	Upgrading stazioni sud				345,34	-	345,34
1.9	Upgrade e potenziamento tratto Orte-Ravenna	P239	J64E21000110008	M3C1-1.9_J64E21000110008	36,00	-	36,00
1.9	Upgrade e potenziamento Milano - Genova	P133	J84H17000480001	M3C1-1.9_J84H17000480001	60,52	60,52	-
1.9	Upgrade e potenziamento Battipaglia-Potenza	P126	J64H17000230001	M3C1-1.9_J64H17000230001	36,26	20,00	16,26
1.9	Upgrade e potenziamento tecnologico linea storica Palermo-Catania	A2011	J64E21001620001	M3C1-1.9_J64E21001620001	70,00	-	70,00
1.9	Connessioni Interregionali				202,77	80,52	122,26
Totale	M3C1				21.955,66	10.794,72	10.860,36

In merito agli interventi per il “Potenziamento delle linee regionali”, si precisa che con il Decreto n. 439, pubblicato sulla GU n. 301 del 20/12/2021, è stato disposto il riparto delle risorse PNRR per complessivi 936 milioni di euro suddivise tra la Regioni Umbria, Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Puglia, Campania ed RFI.

Una quota parte delle risorse di competenza RFI pari a 100,11 milioni di euro è stata destinata ad interventi già inclusi nel CdP-I, mentre un’ulteriore quota pari a 324,59 milioni di euro, in ottemperanza a quanto previsto dal suddetto Decreto, è stata destinata per la realizzazione di interventi extra CdP-I, in particolare 163 milioni di euro sulle linee FCU (Ferrovia Centrale Umbria s.r.l.), 121 milioni di euro sulle linee GTT (Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.) e 41 milioni di euro sulle linee FUC (Ferrovie Udine Cividale s.r.l.).

RFI ha sottoscritto i seguenti accordi che lo identificano come Soggetto Attuatore di secondo livello:

- il 18/01/2022 con la Regione Piemonte e la società Gruppo Torinese Trasporti (GTT);
- il 01/02/2022 con la Regione Friuli Venezia Giulia e Ferrovie Udine-Cividale (FUC);
- il 09/02/2022 con la Regione Umbria.

In virtù di tale ruolo, RFI è responsabile della progettazione, della direzione lavori e di quant’altro necessario alla realizzazione, collaudo e supporto al Soggetto Gestore (fatto salvo il caso della rete FCU dove RFI è già gestore della linea regionale da luglio 2019) per la messa in servizio degli interventi, nonché al monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ed alla rendicontazione degli interventi stessi.

Si segnala, inoltre, che nell’ambito della Missione 5 componente 2 sono state assegnate a RFI risorse per 0,97 milioni di euro per il Programma Innovativo Qualità dell’Abitare (PiNQua), i cui obblighi relativi all’attuazione degli interventi sono stati definiti nel disciplinare sottoscritto con il Comune di

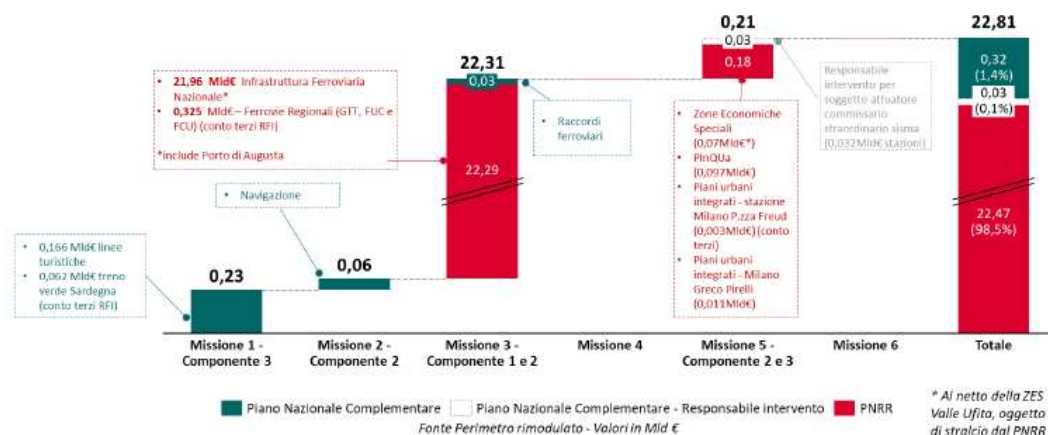
RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Bari, beneficiario delle risorse, in data 27.7.2022, e nell'ambito della componente 3 (M5C3) "Interventi speciali per la coesione territoriale" risorse per 95,7 milioni di euro circa per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle Zone Economiche Speciali nel periodo 2021 – 2026.

In data 7 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 108, il Decreto Legge n. 59 recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", il quale all'articolo 1 approva il Piano Nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ripartendo le risorse fra diversi programmi ed interventi, dei quali si segnala, per specifico interesse:

- 80 milioni di euro recati dall'art. 1 co. 2 lett c) del succitato Decreto destinati all'area dello Stretto di Messina per il rinnovo della flotta navale di RFI che effettua i collegamenti da/per la Sicilia e la Calabria, di competenza del Ministero delle Infrastrutture della Mobilità Sostenibili. I finanziamenti assegnati sono stati previsti per l'attuazione di un piano orientato al rinnovo della flotta delle navi di RFI adibite al traghettamento ferroviario anche con l'implementazione di sistemi ibridi elettrici, al fine di ridurre le emissioni di gas in un'ottica green di efficientamento energetico, ed anche la realizzazione di tre nuovi mezzi navali di ultima generazione per il trasporto passeggeri;
- 30 milioni di euro destinati alla realizzazione di interventi per l'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari - progetto "Rinnovo del materiale rotabile e le infrastrutture per il trasporto ferroviario" cd. "Decreto Raccordi" recati dall' art. 1 comma 2 quater, di competenza del Ministero delle Infrastrutture della Mobilità Sostenibili;
- 228 milioni di euro recati dall'art. 1, co. 2, lett. d), ripartiti successivamente con DPCM del 8 ottobre 2021 e destinati all'attuazione degli interventi del Piano di investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali, di competenza del Ministero della Cultura, di cui 62 milioni di euro per il Trenino verde della Sardegna commissionati a RFI dal MIC in base al disciplinare sottoscritto il 28.12.2021;
- 33,5 milioni di euro complessivi recati dall'art. 1 co. 2 lett. b) destinati ad "interventi per le aree del terremoto del 2009 e 2016", per la quale RFI non è Soggetto Attuatore ma è stata individuata, tramite ordinanze del Commissario Straordinario, come soggetto responsabile degli interventi per il "Potenziamento e restyling di stazioni ferroviarie".

**PNRR – Focus componente ferroviaria**



In tema di **Governance del PNRR**, in data 25 novembre 2022 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 276) il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che:



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- assegna al Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, le funzioni del Presidente del Consiglio dei Ministri in materia di partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea, delle politiche di coesione territoriale e degli interventi per lo sviluppo del Mezzogiorno, nonché in materia di PNRR;
- prevede la delega (art. 3 comma 2 lettera p) del Presidente del Consiglio dei Ministri al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR di presiedere ed assicurare le funzioni della Cabina di regia per il Piano nazionale di ripresa e resilienza prevista dal Decreto Legge 31 maggio 2021, n. 77.

In data 24 febbraio 2023 è stato inoltre pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 47) il Decreto Legge “Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune” che rappresenta un aggiornamento del precedente Decreto Legge n. 77/2021 “Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure” convertito con la legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108. Il nuovo Decreto Legge mira in particolare a velocizzare l'attuazione del PNRR, del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC) anche attraverso la revisione del sistema della governance per il PNRR e per il PNC (Artt. 1-7).

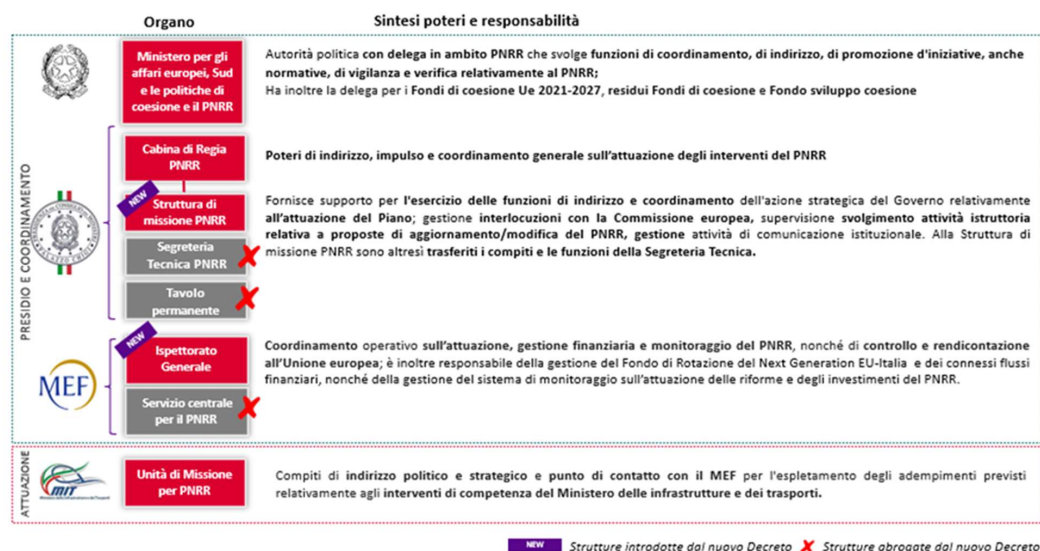
Il modello di Governance aggiornato sulla base dei suddetti decreti prevede:

- una **Cabina di Regia**, in seno alla Presidenza del Consiglio dei ministri e sotto l'indirizzo del Ministro delegato, che è l'organo di indirizzo politico che coordina e dà impulso all'attuazione degli interventi del PNRR. La Cabina di Regia è supportata nell'esercizio delle sue funzioni da una nuova Struttura di Missione, che rappresenterà anche il punto di contatto nazionale per l'attuazione del PNRR;
- un **Ispettorato Generale** istituito presso la Ragioneria Generale dello Stato (MEF) a livello di direzione generale. È responsabile del coordinamento operativo sull'attuazione, gestione finanziaria e monitoraggio del PNRR, nonché di controllo e rendicontazione all'Unione europea. L'Ispettorato Generale è inoltre responsabile della gestione del Fondo di Rotazione del Next Generation EU-Italia;
- il coinvolgimento delle Amministrazioni Centrali Titolari degli Interventi (come ad esempio il MIT, il Ministero della Cultura, le Regioni ecc.) che si occupano del coordinamento del ciclo di vita della fonte (gestione, monitoraggio, rendicontazione, controllo e comunicazione) ed hanno la facoltà di individuare una unità di missione di livello dirigenziale, delegata a comunicare sia con la Cabina di Regia della Presidenza di Consiglio, sia con l'Ispettorato Generale presso il MEF.

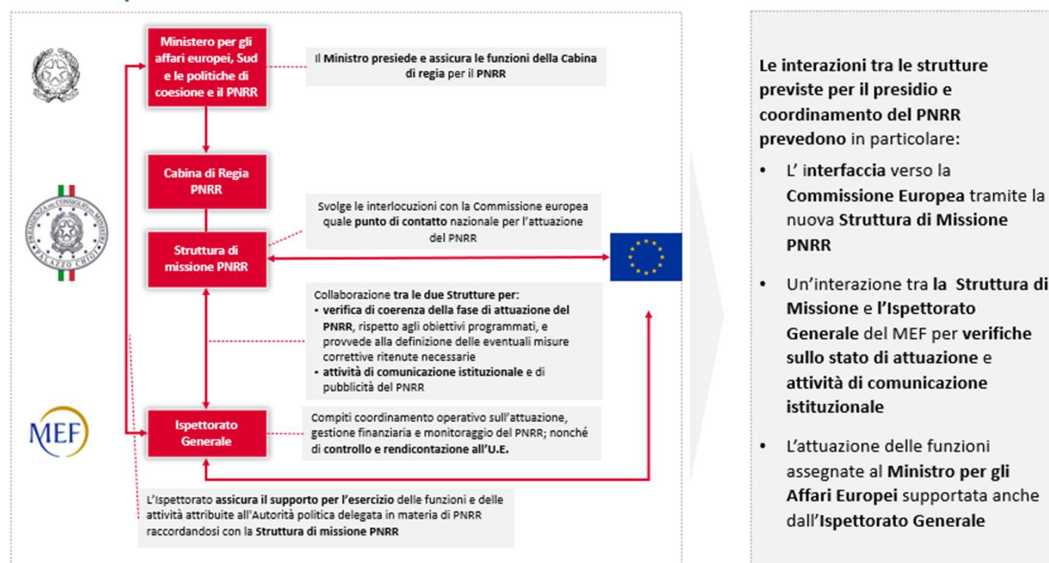
Nelle seguenti immagini è riportata una rappresentazione della norma.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

**PNRR – Modello di governance**



**Modello di presidio e coordinamento**



Le norme relative ai contratti pubblici sono contenute nella Parte II - Titolo IV (articoli 47-56) del Decreto. Le novità introdotte in materia di contratti pubblici sono articolate e complesse intervenendo, in parte, sulla disciplina ordinaria degli appalti pubblici di cui al D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e, in parte, sul regime derogatorio previsto, tra l'altro, dal D.L. 16 luglio 2020, n. 76 (c.d. Decreto Semplificazioni) convertito, con modificazioni, nella Legge 11 settembre 2020, n. 120 e dal D.L. 18 aprile 2019, n. 32 (c.d. Decreto Sblocca Cantieri) convertito, con modificazioni, nella Legge 14 giugno 2019, n. 55.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In data 24 settembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.229 il Decreto MEF del 6 agosto 2021 che assegna alle singole amministrazioni titolari degli interventi le risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del PNRR. L'amministrazione centrale titolare degli interventi di competenza RFI è il MIMS.

In data 22 dicembre 2021 sono stati siglati gli Operational Arrangements tra la Commissione europea e l'Italia ai sensi dell'art. 18 del Regolamento UE 2021/241, con i quali sono stabiliti i meccanismi di verifica periodica relativi al conseguimento di tutti i traguardi e gli obiettivi necessari per il riconoscimento delle rate di rimborso semestrali delle risorse PNRR in favore dell'Italia.

In data 30 dicembre 2021, coerentemente con la normativa per la semplificazione delle procedure e la velocizzazione degli investimenti ferroviari, il MIMS ha trasmesso al Parlamento il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) previsto nell'ambito delle riforme del PNRR per velocizzare l'iter di definizione e approvazione del Contratto di Programma. Il Documento Strategico del MIMS illustra le esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, le attività previste per la gestione e il rafforzamento della rete ferroviaria, individua i criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici.

Il monitoraggio dei progetti PNRR è basato su target fisici e procedurali ed articolato su due livelli di milestone EU e «National». Lo sblocco delle risorse della UE verso lo Stato membro è subordinato al raggiungimento di tali milestone e target.

Di seguito si riporta un sintetico **stato di attuazione dei principali progetti al 31 dicembre 2023**:

**Misura 1.1** Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci

Il Target finale di giugno 2026 è pari a 119 km, concorreranno al raggiungimento dello stesso i lotti Frasso-Telese-Vitulano ed Apice-Hirpinia dell'itinerario Napoli-Bari, i Lotti 4b e 5 dell'itinerario Palermo-Catania ed il lotto prioritario Battipaglia-Romagnano della Salerno-Reggio Calabria, i quali allo stato attuale sono tutti in fase realizzativa. Le risorse PNRR pari a circa 3,85 miliardi di euro sono distribuite sui seguenti itinerari:

- Napoli – Bari: sono stati affidati i lavori di realizzazione della linea ferroviaria di tutti i lotti inseriti in PNRR, Frasso-Telese-Vitulano e Apice-Hirpinia;
- Palermo-Catania-Messina: in data 23 marzo 2023 sono stati consegnati i lavori delle opere anticipate del Lotto 4b Dittaino-Enna agli aggiudicatari (raggruppamento di imprese che vede come capofila Webuild Italia e come mandante Impresa Pizzarotti), mentre in data 11 agosto 2023 sono stati consegnati i lavori della restante parte delle opere (Parte “B”). Per il Lotto 5 Catenanuova-Dittaino, in data 9 marzo 2023, sono stati consegnati i lavori delle opere anticipate agli aggiudicatari (raggruppamento di imprese che vede come capofila Rizzani de Eccher e come mandanti Manelli Impresa e Sacaim), mentre in data 27 dicembre 2023 sono stati consegnati i lavori della restante parte delle opere (Parte “B”);
- Salerno-Reggio Calabria: per il Lotto 1a Battipaglia – Romagnano ed Interconnessione con Linea Storica Battipaglia-Potenza sono state consegnate le prestazioni di progettazione esecutiva al Consorzio di imprese composto da Webuild (capofila), Ghella, Impresa Pizzarotti & C. e TunnelPro in data 31 maggio 2023 ed in data 15 dicembre 2023 è avvenuta la consegna lavori delle Opere anticipate.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Misura 1.2** Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa

Il Target finale di giugno 2026 è pari a 165 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso gli interventi Progetto Unico Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi, Potenziamento Rho-Gallarate 1<sup>a</sup> fase, Potenziamento Milano-Pavia 1<sup>a</sup> fase, Brescia-Verona e Verona-Bivio Vicenza, tutti in fase realizzativa. Le risorse PNRR pari a circa 8,73 miliardi di euro sono distribuite sui seguenti itinerari:

- Brescia-Verona-Vicenza: sono in fase di realizzazione la tratta Brescia-Verona (circa 48 km) e la tratta Verona-Bivio Vicenza (circa 44 km);
- Liguria-Alpi: sono in corso di realizzazione i lavori relativi allo scavo delle gallerie del Terzo Valico dei Giovi e agli interventi nel Nodo di Genova, con rispettivamente l'86% ed il 100% di gallerie scavate. Per il Quadruplicamento – Pavia - Milano Rogoredo prima fase, la progettazione e la realizzazione delle opere è stata aggiudicata a maggio 2023 al raggruppamento di imprese costituito da D'Agostino Angelo Antonio Costruzioni Generali (Capofila) e SE.GE.CO. ed è in corso la redazione della progettazione esecutiva; relativamente al Potenziamento della linea Gallarate - Rho prima fase, in data 23 novembre 2023, è stata effettuata la consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva in via d'urgenza al raggruppamento di imprese composto da Impresa Luigi Notari, Costruzioni Linee Ferroviarie, Sifel, D'Adiutorio Costruzioni, Quadrio Gaetano Costruzioni, Costruzioni Edili Baraldini Quirino.

**Misura 1.3** Connessioni diagonali

Il Target finale di giugno 2026 è pari a 27 km e concorreranno al raggiungimento dello stesso i lotti Genga-Serra S. Quirico, PM228-Albacina ed il lotto prioritario Grassano-Bernalda. Le risorse PNRR pari a circa 888 milioni di euro sono distribuite sui seguenti itinerari:

- Orte-Falconara: Per il Lotto 2 Genga – Serra S. Quirico del Nuovo collegamento PM228-Castelplanio con bypass di Albacina, in data 30 novembre 2023, sono state consegnate le prestazioni al raggruppamento temporaneo di imprese composto da Eteria consorzio stabile Scarl e Salcef; per il Raddoppio PM228 - Albacina l'iter autorizzativo si è concluso nel mese di gennaio 2024;
- Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto: è stata svolta l'attività negoziale a giugno 2023, con aggiudicazione in data 03 gennaio 2024 all'impresa ICM, per gli interventi di velocizzazione nella tratta Grassano – Bernalda; per quanto attiene l'interconnessione tra la nuova linea AV SA-RC e la linea esistente Battipaglia-Potenza l'intervento è in fase realizzativa, unitamente al Lotto 1a Battipaglia-Romagnano.

**Misura 1.4** Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS)

Il Target intermedio è pari a 1.400 km a giugno 2025, mentre il Target finale è pari a 2.785 km a giugno 2026. Le risorse PNRR sono pari a circa 2,46 miliardi di euro.

Sono stati stipulati entrambi gli Accordi Quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione sulle linee oggetto del PNRR del sistema ERTMS.

Complessivamente sono stati stipulati 105 contratti applicativi tra attività di progettazione, esecuzione e anticipo fornitura materiali.

**Misura 1.5** Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Target intermedio è pari a 700 km a dicembre 2024 mentre il Target finale è pari a 1.280 km a giugno 2026. Le risorse PNRR sono pari a circa 2,97 miliardi di euro.

Con riferimento agli iter autorizzativi, in particolare, si segnala che:

- si sono conclusi gli iter autorizzativi e sono state avviate le attività negoziali del progetto “nodo di Bolzano: galleria del Virgolo” e del progetto “interventi di riqualificazione connessi con il nodo di interscambio Pigneto”;
- si è concluso a dicembre 2023 l’iter autorizzativo del progetto “adeguamento e potenziamento dell’impianto di Vado Ligure Zona Industriale - 2^ Fase – PRG con modulo 750 m di un binario”.

**Misura 1.6 Potenziamento delle linee regionali**

Le risorse PNRR sono state confermate pari a circa 100 milioni di euro. Gli interventi inseriti nella misura sono in fase di realizzazione.

Nel mese di gennaio 2022 sono stati sottoscritti da RFI (individuato quale Soggetto Attuatore ai sensi e per gli effetti del Decreto MIMS n. 439/2021) con le pertinenti Regioni (in qualità di beneficiarie del finanziamento) e il relativo Gestore dell’infrastruttura ferroviaria regionale (in qualità di concessionario) tre accordi, rispettivamente con:

- con la Regione Piemonte e GTT per la realizzazione degli interventi sulle linee ferroviarie regionali Torino-Ceres e Canavesana (per un importo pari a 120,5 milioni di euro);
- con la Regione Friuli-Venezia Giulia e Ferrovie Udine-Cividale per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici previsti sulla linea Udine-Cividale (per un importo pari a 41,09 milioni di euro);
- con la Regione Umbria per la realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici sull’intera rete “Ferrovia Centrale Umbra”, nella cui gestione RFI è subentrata a partire dal 1 luglio 2019 (per un importo pari a 163 milioni di euro).

**Misura 1.7 Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud**

Il Target finale a giugno 2026 è pari a 1.162 km completati di interventi di upgrade e resilienza al sud. Le risorse PNRR sono pari a circa 2,4 miliardi di euro.

Sono in corso le attività di progettazione, negoziali e realizzazione dei principali nuovi interventi al sud. Per alcuni interventi sono in corso gli iter autorizzativi. In particolare, si segnala che:

- si è concluso l’iter autorizzativo e sono state avviate le attività negoziali per gli interventi “adeguamento e velocizzazione della linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido” e per l’intervento “Collegamento al Porto di Brindisi con la rete nazionale”;
- è stato avviato e concluso l’iter autorizzativo, con successivo avvio delle attività negoziali, del progetto “collegamento ferroviario aeroporto di Olbia” e dell’intervento “Intermodalità e accessibilità Trapani-Birgi”;
- sono stati avviati e sono in corso gli iter autorizzativi relativi agli interventi di collegamento al porto e bypass di Augusta e al raddoppio Decimomannu-Villamassargia prima fase.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Infine, sono stati aggiudicati i lavori per la progettazione esecutiva e realizzazione per i seguenti progetti: la nuova linea Ferrandina-Matera La Martella all'impresa ICM; il Collegamento con la rete ferroviaria dell'aeroporto del Salento (Brindisi) al raggruppamento di imprese composto da ICI Italiana Costruzioni Infrastrutture ed E.S.I.M. Infine è stato aggiudicato l'appalto per il collegamento Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano al raggruppamento di imprese composto da Eteria Consorzio Stabile Scarl, R.C.M. Costruzioni, Brancaccio Costruzioni e G.C.F. Generale Costruzioni Ferroviarie.

**Misura 1.8 Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud**

Il Target è pari a 38 stazioni completate anche in ambiti "parziali" d'intervento per giugno 2026. Relativamente alla progettazione, sono in corso le attività sulle seguenti 20 Stazioni: Acireale, Acquaviva delle Fonti, Brindisi, Crotone, Nocera Superiore, Potenza Superiore, Sarno, Siracusa, Teramo, Torre del Greco e Marsala, Isernia, Rosarno, Bari Centrale, Caserta, Lecce, Messina Centrale - Messina Marittima, Taranto, Napoli L2.

Inoltre, sono in corso i lavori nelle stazioni di San Severo, Giovinazzo, Sapri, Milazzo, Vibo Valentia-Pizzo, Scalea S. Domenica Talao, Vasto San Salvo, Macomer, Oristano, Falciano-Mondragone Carinola, Reggio Calabria Lido Fase 1, Benevento e Napoli Centrale e sono stati sottoscritti i Contratti Applicativi di realizzazione della stazione di Potenza Centrale, Giovinazzo, Isernia, Milazzo, Sapri, Vibo Valentia-Pizzo. Le risorse PNRR sono pari a circa 345 milioni di euro.

**Misura 1.9 Collegamenti Interregionali**

Il Target finale di giugno 2026 è pari a 221 km. Le risorse PNRR sono pari a circa 203 milioni di euro e sono distribuite sui seguenti interventi:

- Velocizzazione Orte-Falconara, in fase di progettazione;
- Velocizzazione Battipaglia-Potenza, in fase di realizzazione;
- Upgrade e potenziamento tecnologico della Linea Storica Palermo-Catania, in fase negoziale;
- Velocizzazione Milano – Genova, in fase di realizzazione.

A fine 2022 erano previste 3 milestones europee, che sono state tutte raggiunte (affidamento lavori Napoli-Bari per un valore di 0,37 miliardi di euro, affidamento lavori ERTMS per un valore di 3,27 miliardi di euro e affidamento lavori Palermo-Catania per un valore di 1,21 miliardi di euro).

A queste, si aggiungono 3 milestones «national» e 5 target «national» quantitativi, anch'essi tutti raggiunti.

Nel 2023 erano previste 2 milestones europee, che sono state entrambe raggiunte (affidamento lavori Lotto 1a Battipaglia – Romagnano ed Interconnessione con Linea Storica Battipaglia-Potenza e completamento lavori di 150 km di upgrade al sud).

Erano inoltre previste 3 milestones «national» e 1 target «national», anch'essi tutti raggiunti.

A queste, si aggiungono 1 milestone «national» e 3 target «national» in corso di revisione a valle della revisione delle milestones e target europei.

Si evidenzia che per tutti i progetti PNRR sono stati sviluppati studi e relazioni di sostenibilità, che hanno evidenziato i benefici offerti dai progetti infrastrutturali in termini di sviluppo economico, ambientale, sociale e turistico dei territori. Sono state inoltre condotte specifiche valutazioni rispetto

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

agli obiettivi ambientali individuati dal Regolamento UE 2020/852 (Tassonomia Europea) per l'applicazione del principio di non arrecare un danno significativo (Do No Significant Harm - DNSH).

Nel periodo 2020-2023 il Gestore ha proseguito la realizzazione degli investimenti del PNRR secondo la revisione del Piano stesso approvato dal Governo e dall'Unione Europea; si evidenzia un avanzamento delle contabilizzazioni a valere sulle fonti PNRR pari a circa 7.303 milioni di euro.

Di seguito il dettaglio dell'avanzamento della spesa per linea di intervento.

**Avanzamento spesa PNRR Missione 3 Componente1 di competenza RFI**

INVESTIMENTI	RISORSE PNRR COMPLESSIVE	CONSUNTIVI 2020-2023	AVANZAMENTO %
Napoli-Bari	1.254	587	47%
Palermo-Catania	799	41	5%
Salerno-Reggio Calabria	1.800	11	1%
Brescia-Verona-Padova	4.470	2.549	57%
Liguria-Alpi	4.260	2.336	55%
Orte-Falconara	474	9	2%
Battipaglia-Taranto	414	5	1%
ERTMS	2.466	349	14%
Nodi e Direttrici	2.970	910	31%
Ferrovie Regionali	100	31	31%
Elettrif. e Resilienza Sud	2.400	368	15%
Stazioni Sud	345	32	9%
Connessioni Interregionali	203	75	37%
<b>TOTALE M3C1 PNRR</b>	<b>21.956</b>	<b>7.303</b>	<b>33%</b>

**3.12 L'aggiornamento 2024 al Contratto di Programma – parte investimenti 2022-2026**

In data 10 maggio 2024 è stato inviato da RFI al MIT lo schema di aggiornamento 2024 al CdP-I 20 Il Contratto, infatti, all'art. 3 comma 3 e 4 stabilisce che “*ai sensi dell'art.5 comma 1 del Decreto Legge 152/2021 convertito con modificazioni dalla L. 29 dicembre 2021, n. 233, a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione del contratto entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di bilancio, il MIT e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono alla sottoscrizione degli aggiornamenti annuali del contratto di programma, in coerenza con quanto previsto dal DSMF. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa informativa al CIPESS*” e inoltre che “*gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante*”.

L'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti provvede a contrattualizzare le risorse recate dalla Legge 30 dicembre 2023, n. 213 concernente “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026”

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

per lo sviluppo della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, le ulteriori risorse rese disponibili da altri strumenti nazionali e comunitari nonché dell'avvenuto aggiornamento del PNRR.

In analogia all'aggiornamento 2023, le modifiche apportate all'articolato, che costituiscono un atto integrativo al CdP 2022-2026, parte investimenti, sono parte integrante dell'aggiornamento 2024.

Le risorse oggetto di contrattualizzazione dell'aggiornamento 2024 sono le seguenti:

- una **variazione in aumento** per un importo di **3.202,00 milioni di euro** stanziati dalla Legge 30 dicembre 2023, n. 213 (c.d. Legge di Bilancio 2024) per il finanziamento del Contratto di Programma, parte investimenti 2022- 2026 tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti e RFI (cap. 7122, pg.2);
- un'**ulteriore variazione in aumento** per un importo pari complessivamente a **circa 4.421,26 milioni di euro**, così ripartiti:
  - ✓ **825,00 milioni di euro** stanziati dall'art.1 comma 279 della Legge 30 dicembre 2023, n. 213 (Legge di Bilancio 2024) a favore del Terzo Valico dei Giovi;
  - ✓ **5,00 milioni di euro** quale quota delle risorse "Giubileo 2025" istituite nello stato di previsione nel MEF dall'art.1 comma 420 della Legge 31 dicembre 2021, n. 234 (Legge di Bilancio 2022) ed attribuite a specifiche opere con DPCM del 8 giugno 2023, a favore del "Collegamento ciclabile Monte Ciocchi – San Pietro";
  - ✓ **805,29 milioni di euro** stanziati dal c.d. Decreto Asset a favore dei seguenti interventi:
    - Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona 1^ Lotto Funzionale;
    - Linea AV/AC Milano-Venezia: subtratta Verona-Vicenza 1^ Lotto Funzionale;
    - Terzo Valico dei Giovi;
  - ✓ **876,89 milioni di euro** a valere del "Fondo per l'avvio delle opere indifferibili" a seguito dell'accoglimento delle istanze presentate;
  - ✓ **247,74 milioni di euro** a valere del "Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche" a seguito dell'accoglimento delle istanze presentate;
  - ✓ **20,60 milioni di euro** a valere del "Fondo per l'adeguamento dei prezzi" a seguito dell'accoglimento delle istanze presentate;
  - ✓ **12,00 milioni di euro** stanziati dalla Legge 234/2021 per 8,96 milioni di euro e dall'art. 1, comma 500 della Legge 197/2022 per euro 3,04 milioni di euro ripartiti nell'ambito del DPCM 08/09/2023 concernente il Piano complessivo delle opere olimpiche predisposto dalla «Società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.»;
  - ✓ **94,62 milioni di euro** a valere delle risorse A22 quale terza rata del "Fondo Ferrovie" versata da Autobrennero S.p.A. il 15 dicembre 2023;
  - ✓ **720,00 milioni di euro** a valere del programma FSC 2021-2027 per la realizzazione dell'intervento ferroviario "Potenziamento infrastrutturale direttrice Roma – Pescara. Raddoppio tratte Interporto d'Abruzzo-Manoppello-Scafa (Lotti 1 e 2)";



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- ✓ **698,36 milioni di euro** di risorse UE a valere dei programmi CEF 2021-2027 e PON 2014- 2020;
- ✓ **115,76 milioni di euro** di risorse derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli d'Intesa con Enti Locali, autofinanziamento ed altro.

una **variazione in diminuzione** per un importo complessivo pari a **4.088,69 milioni di euro**, ripartita come di seguito specificato:

- ✓ **350,00 milioni di euro** quale riduzione delle autorizzazioni di spesa di cui all'articolo 1, comma 394, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, di 150 milioni di euro per l'anno 2024 e di 200 milioni di euro per l'anno 2025 (capitolo 7122, pg.15 linea Adriatica);
- ✓ **56,95 milioni di euro** a valere del capitolo MEF 7122, pg.2 così come disposto dall'art.1 del Decreto-legge n. 19 del 2 marzo 2024;
- ✓ **292,20 milioni di euro** a valere del programma FSC 2014-2020;
- ✓ **1.265,97 milioni di euro** a valere del programma FSC 2021-2027;
- ✓ **24,40 milioni di euro** a valere del Piano Nazionale Complementare ex DL. 152/2021;
- ✓ **1.866,27 milioni di euro** a seguito della riprogrammazione del PNRR sulla misura M3C1;
- ✓ **26,00 milioni di euro** a seguito della riprogrammazione del PNRR sulla misura M5C3;
- ✓ **25,00 milioni di euro** a valere del Programma operativo complementare "Infrastrutture e Reti" 2014-2020;
- ✓ **181,90 milioni di euro** a valere di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali e altro.

Infine, è stata operata una variazione a saldo zero per un importo di **2.512,79 milioni di euro**, che ha riguardato principalmente la ridestinazione di risorse nazionali che si sono rese disponibili sia a seguito della revisione del PNRR sia a seguito della contrattualizzazione di risorse PON e CEF su progetti già integralmente finanziati, sia per l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse statali ordinarie non impegnate con atti negoziali verso terzi.

Le risorse statali liberate sono state messe a disposizione per far fronte a fabbisogni prioritari.

Essendo le risorse contrattualizzate, al netto di quelle destinate a specifici interventi, inferiori al valore soglia di 5 miliardi di euro, ai fini applicativi l'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 - parte Investimenti ha seguito l'iter accelerato previsto dal Decreto Legge 152/2021, che prevede l'approvazione con decreto del MIT di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS.

L'informativa relativa all'Aggiornamento 2024 del CdP-I 2022-2026 è stata resa al CIPESS nella seduta del 29 maggio 2024 e l'Atto contrattuale è stato sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana rispettivamente in data 29 e 30 maggio 2024.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

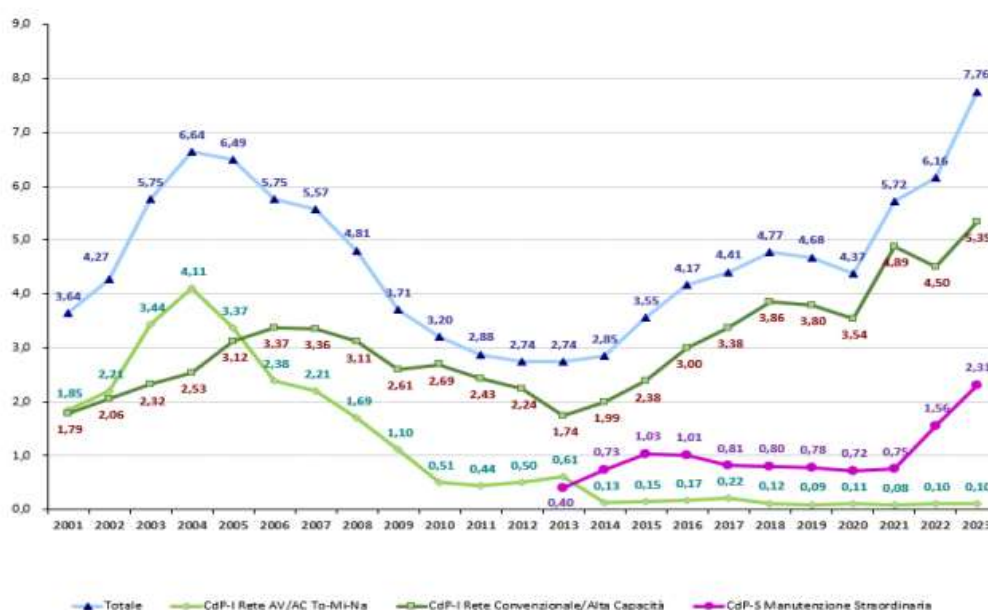
#### 4. Conclusioni

Gli investimenti previsti nei Contratti di Programma parte Servizi e parte Investimenti hanno fatto registrare nel corso del 2023 un volume di spesa pari a **7.755,74 milioni di euro**, con la seguente suddivisione:

- 5.447,66 milioni di euro nell'ambito del CdP-parte Investimenti, relativi agli investimenti per la sicurezza, per l'upgrading tecnologico ed infrastrutturale e per il potenziamento e lo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- 2.308,08 milioni di euro nell'ambito del CdP-parte Servizi, per il mantenimento in efficienza della rete.

La spesa si è concentrata per il 41% su investimenti per la sicurezza, le tecnologie e il mantenimento in efficienza della rete e il restante 59% per la realizzazione di opere relative al superamento dei colli di bottiglia ed ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale e alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi.

Serie storica contabilizzazione investimenti per tipologia di rete <sup>(1)</sup>



(1) La serie storica rappresentata comprende fino al 2014 le contabilizzazioni riferite al progetto "Nuova linea Torino-Lione" pari a 405 milioni di euro.

Il 2023 continua ad essere un anno di importanti realizzazioni ed i valori di produzione hanno superato i livelli raggiunti nel 2003 quando era in piena fase realizzativa la rete AV/AC TO-MI-NA.

Gli elevati volumi di spesa registrati nel 2023 sono dovuti principalmente all'avanzamento dei programmi per la sicurezza, l'adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change, all'accelerazione degli investimenti sulle principali direttrici di interesse nazionale ed al proseguimento della realizzazione degli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi.

Tali dinamiche sono evidenziate nella tabella "Contabilizzazioni per tipologia di Contratto di programma" riportata nel precedente paragrafo "La spesa per gli investimenti del Contratto di Programma - parte Investimenti" che mostra l'avanzamento economico dell'insieme delle Opere per tipologia di rete e classe di investimento.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

L'analisi effettuata sulle ipotesi delle future attivazioni dei progetti ha evidenziato, anche per l'anno a riferimento, alcuni notevoli ritardi rispetto alle precedenti previsioni. Gli slittamenti più importanti hanno riguardato l'elettrificazione e l'ammodernamento della linea Barletta-Canosa (35 mesi), il Terzo valico dei Giovi (33 mesi), il Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio (30 mesi), il Passante Ferroviario di Palermo (28 mesi), Nodo di Udine (26 mesi), Passante Ferroviario di Palermo (25 mesi); Passante Ferroviario di Palermo (24 mesi); Raddoppio Ogliastrillo-Castelbuono (20 mesi); Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce (19 mesi); Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Orsara-Bovino (18 mesi).

In generale, le cause di tali slittamenti riguardano, principalmente, criticità tecnico-funzionali nella fase autorizzativa e di progettazione. Altre criticità, in alcuni casi, sono rappresentate dalla necessità di adeguare i progetti a normative intervenute successivamente e dal protrarsi dei tempi dell'attività negoziale.

In ogni caso, le performance del Gestore registrate nell'anno 2023 su ogni singolo progetto di investimento del paniere monitorato, sul valore complessivo delle opere progettate e su ogni singolo programma di investimento individuato alle tabelle A01 e A02 rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi.

Per quanto riguarda i risultati conseguiti dal **CdP-S**, i dati relativi al monitoraggio della qualità della Rete al 31 dicembre 2023 mostrano come i valori dell'indicatore "livello dei guasti" nel corso dell'anno per ciascun Gruppo Rete rispettino i limiti-soglia contrattualmente definiti.

I valori consuntivati nel 2023 per l'indicatore di puntualità sono al di sopra della soglia di performance comunicata per il servizio Mercato, mentre sono al di sotto di tale soglia tutti i restanti servizi.

Il Gestore ha evidenziato che la puntualità nel 2023 è stata influenzata dai seguenti principali fattori:

- incremento delle indisponibilità, dovuto ai lavori di potenziamento infrastrutturali previsti dal PNRR con riduzione della capacità delle linee ed irrigidimento degli scenari di circolazione (ad esempio l'interruzione della linea Bologna – Prato nel periodo estivo)
- riduzione della capacità infrastrutturale da ricondurre ad eventi esogeni particolarmente impattanti quali gli eventi alluvionali dell'Emilia-Romagna nel mese di maggio, e la chiusura del traforo ferroviario del Frejus, ancora in atto, seguito evento franoso del mese di agosto.

Si ritiene, quindi, opportuno avviare un approfondimento con il Gestore, al fine di attivare uno specifico monitoraggio dei guasti all'infrastruttura, nonché per verificare le ulteriori possibili cause che hanno determinato il mancato raggiungimento delle soglie di performance contrattuali, anche tenendo conto delle nuove modalità di attribuzione delle cause e di determinazione annuale delle soglie.

Ciò al fine di valutare e verificare le eventuali misure di intervento atte a migliorare l'efficienza del sistema, un conseguente miglioramento generale della puntualità, anche in relazione alle attività connesse al PNRR, nonché per eventuali ulteriori approfondimenti anche con l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Con il Contratto di Programma-parte Servizi 2022-2026, gli indicatori sono, a livello di intera rete, i medesimi che RFI pubblica in ottemperanza a quanto previsto dalla delibera ART n.151/2019, che ha disposto che i dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario successivo siano pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all'interno del portale ePIR.

Al fine di non duplicare attività e introdurre metriche di misurazione difformi, nel Contratto sono stati adottati i medesimi valori ed è stato preso a riferimento un processo già in essere, regolato dalla ART stessa, prevedendo un aggiornamento periodico dei valori target in aderenza con i meccanismi previsti

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2023 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

dalla citata delibera. In tal senso, ogni eventuale evoluzione oggetto di disciplina attraverso i provvedimenti della ART, vedrà un corrispondente adeguamento del Contratto.

Il Direttore Generale  
(Dott.ssa Carla Alessi)



\*191992124910\*