Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2016-2021
PARTE SERVIZI

per la disciplina del finanziamento delle attività di Gestione e Manutenzione Straordinaria della Rete

tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Congiuntamente individuate come "le Parti"

VISTO CHE:

A. con il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato – Società dei Trasporti e Servizi per Azioni e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 60T in data 28 novembre 2002 e n. 3T in data 19 gennaio 2006 nonché nel contratto di programma;

B. il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 di recepimento della direttiva 2012/34/UE prevede, nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura, che i rapporti tra la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e lo Stato siano regolati da un atto di concessione e da uno o più "contratti di programma";

C. l'art. 15, il comma 3 del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevede che nei contratti di programma sia disciplinata la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria ed a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché di incentivi finalizzati a ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso all'infrastruttura;

D. l'art. 16 prevede l'obbligo, per il Gestore dell'infrastruttura, di utilizzare un sistema di contabilità regolatoria che evidenzi i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività; i risultati derivanti dal sistema di contabilità sono comunicati annualmente al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto di quanto previsto al comma 1 del medesimo articolo 16;

E. l'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., stabilisce che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti debba trasmettere al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati del parere, ove previsto, del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica –CIPE-, in attuazione dell'art. 3 del Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, di approvazione del regolamento recante devoluzione delle funzioni dei comitati interministeriali soppressi e per il riordino della relativa disciplina;

F. il DPCM n. 72 dell' 11 febbraio 2014 recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art. 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, che ha emanato disposizioni in materia di organizzazione ed attribuzioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ha individuato

nella Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie la struttura competente in ordine alla definizione dei contratti di programma, nonché alla vigilanza sull'attuazione dei programmi stessi, sulla gestione del patrimonio immobiliare di settore, sulla dismissione delle linee ferroviarie e, in ossequio alla normativa vigente al riguardo, alla vigilanza sul rispetto delle disposizioni del DPR 753/80;

G. l'articolo 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162 recepisce la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 e istituisce l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito ANSF), la quale ha assunto le attribuzioni in materia di sicurezza ferroviaria indicate nel decreto sopra citato e già esercitate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e/o dalle società del Gruppo FS;

H. l'art 13, comma 4, del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 stabilisce che, entro e non oltre il 30 giugno di ciascun anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie debbano trasmettere all'ANSF una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente. La relazione contiene almeno:

- i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;
- l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'allegato I relativi al soggetto che trasmette la relazione;
- i risultati degli audit di sicurezza interni;
- le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia;

I. l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

J. l'art. 1 della Legge 17 maggio 1999, n. 144, istituisce, al comma 5, presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), un sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP), funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito dello stesso Comitato;

K. l'art. 11 della Legge 16 gennaio 2003, n.3, dispone che, a decorrere dal 1 gennaio 2003, ai fini del suddetto Monitoraggio, ogni progetto di investimento pubblico nuovo o in corso di attuazione, sia dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

L. la Delibera CIPE n. 25 del 29 settembre 2004 prevede che il Gestore si impegni, completata la fase di sperimentazione, a rendere disponibili sul sistema MIP tutte le opere di cui è responsabile;

M. il 26 febbraio 2013 è stato emanato il Decreto del Ragioniere Generale dello Stato riguardante l'attuazione dell'articolo 5 del Decreto Legislativo 29 dicembre 2011 n. 229 emanato in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche (MOP), di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del "Fondo opere" e del "Fondo Progetti" da applicare a tutte le Amministrazioni pubbliche e ai soggetti destinatari di finanziamenti a carico del bilancio dello Stato per la realizzazione di opere pubbliche;

N. la Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (Legge di stabilità 2015) a valere sul cap. 7122 apporta un contributo in conto impianti complessivamente pari a 4.250 milioni di euro da destinare specificatamente ad interventi di manutenzione straordinaria per il periodo 2015-2020, di cui, 500 milioni di euro per il 2015 e 750 milioni di euro per ciascuno degli anni successivi;

O. l'art. 1 comma 294 della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015) apporta risorse ulteriori complessivamente pari a 300 mln di euro (100 mln annui per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017) da attribuire al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, da destinare "*alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli*

transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia. La predetta compensazione si applica entro il 30 aprile successivo a ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 ed è determinata proporzionalmente ai treni/km sviluppati dalle imprese ferroviarie. Il vigente contratto di programma - parte servizi e le relative tabelle sono aggiornati con il contributo di cui al presente comma e con le risorse stanziate dalla presente legge per l'anno 2015. La rendicontazione delle risorse è effettuata dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo i meccanismi previsti dal contratto stesso. Conseguentemente il contratto di servizio pubblico nel settore del trasporto delle merci su ferro non viene rinnovato";

P. la Legge n. 191 del 23 dicembre del 2014 – *"Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2015 e bilancio pluriennale per il triennio 2015-2017"* - nel cap. 1541 (somme da corrispondere all'Impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. o a Società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché del servizio via mare tra terminali ferroviari) riporta per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 risorse pari a 975,6 mln di euro;

Q. la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 definisce i "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";

R. l'art. 11, commi 2-bis e 2-ter del Decreto-Legge n. 185 del 25 novembre 2015, convertito con Legge n. 9 del 22 gennaio 2016, con cui è previsto che per gli anni 2016 e 2017 "*Le risorse di cui al citato comma 294 dell'articolo 1 della legge n. 190 del 2014 sono attribuite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle imprese ferroviarie a compensazione dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario delle merci e ai servizi ad esso connessi, sostenuti dal trasporto ferroviario [...]*" e che "*con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono disciplinate le modalità di calcolo e di attuazione delle misure di cui al presente comma*";

S. l'art. 11, comma 2-quater del Decreto-Legge n. 185 del 25 novembre 2015, convertito con Legge n. 9 del 22 gennaio 2016, che prevede: *"All'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, il quinto periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono disciplinate le modalità di calcolo e di attuazione delle misure di cui al presente comma» e l'ultimo periodo è soppresso"*;

T. la Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016) reca un contributo in conto impianti per investimenti di sviluppo infrastrutturale, a valere sul cap. 7122/PG2, complessivamente pari a 8.050 milioni di euro (rifinanziamento pari 8.300 milioni di euro; riduzione pari a 250 milioni di euro);

U. la Legge n. 209 del 28 dicembre 2015 – "*Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018*" - nel cap. 1541 (somme da corrispondere all'Impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. o a Società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché del servizio via mare tra terminali ferroviari) reca risorse pari a 975,6 mln di euro per ciascun anno per il periodo 2016-2018, per le attività in conto esercizio del Gestore;

V. il Decreto-Legge n. 210 del 30 dicembre 2015, prevede all'art. 7 (Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti) che: "Nelle more della stipula dei nuovi contratti di programma per il periodo 2016-2020 e sino all'efficacia degli stessi, il contratto di programma parte servizi 2012-2014, stipulato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è prorogato, ai medesimi patti e condizioni già previste, per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto e comunque non oltre il 31 dicembre 2016 con l'aggiornamento delle relative Tabelle";

W. la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento Generale per il Trasporto e le infrastrutture ferroviarie n. 676 dell'8 febbraio 2016, con la quale si comunica che la norma di cui all'art. 1 comma 294 della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 e s.m.i è oggetto di una procedura di notifica presso la Commissione Europea (Caso SA, 40887) e che pertanto nessun contributo può essere erogato in vigenza della generale clausola di *stand still,* finché non si riceverà idonea autorizzazione da parte della Commissione;

X. la nota del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 23093 del 4 marzo 2016 con cui, tra l'altro, al punto 5 è stato certificato il credito al 31.12.2015 relativo alle risorse - già contrattualizzate e

destinate all'annualità 2012 del CdP-Servizi 2012-2014 - trasferite dal capitolo di Bilancio 7514 "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relative opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui l'art. 6 della Legge 29/11/1984 n. 798" relative all'esercizio 2014 a favore del capitolo 7122 – PG2 per un importo pari a 84.933.706, a fronte di uno stanziamento iniziale di 106.351.595, determinando pertanto un taglio di bilancio pari a 21.417.889;

Y. la nota del Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato – Ufficio V n. 41429 del 06/05/2016 con la quale vengono date indicazioni, affinché i contributi di cui all'art.1, comma 294 della Legge 190/2014, per le annualità 2016 e 2017, siano attribuiti direttamente dal Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti alle Imprese Ferroviarie, mediante trasferimento delle risorse dal Ministero dell'Economia e delle Finanze al medesimo Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, su specifico capitolo di nuova istituzione;

Z. il CIPE, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha espresso parere favorevole sullo schema del Contratto di Programma- parte Servizi 2016-2021 nella seduta del 10 agosto 2016;

AA. la IXª Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati in data 08/02/2017 e l'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato in data 31/01/2017 hanno espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma - parte Servizi;

BB. la Legge 27 febbraio 2017, n. 19 (legge di conversione del Decreto Legge 30 dicembre 2016, n. 244), prevede all'art. 9, comma 9-ter che: "Nelle more della formalizzazione del nuovo contratto di programma-parte servizi 2016-2021 tra lo Stato e Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa, esaminato con parere favorevole dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016, al fine di garantire continuità ai programmi di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, il vigente contratto di programma-parte servizi 2012-2014 è prorogato, ai medesimi patti e condizioni, per il periodo necessario al completamento dell' iter di approvazione previsto dall'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, e comunque entro e non oltre il 30 settembre 2017".

CONSIDERATO CHE:

CC. il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi è scaduto il 31/12/2014 e che le Parti, nelle more del suo rinnovo, hanno proseguito nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni già previsti, ai sensi dell'articolo 4, comma 2 dello stesso Contratto. Pertanto il Ministero dell'Economia e delle Finanze, riconoscendo alla richiamata clausola carattere di proroga automatica del rapporto contrattuale, ha proceduto al versamento a RFI, per l'anno 2015, degli importi dovuti a valere sullo stanziamento iscritto nel bilancio dello Stato sui pertinenti capitoli dello stato di previsione della spesa dello stesso Ministero;

DD. la Legge 27 febbraio 2017, n. 19 (legge di conversione del Decreto Legge 30 dicembre 2016, n. 244), prevede all'art. 9, comma 9-ter ha prorogato il Contratto per il periodo necessario al completamento dell'iter di approvazione previsto dall'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, e comunque entro e non oltre il 30 settembre 2017".

EE. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 all'art 15 (Rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato) stabilisce che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma, questi ultimi con durata non inferiore a cinque anni e stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa l'Organismo di regolazione e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi a riguardo, prima che esso sia

sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamento con i porti.;

FF. con la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria" sono state definite le modalità di regolazione per il periodo tariffario 2016-2021, per cui si ritiene opportuno adeguare l'arco di vigenza del Contratto al medesimo periodo regolatorio;

GG. con la medesima delibera ART 96/2015, alla misura 49 sono stati previsti per il Gestore dell'infrastruttura obblighi rafforzati di contabilità regolatoria, finalizzata a fornire evidenza dei meccanismi di imputazione dei costi e dei ricavi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al Pacchetto Minimo di Accesso ed alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, a fornire evidenza delle principali grandezze funzionali alla valutazione dei costi unitari, nonché a fornire evidenza della destinazione dei contributi ed incentivi pubblici, con lo scopo di costituire la base di riferimento per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi;

HH. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 all'art 16 (Costo dell'infrastruttura nazionale e contabilità) stabilisce che "I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito"

II. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, all'art 17 (Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria), comma 4 stabilisce che "i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario sulla base di quanto disposto al comma 1 e tenuto conto delle modalità di calcolo definite dall'atto di esecuzione di cui all'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/ UE del Parlamento europeo e del Consiglio. Il Gestore dell'infrastruttura può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità durante un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore di detto atto di esecuzione";

JJ. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, all'art 18 (Deroghe ai principi di imposizione dei canoni di accesso) comma 1 stabilisce che "fatto salvo quanto previsto dall'articolo 17 in materia di determinazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini del pieno recupero, da parte del gestore, dei costi connessi all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle Finanze, possono essere previsti coefficienti di maggiorazione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fermo restando l'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16";

KK. la misura 59 della Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 prevede che, qualora il Gestore intenda avvalersi della possibilità di adeguarsi gradualmente, entro un periodo non superiore ai quattro anni, alle disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 17 del il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, lo stesso Gestore effettua comunque una stima transitoria, nel rispetto dei principi di pertinenza e di ragionevolezza, dei "Costi Diretti" (costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario");

LL. sulla base di quanto previsto dal Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909, i Costi Diretti sono essenzialmente costi di usura dell'infrastruttura, ivi compresa la relativa quota di ammortamento, causati dal passaggio del treno e quindi, in ultima istanza, costi di manutenzione dell'infrastruttura;

MM. in ottemperanza a quanto previsto dalle Delibere ART n. 96 del 13 novembre 2015 e n. 28 dell'8 marzo 2016, il Gestore ha presentato in data 22/04/2016 la proposta di:

- "costing" ammissibile e nuovo sistema tariffario per il Pacchetto Minimo di Accesso riferita al periodo regolatorio 2016-2021;
- "costing" ammissibile e nuovo sistema di corrispettivi per i Servizi di cui all'articolo 13.1 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 riferita al periodo regolatorio 2017-2021

assumendo, in coerenza con quanto previsto a legislazione vigente, un livello di contribuzione pubblica pari a 976 milioni per le attività in conto esercizio per ciascun anno del periodo tariffario 2016-2021;

NN. la proposta del nuovo sistema tariffario per il Pacchetto Minimo di Accesso, in coerenza con quanto previsto dalla Delibera ART 96/2015, è stata articolata nella Componente A (Canone Base) per il recupero dei Costi diretti riferiti all'usura e nella Componente B per il pieno recupero degli altri costi riferibili al Pacchetto Minimo di Accesso, al netto dei contributi pubblici e degli altri introiti pertinenti;

OO. in virtù di quanto esposto ai precedenti punti, al fine dell'equilibrio economico del Gestore ed al fine di non incrementare i costi netti di fornitura dell'infrastruttura, occorre ridestinare la porzione di risorse pubbliche non più necessarie al finanziamento dei costi di manutenzione, in quanto Costi Diretti posti a carico del pedaggio, a beneficio del finanziamento di quota parte dei costi di circolazione della rete;

PP. la proposta per il Pacchetto Minimo di Accesso riferita al periodo regolatorio 2016-2021, di cui al precedente punto MM, così come riproposta da RFI, a seguito delle indicazioni sulle modalità applicative delle misure enunciate con la delibera ART n. 72/2016 del 27/06/2016, è stata approvata con prescrizioni dall'ART con la delibera n. 75/2016, emanata in data 01/07/2016;

QQ. la proposta di nuovo sistema di corrispettivi per i Servizi riferita al periodo regolatorio 2017-2021, di cui al precedente punto MM, è stata approvata con delibera ART n. 80 del 15/07/2016;

RR. occorre provvedere alla contrattualizzazione delle risorse assentite dalla Legge n. 190/2014 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015) e dalla Legge n. 209/2015 del 28 dicembre 2015 – "*Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018*", nonché dai successivi provvedimenti di spesa, per la copertura dei fabbisogni per la manutenzione ordinaria e per la manutenzione straordinaria relative al periodo 2016-2021 e dei fabbisogni riferiti alle attività di Safety, Security, Navigazione;

SS. la norma di cui all'art.1, comma 294 della Legge n. 190/2014 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015) è stata notificata per certezza giuridica alla Commissione Europea il 3 febbraio 2015 cosicché l'operatività della stessa - ivi compreso il trasferimento delle risorse statali al Gestore quale presupposto necessario per le conseguenti erogazioni a favore delle imprese ferroviarie aventi diritto - è subordinata al pronunciamento dei competenti uffici della Commissione medesima (Caso SA 40887);

TT. lo Stato ha interesse ad incentivare l'impiego dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie secondo adeguati livelli di sicurezza, affidabilità ed efficienza per incrementare la domanda di trasporto ferroviario al fine di ridurre:

- l'entità del trasporto stradale e di decongestionare il traffico nelle aree urbane, metropolitane e nelle principali direttrici di comunicazione nazionale;
- le "esternalità negative" connesse alle attività di trasporto (tra cui i costi da inquinamento ambientale e i costi sanitari e di pubblica sicurezza determinati dall'elevata "incidentalità" del trasporto stradale);

UU. il Gestore assicura la disponibilità dell'infrastruttura alle Imprese Ferroviarie nel rispetto degli standard tecnici dalle normative vigenti. Gli interventi manutentivi risultano così articolati:

- tipo "ordinario" (interventi finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura e di primo intervento);
- tipo "straordinario" (interventi volti al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza);

VV. l'attività del Gestore è orientata al mantenimento e, ove possibile, al miglioramento dei livelli di sicurezza, di affidabilità ed al contenimento dei costi della Rete, in relazione agli standard manutentivi e di sicurezza previsti dalla normativa vigente alla data di stipula del presente Contratto;

WW. in attuazione dei progetti previsti nel Contratto di Programma – parte Investimenti, sono progressivamente attivati all'esercizio nuovi interventi infrastrutturali (raddoppi, tecnologie, potenziamenti, ecc. di tratte esistenti), che costituiscono ulteriori elementi della Rete nazionale, il Gestore si obbliga ad efficientare i processi manutentivi nel periodo di vigenza del presente Contratto per rimanere nei limiti delle risorse finanziarie ivi definite;

XX. le Parti convengono che le attività o le opere previste nel Piano della Sicurezza, annualmente trasmesso dal Gestore all'ANSF, e definite da detto Organismo immediatamente cogenti, devono trovare in relazione alle attività oggetto del Contratto adeguata copertura finanziaria;

YY. ogni modifica/integrazione che si rendesse necessaria al Piano di cui al precedente punto, non derivante da comportamenti omissivi o inefficienti del Gestore, deve essere accompagnata da una stima dei costi e dei tempi di attuazione necessari per la realizzazione degli interventi, salvaguardando la sostenibilità economica e finanziaria dei conti del Gestore;

ZZ. le Parti ritengono che un quadro finanziario stabile e certo, in un orizzonte temporale di lungo periodo, sia condizione necessaria - tenuto conto della natura degli interventi manutentivi e delle relative interferenze/ripercussioni sull'esercizio ferroviario - per garantire una più efficace ed efficiente programmazione ed attuazione delle attività di manutenzione, con positive ricadute sulle performance complessive del sistema ferroviario e per assicurare un livello tariffario prevedibile per le imprese ferroviarie, atteso che il canone di pedaggio è determinato tenendo conto anche dei contributi pubblici previsti nei Contratti di Programma. In particolare, le Parti si danno atto che la manutenzione ordinaria costituisce onere inderogabile, e, quindi, la relativa copertura può intendersi già prevista anche per il periodo 2019-2021.

AAA. per assicurare continuità ai programmi di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria nazionale occorre reperire i finanziamenti necessari alla copertura dei fabbisogni contrattuali residui, non coperti a legislazione vigente, pari a complessivi 241,4 milioni di euro ed articolati come segue:

- 220 milioni di euro per attività di manutenzione straordinaria per ridotto finanziamento dell'annualità 2015;
- 21,4 milioni di euro relativi al definanziamento per l'anno 2014 operato a valere sul capitolo 7514, di cui al precedente punto T;

BBB. gli interventi di manutenzione sono prioritari, per cui si ritiene di destinare 241,4 milioni di euro, come quota parte delle risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016) di cui al precedente punto T, a parziale copertura dei fabbisogni sopra illustrati;

CCC. con il precedente CdP 2012-2014 è stato attuato un percorso di contenimento della spesa con una riduzione delle risorse in conto esercizio passate dalle 1.110 milioni del 2012 ai 975 milioni del 2014, confermati anche per il 2015 per effetto della proroga del contratto e per il 2016, le Parti convengono che dal 2017 per il periodo regolato, in considerazione del crescente utilizzo dell'infrastruttura previsto nel periodo contrattuale e della necessità di garantire correlati ed adeguati livelli di affidabilità della stessa, in sede di aggiornamento dell'atto contrattuale con atto ricognitivo/integrativo potranno procedere ad un'analisi della dinamica dei costi e

dell'efficientamento aziendale per verificare e dimensionare l'effettivo fabbisogno della manutenzione ordinaria nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente;

DDD. stante le crescenti esigenze di sicurezza (Security e Safety) e di assistenza PRM negli ambiti ferroviari espresse anche attraverso richieste degli organi istituzionali (Ministeri, Questure, Prefetture, Comuni, ecc.), il Gestore ha proposto: i) per incrementare il livello di sicurezza nell'ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese, il progetto "Gate" dopo averlo sperimentato nelle sedi "pilota" di Roma e Milano prevedendo l'introduzione di un sistema di controllo con personale aggiuntivo dei varchi di accesso all'area ferroviaria dedicata alla circolazione dei treni; ii) il circuito Sale Blu per l'assistenza PRM. Le parti convengono quindi che l'estensione del progetto "Gate" ed eventuali altre iniziative finalizzate a migliorare e garantire la sostenibilità del servizio di assistenza PRM e dei servizi di Safety sono subordinate, a partire dal 2017, all'eventuale reperimento di risorse finanziarie aggiuntive necessarie alla loro copertura come da allegato 4, previa verifica di cui al punto CCC) e delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente;

EEE. nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha preso atto che la Corte dei conti, con nota n. 273 del 3 gennaio 2017, ha chiesto che i pareri adottati dal Comitato nella seduta del 10 agosto e del 1° dicembre 2016 vengano formalizzati come "deliberazioni", con numerazione progressiva, e trasmessi unitamente agli esiti delle verifiche effettuate ai sensi dell'art. 6 comma 7 del Regolamento interno del CIPE (deliberazione n. 62/2012) e che il medesimo Comitato è stato chiamato a deliberare che tale formalizzazione avvenga senza modificare il contenuto di tali pareri e adottando la numerazione dell'anno corrente;

FFF. la relativa Delibera del CIPE n.13 del 3 marzo 2017 ("*Parere sullo schema di Contratto di Programma 2016-2021-parte Servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI)*") è attualmente in fase di registrazione.

TUTTO CIÒ PREMESSO,

LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

Articolo 1
Premesse e Allegati

Le premesse e gli Allegati, di seguito indicati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto secondo le modalità descritte dall'Atto stesso e sono pienamente vincolanti tra le Parti:

- All. 1a - Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità;
- All. 1b - Indicatore di Puntualità;
- All. 1c - Altri indicatori di performance orientati agli utenti;
- All. 2 - Rappresentazione grafica della Rete;
- All. 3 - Elenco Linee, comprese quelle di continuità territoriale;
- All. 4 - Prospetti Fonti e Impieghi:
    a. risorse per Competenza - attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria, Circolazione, Safety, Security, Navigazione;
    b. risorse per Cassa - attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria, Circolazione, Safety, Security, Navigazione;
    c. Contributi Legge 190/2014 (art.1 comma 294) – anno 2015
- All. 5: Documento illustrativo delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria di RFI;
- All. 6: Schemi di Reporting Package:

a. Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione con cadenza annuale a preventivo e consuntivo;
b. Articolazione per interventi della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione, suddiviso per aree territoriali;
c. Scheda di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema MOP per reporting periodico sull'avanzamento dei progetti di Manutenzione Straordinaria;
d. Scheda Coreg con cadenza annuale per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione;

- All. 7: Documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche art.6;
- All. 8: Performance e penalità;
- All. 9: Documento illustrativo delle attività di Safety e Security.

Articolo 2
Definizioni

In aggiunta ai termini definiti in altre clausole del presente Contratto, i seguenti termini e definizioni avranno il significato qui di seguito attribuito a ciascuno di essi:

2.1. **Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF):** Organismo nazionale istituito ai sensi dell'art. 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162, a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE.

2.2. **Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART):** Autorità nazionale istituita ai sensi dell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.

2.3. **Concessione**: provvedimento di concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciato con Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 e sue successive modificazioni (rilasciata a "Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per azioni", e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.).

2.4. **Contratto:** il presente Atto e tutti i suoi allegati.

2.5. **Costi Diretti:** costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (ai sensi del Regolamento di esecuzione UE 2015/909).

2.6. **Costi di Circolazione:** i costi sostenuti da RFI per l'effettuazione dei servizi legati al Coordinamento Controllo e Regolazione della circolazione (es. Esercizio circolazione e movimento treni, fornitura di informazioni al pubblico, gestione interruzioni e rallentamenti programmazione annuale con l'ottimizzazione della capacità dell'infrastruttura)

2.7. **Costi di Sicurezza (Safety e Security) e Navigazione**: i costi sostenuti da RFI per la gestione dei servizi di Safety (vedi punto 2.32), Security (vedi punto 2.33) e Navigazione (vedi punto 2.24) e che corrispondono agli importi per ciascun anno di durata del Contratto nell'Allegato 4.

2.8. **Costi di Manutenzione Ordinaria**: coerentemente con il sistema di Contabilità Regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione delle partite economiche relativi a tutti i processi industriali inerenti alla sua attività, i costi di Manutenzione Ordinaria sono comprensivi dei costi direttamente e indirettamente (staff centrali e costi con gestione centralizzata di pertinenza di tutte le strutture organizzative) imputabili al processo industriale.

2.9. **Costi di Manutenzione Straordinaria:** costo degli investimenti di rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi dell'infrastruttura comprensivi degli oneri direttamente ed indirettamente imputabili al processo manutenzione.

2.10. **CUP** ovvero Codice Unico Progetto: codice unico identificativo di ogni nuovo progetto d'investimento pubblico.

2.11. **Disponibilità Annuale di Rete**: la Disponibilità delle Rete come indicata nell'Allegato 1a alle condizioni indicate nella colonna C (tempi di primo intervento) e F (livello di prestazione).

2.12. **Eventi di Forza Maggiore:** le sospensioni disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, le manifestazioni, le sommosse, gli attentati, le epidemie, le calamità naturali, le guerre; sono altresì definiti eventi di forza maggiore, i furti, gli atti vandalici e gli atti compiuti da terzi in violazione di norme di legge non prevenibili con l'esercizio di adeguata diligenza.

2.13. **Gestione:** ai fini del presente Contratto si intende l'insieme delle attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione, per le quali il Gestore riceve da parte dello Stato contributi annuali in conto esercizio;

2.14. **Gruppo Rete:** raggruppamento di Linee in base alla classificazione per livelli di traffico riportata nell'Allegato 1a (colonna A).

2.15. **Impresa Ferroviaria**: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.

2.16. **Indisponibilità della Linea**: la non utilizzabilità della specifica Linea, da parte delle Imprese Ferroviarie per fatto a loro non imputabile, per interruzioni di esercizio superiori a sei ore.

2.17. **Indicatore del livello di Guasti**: indicatore che misura il numero/anno di avarie che hanno procurato ritardo su più di 3 treni, viaggiatori e merci, con responsabilità relative alle attività di manutenzione del Gestore dell'infrastruttura (Allegato 1a colonna F).

2.18. **Linea**: tratta della Rete, comprensiva dei relativi impianti tecnologici, che collega almeno due località.

2.19. **MEF**: il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

2.20. **MIT** ovvero **Ministero**: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2.21. **Ministro**: il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2.22. **Ministeri**: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

2.23. **Monitoraggio sulla Qualità della Rete:** monitoraggio, predisposto annualmente dal Gestore, che rappresenta la qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente da misurarsi mediante l'Indicatore del livello di Guasti, i Tempi di Primo Intervento per Gruppi Rete e gli indicatori di cui all'Allegato 1b.

2.24. **Navigazione**: il servizio di gestione del collegamento ferroviario via mare tra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna, compresa la manutenzione delle navi a tal fine utilizzate.

2.25. **Nodo**: Linee caratterizzate da elevate intensità di traffico spesso confluenti in corrispondenza delle aree metropolitane. La perimetrazione dei nodi è definita nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

2.26. **Pacchetto Minimo di Accesso:** insieme dei servizi forniti dal Gestore dell'Infrastruttura per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, così come definiti dall'art.13, comma 1 del D.Lgs. n.112/2015, a fronte della corresponsione del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura (pedaggio).

2.27. **PIR**: il "Prospetto Informativo della Rete" elaborato da RFI ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 112/2015 che specifica le caratteristiche e le condizioni di accesso alla Rete, i criteri di calcolo e riscossione dei pedaggi e i criteri per l'assegnazione della capacità della Rete alle Imprese Ferroviarie, nonché informazioni concernenti lavori che possano comportare una riduzione della capacità dell'infrastruttura in termini di interruzioni di linea o limitazione dell'uso di binari di circolazione per periodi determinati.

2.28. **Rendiconto Annuale di Contratto**: rendiconto, annualmente predisposto dal Gestore e trasmesso al Ministero successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, contenete le risultanze della contabilità regolatoria (per le attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, di

Safety, Security e Navigazione), le risultanze del Monitoraggio di cui al punto 8.3 ed il Monitoraggio della Qualità della Rete effettivamente garantita nell'esercizio precedente.

2.29. **Rete**: l'insieme delle Linee ferroviarie (compresi tutti gli impianti ivi presenti) gestite da RFI, così come dettagliatamente indicato nell'Allegato 3 e graficamente rappresentato nell'Allegato 2.

2.30. **RFI** ovvero **Gestore**: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

2.31. **Sistema MOP**: Sistema di monitoraggio dell'avanzamento finanziario, procedurale e fisico degli investimenti pubblici.

2.32. **Safety**: il servizio di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria e omologazioni e certificazioni dei materiali e dei prodotti connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, per quanto di pertinenza del Gestore in conseguenza della costituzione dell'Agenzia Nazionale, erogazione delle prestazioni sanitarie e delle prestazioni relative al monitoraggio ambientale.

2.33. **Security**: il servizio di controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e del pubblico negli ambiti di competenza del Gestore.

2.34. **Tempi di Primo Intervento:** tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino, a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria. I tempi medi di primo intervento sono definiti in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, come rappresentato nell'Allegato 1a, colonna C.

2.35. **Treni/Chilometro:** unità di misura del trasporto ferroviario. Indica il numero di chilometri percorsi dai treni.

Articolo 3
Oggetto del Contratto

1. Il presente Contratto disciplina, ai sensi della Concessione ed in attuazione dell'art. 15 del D.Lgs. 112/2015, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento:

   a. delle attività di Manutenzione Ordinaria necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della Rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità e delle attività di Circolazione per la gestione del traffico ferroviario, delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria, prestate dal Gestore secondo standard concordati;

   b. delle attività di Manutenzione Straordinaria necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della Rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità;

   c. degli altri obblighi di servizio o oneri collegati all'attività del Gestore e discendenti da evoluzioni di normativa di settore o prescrizioni delle Autorità competenti.

2. Fermo restando che le attività di cui al precedente punto b) rientrano nel rapporto contrattuale tra il Gestore e lo Stato, in attuazione del vigente quadro normativo e regolatorio, le Parti si danno reciprocamente atto che i contributi di cui al presente accordo sono stabiliti in misura tale da garantire, unitamente al gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, ai corrispettivi per l'erogazione dei servizi di cui all'articolo 13.1 del D.Lgs. 112/2015, alle eccedenze provenienti da altre attività commerciali ed alle eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, il conseguimento dell'equilibrio del Gestore di cui all'articolo 16 del D.Lgs. 112/2015 nel corso del periodo regolatorio 2016-2021.
3. Le Parti convengono che il completamento del programma di manutenzione straordinaria oggetto del presente Contratto richiede la copertura finanziaria dei fabbisogni dell'anno 2021 esposti nell'Allegato 4a, e che gli interventi previsti saranno soggetti a revisione ai sensi dell'articolo 6 nel caso di indisponibilità delle risorse.
4. Le parti convengono, inoltre, che l'estensione del progetto "Gate" e l'incremento delle altre attività di Safety e PRM sono subordinate, a partire dal 2017, all'eventuale reperimento di risorse finanziarie aggiuntive necessarie alla loro copertura come da allegato 4, previa verifica di cui al punto CCC) e

delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, e regolate in apposito atto ricognitivo/integrativo.

Articolo 4
Durata

1. Il contratto ha durata 2016-2021.
2. Alla scadenza del contratto, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di ulteriori due anni, le Parti stabiliscono di proseguire nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

Articolo 5
Obblighi dei contraenti

1. Ai termini e alle condizioni di cui al presente Contratto, RFI, ferma restando la certezza della corresponsione delle risorse finanziarie contrattualmente convenute, si obbliga nei confronti del Ministero a garantire, per la durata del Contratto e in base ai livelli di Disponibilità e prestazione indicati nell'Allegato 1a, l'utilizzabilità della Rete in condizioni di sicurezza e di affidabilità mediante le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria e ad assicurare la circolazione in sicurezza dei treni attraverso le attività di gestione della Circolazione. Ai termini e alle condizioni di cui al presente Contratto, il Gestore si obbliga altresì a svolgere le attività di Safety, Security, Navigazione. Fermo restando quanto previsto all'articolo 7.4, a fronte degli obblighi contrattualmente assunti dal Gestore, il Ministero si impegna a corrispondere le necessarie risorse finanziarie secondo quanto previsto nel successivo articolo 7.
3. In relazione al precedente punto 1 il Gestore è tenuto ad osservare, nello svolgimento della attività di Manutenzione Ordinaria, i Tempi di Primo Intervento secondo quanto specificato all'Allegato 1a, colonna C.
4. Il Gestore ha l'obbligo di comunicare al Ministero entro ventiquattro ore, con le stesse modalità in uso con la Protezione Civile ed in maniera tracciabile tramite invio alla casella di posta elettronica certificata di cui al successivo articolo 13, i casi di Indisponibilità delle Linea maggiori di 6 ore.
5. Il Gestore si obbliga a trasmettere al Ministero il programma di Manutenzione Ordinaria previsto sulla Rete per l'anno in corso di esecuzione, entro e non oltre il mese di marzo di ogni annualità del Contratto, secondo lo schema definito nell'Allegato 6a; il programma di Manutenzione Straordinaria previsto sulla Rete per l'anno in corso di esecuzione con cadenza semestrale, entro marzo ed entro settembre, secondo lo schema definito nell'Allegato 6b ed il monitoraggio degli interventi di Manutenzione Straordinaria di cui al successivo articolo 8.3.
6. Il Gestore si obbliga a trasmettere al Ministero entro il mese di luglio di ogni annualità del Contratto, previa acquisizione della relativa certificazione contabile e successivamente all'approvazione del bilancio di esercizio, le risultanze della contabilità regolatoria, dalle quali si evidenzino i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali connessi alla attività del Gestore, ai sensi del Decreto Legislativo D.Lgs. 112/2015. Ad integrazione del Rendiconto Annuale del Contratto, di cui al successivo articolo 8, il Gestore si impegna a trasmettere contestualmente al Ministero, entro il 30 giugno di ogni anno, la relazione annuale sulla sicurezza per l'ANSF relativa all'anno precedente.
7. Il Gestore ha l'obbligo di rispettare i termini per le comunicazioni previste nel presente Contratto ai punti 4, 5, 6 e 8 del presente articolo ed ai punti 1 e 2 dell'articolo 8. La mancata osservanza di tale obbligo costituisce inadempimento sanzionabile con l'applicazione della penale di cui al punto 3 dell'articolo 9.
8. Il Gestore effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.229. Il medesimo soggetto assicura, altresì al CIPE flussi costanti di informazioni

coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n.144.

9. Il Gestore agevola lo svolgimento delle attività di vigilanza di cui al successivo articolo 10 e assicura al Ministero l'accesso agli atti e documenti prodotti da o per conto dello stesso Gestore riferibili al presente Contratto, nonché l'accesso alle linee, ai cantieri ed agli impianti, nel rispetto delle regole di sicurezza e senza compromettere l'operatività del cantiere.

10. Il Gestore si impegna a rendere disponibili le informazioni contenute nel registro dei beni, di cui al comma 7 dell'art 30 della Direttiva 2012/34/UE, una volta completate le fasi di realizzazione e di relativa sperimentazione.

11. I Ministeri, titolari dei relativi capitoli di spesa del bilancio dello Stato, corrisponderanno l'ammontare dei contributi già disponibili a legislazione vigente per la copertura del presente Contratto.

12. Il Gestore si impegna a continuare l'attività di revisione ed ottimizzazione dei processi manutentivi, per conseguire le performance di rete contrattualizzate, nel rispetto degli obblighi di mantenimento degli adeguati livelli e standard di sicurezza su tutte le linee dell'infrastruttura ferroviaria in esercizio.

13. Il Gestore si obbliga a fornire annualmente l'elenco delle linee rientranti nella Concessione che siano state dismesse, con indicazione degli estremi del provvedimento di dismissione, nonché l'elenco delle linee sospese così come previsto nel PIR del Gestore e delle linee/impianti di nuova attivazione, indicando i relativi effetti economici riguardo agli oneri a carico del presente Contratto. Inoltre, il Gestore ed il Ministero potranno congiuntamente definire eventuali diverse modalità necessarie per assicurare la continuità territoriale nello Stretto di Messina, quantificando, nel limite delle risorse a carico del bilancio dello Stato, i relativi effetti economici riguardo agli oneri a carico del presente Contratto.

14. Il Gestore si obbliga a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili della gestione delle attività di manutenzione al conseguimento dei risultati definiti nel presente Contratto.

15. Il Gestore si obbliga, inoltre, a:

    a. fornire ed aggiornare attraverso il sistema di monitoraggio di cui all'allegato 6c, per ciascuno codice CUP relativo agli investimenti di manutenzione straordinaria di cui al presente Contratto, i quadri tecnici economici che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture (distinguendo quelle da appaltare da quelle eseguite direttamente dal Gestore), delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;

    b. trasmettere annualmente al Consiglio superiore dei lavori pubblici i prezziari che il Gestore, in qualità di stazione appaltante provvede ad aggiornare periodicamente;

    c. trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte da RFI nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia, con specificazione di criticità/anomalie eventualmente rilevate nell'ambito dei processi interni di controllo, anche relativamente a procedure gestite in sede non centrale;

    d. conferire, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici con qualificazione rapportata alla tipologia e caratteristica del contratto ai sensi dell'art. 102, del D.lgs. n. 50/2016 e secondo modalità da definire, ove occorrente, con specifiche intese che disciplinano le modalità di conferimento, l'affidamento dell'incarico di componente della commissione di collaudo, ove previsto, per gli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal presente Contratto. Il membro con funzioni di presidente è designato dal Gestore. Gli oneri per gli incarichi di cui sopra, determinati sulla base della normativa vigente e nei limiti di quanto previsto dalle procedure del Gestore, rimangono a carico del quadro tecnico economico di progetto;

    e. conferire, senza oneri aggiuntivi a carico delle Parti, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici, secondo

modalità da definire, ove occorrente, con specifiche intese che disciplinano le modalità di conferimento, l'affidamento dell'incarico di un componente della commissione di gara, ove prevista, degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal presente Contratto.

f. trasmettere al Ministero due volte all'anno (entro giugno ed entro dicembre), attraverso il sistema di monitoraggio di cui all'allegato 6c, una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale del Gestore degli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione;

g. 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;

h. predisporre un piano di manutenzione programmata per il mantenimento in piena efficienza dell'infrastruttura utilizzata per svolgere il servizio in concessione, quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

Articolo 6
Aggiornamento del Contratto

1. Il presente Contratto può essere soggetto a revisione su richiesta di ciascuna Parte in dipendenza di quanto segue:

   a. variazione permanente del perimetro per sospensione della circolazione e/o del livello di disponibilità della Rete;

   b. disposizioni normative e/o Delibere CIPE che apportino variazioni alle risorse previste dal presente Contratto;

   c. nuovi obblighi e/o variazioni degli oneri di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso in cui fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSF o di altre Autorità competenti;

   d. eventi eccezionali, come specificato al successivo Art. 6.5;

   e. esecuzione di atti di indirizzo del Ministero aventi per oggetto modifiche o integrazioni sostanziali alle linee strategiche per il settore ferroviario che dovranno necessariamente essere accompagnate dalla valutazione degli eventuali fabbisogni finanziari emergenti e dalla individuazione delle relative fonti di copertura;

   f. mutamenti del quadro regolatorio e/o a seguito di provvedimenti delle competenti Autorità dai quali dovesse discendere una variazione del livello di gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e/o degli introiti dei Servizi di cui all'articolo 13.1 del D.Lgs. 112/2015 rispetto all'ammontare approvato dall'ART con le delibere 75/2016 e 80/2016 di cui ai punti OO e PP delle Premesse.

   L'aggiornamento dovrà essere formalizzato su richiesta di una delle Parti attraverso la sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto.

2. RFI si impegna a comunicare al Ministero le proposte di variazione del Contratto ai sensi del precedente 6.1 a), secondo quanto di seguito specificato. RFI nella comunicazione, accompagnata dalla documentazione di cui all'Allegato 7, dovrà:

   a. indicare nuove Linee da inserire e/o le Linee esistenti che si propone di escludere dal Contratto ed i relativi costi di Manutenzione emergenti/cessanti;

   b. indicare le eventuali Linee che per effetto di una variazione dei livelli di traffico modificano la loro classificazione tra i Gruppi Rete e/o i Tempi di Primo Intervento e/o i livelli dell'Indicatore

di Prestazione per Gruppo Rete che si propone di modificare ed i conseguenti impatti previsti sui costi di Manutenzione.

3. Ai sensi di quanto previsto dal successivo Art.7.4, ai fini dell'aggiornamento contrattuale, il Gestore indicherà al MIT le linee di cui propone la chiusura e/o la gestione con un minor livello di disponibilità rispetto alle performance già contrattualizzate.

4. Qualora fossero imposti nuovi obblighi di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSF o di altre Autorità competenti, su richiesta del Gestore si procede alla rimodulazione dei programmi di intervento ovvero al reperimento di risorse aggiuntive ai fini dell'adempimento di tali nuovi obblighi e prescrizioni. Il Gestore presenta, preliminarmente, un preventivo corredato da apposita documentazione che consenta al Ministero di valutare i maggiori oneri. Il Ministero, d'intesa con il MEF, individua le modalità di finanziamento degli eventuali maggiori costi, anche in relazione alle entrate da mercato, tenuto conto del quadro normativo e regolatorio in vigore.

5. Qualora si verificassero catastrofi naturali e/o eventi di forza maggiore tali da determinare oneri straordinari per il ripristino dell'infrastruttura, le Parti si impegnano ad individuare soluzioni idonee per il finanziamento di tali oneri, così come stimati dal Gestore ed accertati dal Ministero, anche sulla base delle serie storiche, con l'obiettivo di rendere sostenibili per il Gestore le ricadute economiche di tali eventi.

Articolo 7

Finanziamenti e modalità di erogazione

1. In relazione all'oggetto del Contratto ed agli impegni assunti dal Gestore di cui al precedente articolo 5, sono riconosciute ad RFI, per ciascun anno di esecuzione del Contratto, le seguenti risorse finanziarie già disponibili a legislazione vigente, secondo la ripartizione specificata negli Allegati 4a e 4b:

    a. contributi in conto esercizio per le attività di Manutenzione Ordinaria, di Circolazione, di Safety, Security, Navigazione (autorizzazioni di spesa Allegato 4a - rigo 7; erogazioni di cassa Allegato 4b - rigo 4). Il fabbisogno per l'anno 2016 viene interamente proiettato su ciascuno degli anni del periodo 2017-2021. Dal 2017, con apposito atto ricognitivo/integrativo, si potrà procedere ad un'analisi della dinamica dei costi e dell'efficientamento aziendale per verificare l'effettivo fabbisogno della manutenzione ordinaria, e dimensionarlo nel limite delle risorse disponibili a legislazione vigente;

    b. contributi in conto impianto per le attività di Manutenzione Straordinaria (autorizzazioni di spesa Allegato 4a - rigo 8; erogazioni di cassa Allegato 4b - rigo 5);

2. I contributi annuali di cui al precedente punto 7.1a saranno corrisposti ad RFI in 12 rate mensili, pari ciascuna a 1/12 del totale annuo, con pagamento da effettuarsi entro la fine del mese di riferimento di ciascuna rata. L'erogazione delle risorse per gli interventi di cui al punto 7.1b è effettuata a beneficio del Gestore, in via anticipata sulla base dei fabbisogni rappresentati a cadenza semestrale e soggette al monitoraggio di cui all'articolo 8 punto 3.

3. I contributi di cui all'art.1, comma 294 della Legge 190/2014, relativi alla sola annualità 2015, potranno essere erogati al Gestore solo a seguito di specifica autorizzazione della Commissione Europea, in base alle determinazioni assunte in merito al Caso SA 40887.

4. Nell'ipotesi in cui le risorse riconosciute al Gestore risultassero inferiori rispetto alle coperture ed ai fabbisogni riportati nel presente Contratto agli Allegati 4a e 4b, RFI, così come semestralmente pianificate e documentate dal Gestore ai sensi dell'art. 5 comma 5, proporrà le misure da adottare in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità e/o da chiudere, seguendo i meccanismi previsti dall'art. 6. Qualora il Ministero non comunichi, entro il termine di 60 giorni dalla

data di ricezione delle proposte del Gestore, l'accettazione di una delle proposte presentate dalla Società, ovvero non fornisca un'alternativa di ridisegno del servizio di disponibilità, il Gestore procederà nell'attuazione delle misure proposte, fino alla comunicazione da parte del Ministero di una soluzione alternativa.

5. Le parti concordano che l'art. 3 comma 1 del presente Contratto ("Oggetto del Contratto") e la quota di corrispettivo per le attività ivi previste potranno essere soggetti a modifiche/integrazioni nel limite delle risorse finanziarie iscritte in bilancio, in relazione alla revisione ed applicazione dei principi di determinazione del canone, in ottemperanza alla normativa comunitaria e nazionale e per tenere conto della sostenibilità per le imprese ferroviarie. Il Gestore dovrà assicurare misure contabili idonee a garantire, in modo trasparente, la distinzione tra le risorse finanziarie derivanti dalle erogazioni da parte dello Stato e quelle derivanti dal canone di accesso all'infrastruttura a carico degli operatori o da altre fonti di finanziamento.
6. Una quota parte delle risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016), in misura pari a 241,4 milioni di euro, è destinata a copertura dei fabbisogni relativi:
   a. 220 milioni di euro per attività di manutenzione straordinaria per ridotto finanziamento dell'annualità 2015;
   b. 21,4 milioni di euro relativi al definanziamento operato sul capitolo di Bilancio 7514.

Articolo 8
Rendicontazione e meccanismi di conguaglio

1. Il Gestore predispone, entro il mese di luglio di ciascun anno del Contratto una relazione sullo stato di attuazione degli investimenti per la manutenzione straordinaria, nonché un rendiconto delle performance di Rete e dei costi sostenuti al 31.12 dell'anno precedente (Rendiconto Annuale del Contratto), elaborato in coerenza con gli schemi di preventivo dei programmi di Manutenzione di cui al precedente 5.5, idoneo a consentire al Ministero la valutazione di adeguatezza, pertinenza e congruità dell'impiego dei finanziamenti di cui all'articolo 7.
2. Il Rendiconto Annuale del Contratto, da trasmettere al Ministero successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, rappresenta:
   a. le risultanze del sistema di contabilità regolatoria per le attività di Manutenzione Ordinaria, di Circolazione, di Safety, di Security, di Navigazione, corredate di tutte le informazioni necessarie ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 15 Luglio 2015, n. 112, in coerenza, ove pertinenti, con i principi e i criteri di contabilità regolatoria stabiliti nella delibera ART 96/2015;
   b. le risultanze del monitoraggio degli investimenti di Manutenzione Straordinaria, secondo le modalità di cui al successivo punto 8.3;
   c. il Monitoraggio Qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente da misurarsi mediante l'Indicatore del livello di guasti, i Tempi di Primo Intervento di cui all'Allegato 1a, gli indicatori di cui agli Allegati 1b e 1c;
3. Per il monitoraggio delle attività di Manutenzione Straordinaria di cui al presente Contratto, il Gestore si impegna a fornire due volte all'anno (entro giugno ed entro dicembre), per singolo codice CUP riferito agli interventi di manutenzione straordinaria del presente Contratto, una scheda di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema di "Monitoraggio Opere Pubbliche", richiamato nelle Premesse al punto K, secondo lo schema di reportistica riportato all'allegato 6c, anche in osservanza degli obblighi di cui all'articolo 5, comma 15, lettera a).
4. L'utilizzo delle risorse finanziarie per ciascuna attività prevista dal presente Contratto è soggetto a verifica da parte del Ministero sulla base del sistema MOP e del rendiconto annuale cui al precedente punto 8.1.

5. Il Ministero, sulla base delle attività di controllo di cui al punto precedente, verifica il grado di attuazione del programma di cui all'articolo 5, comma 5, anche in relazione agli Atti di indirizzo di cui all' articolo 6, comma 1, lettera e) del presente Contratto, richiedendo che il Gestore motivi ogni eventuale scostamento o inadempienza sostanziale riscontrata. Qualora gli elementi informativi forniti non siano ritenuti sufficienti, il Ministero procede a farne contestazione scritta al Gestore, il quale dovrà fornire ulteriori elementi di riscontro entro 30 giorni. Il MIT, di concerto con il MEF, valuta l'applicazione delle eventuali sanzioni.

   Resta inteso tra le Parti che il Gestore può apportare variazioni agli interventi di Manutenzione Straordinaria programmati qualora rese necessarie da esigenze di forza maggiore, da insufficienza dei parametri RAMS, da intervenuti obblighi di legge e da prescrizioni delle Autorità competenti. Il Ministero sarà tempestivamente informato dal Gestore di tali variazioni con motivata informativa.

Articolo 9
Valutazione performance del Gestore e penalità

1. RFI ha l'obbligo di attestare, attraverso il Monitoraggio di Qualità della Rete, il livello degli indicatori di prestazione effettivamente raggiunti di cui alle colonne C ed F dell'Allegato 1a e la colonna C dell'Allegato 1b.
2. Qualora dal Monitoraggio di Qualità della Rete, di cui all'articolo 8.2, risulti che:
   - alcuni dei Gruppi Rete siano stati messi in disponibilità secondo livelli di prestazione inferiori a quelli contrattualizzati a livello annuale riportati nell'Allegato 1a ed Allegato 1b;
   - la disponibilità degradata di tali Gruppi Rete non sia dovuta ad Eventi di Forza Maggiore ovvero ad eventi non imputabili alla responsabilità diretta di RFI per attività di manutenzione della Rete;

   il Ministero applica la penale prevista all'Allegato 8 per ogni Gruppo Rete per cui i livelli di Disponibilità siano risultati degradati.
3. Il mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste dall'articolo 5 ai punti 4, 5, 6 e 8 e dall'articolo 8 ai punti 1 e 2, costituisce inadempimento dopo la prima diffida ad adempiere che il Ministero dovesse conseguentemente effettuare. Constatati fatti o comportamenti rilevanti dal punto di vista dell'eventuale inadempimento, il Ministero procede a farne oggetto di osservazione scritta al Gestore entro quindici giorni, cui è consentito replicare per iscritto entro quindici giorni dal ricevimento della stessa. In mancanza di risposta da parte del Gestore, i fatti e/o i comportamenti oggetto di osservazione si intendono senz'altro provati ai fini dell'inadempimento e potranno pertanto essere applicate le penali a tale fine previste nell'Allegato 8.
4. Resta inteso tra le Parti che l'importo complessivo di tutte le penali previste dal presente Contratto non potrà superare per ciascun anno il limite massimo del due per mille delle risorse annualmente erogate al Gestore.

Articolo 10
Vigilanza e controllo

1. Anche sulla base dei dati di monitoraggio e di rendicontazione, il Ministero può effettuare attività di audit documentale sugli interventi e sui livelli di qualità oggetto de presente Contratto, nonché verifiche, ispezioni, controlli diretti e indiretti, finalizzati alla vigilanza sulle attività svolte dal Gestore.
2. Ai fini dell'esercizio delle attività di cui al comma precedente, il Ministero, può avvalersi del supporto specialistico del Gestore.

Articolo 11
Clausola risolutiva espressa

1. Il Ministero avrà diritto di risolvere il presente Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c. qualora:
   a. risulti da almeno due Monitoraggi consecutivi sulla Qualità della Rete che per ogni Gruppo Rete l'indicatore del Livello di Guasti sia superiore rispetto al livello contrattualizzato secondo quanto riportato nell'Allegato 1a (colonna F); oppure
   b. il Ministero eserciti il potere di decadenza o revoca della Concessione.

Articolo 12
Disposizioni varie e generali

1. Qualsiasi modifica, variazione o rinuncia al presente Contratto non sarà valida e vincolante ove non risulti da atto scritto firmato dalle Parti.
2. Le Parti fin d'ora convengono che, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1419 cod. civ., qualora uno o più clausole del Contratto dovessero risultare nulle in tutto o in parte, il Contratto, salvo che tali clausole non abbiano carattere essenziale, resterà comunque valido per la restante parte e le clausole nulle verranno sostituite, sempre previo accordo fra le Parti, con disposizioni pienamente valide ed efficaci.

Articolo 13
Comunicazioni

1. Qualsiasi comunicazione o notifica richiesta o consentita dalle disposizioni qui contenute sarà eseguita per iscritto, in lingua italiana e si intenderà validamente effettuata (a) in caso di spedizione a mezzo lettera raccomandata con avviso di ricevimento o telegramma, al ricevimento della stessa e (b) in caso di spedizione a mezzo telefax, o altro mezzo che renda documentabile il ricevimento della comunicazione nel momento in cui il destinatario abbia confermato (anche a mezzo telefax) il ricevimento della stessa, dette comunicazioni o notifiche vanno indirizzate come segue:

(a) Se al MIT, allo stesso in:
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie
All'attenzione del Direttore Generale
Via Caraci, 36
00157 Roma
Tel. 0641583570-71 fax 0641583514
e-mail: dtt.dgtfe@mit.gov.it
PEC: dg.tf@pec.mit.gov.it

(b) Se a RFI, alla stessa in:
Amministratore Delegato
P.zza della Croce Rossa n.1
00161 Roma
Tel: 0644103464 fax: 0644105485
PEC: segreteriacda@pec.rfi.it

2. All'eventuale diverso indirizzo e/o numero di telefax che ciascuna parte potrà successivamente comunicare all'altra a mezzo di comunicazione inoltrata in conformità a quanto sopra.

Articolo 14
Clausola Fiscale

1. Il presente atto ha per oggetto il trasferimento di disponibilità finanziarie assicurate dallo Stato, con vincolo di destinazione, in attuazione della vigente normativa comunitaria. Le relative prestazioni sono pertanto escluse da IVA ai sensi dell'articolo 2, 3° comma, lettera a) del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633. Il presente atto è altresì esente da registrazione salvo il caso d'uso.

Articolo 15
Controversie

1. Il presente Contratto, i diritti e gli obblighi da esso derivanti sono regolati dalla legge della Repubblica Italiana.
2. Le eventuali controversie che dovessero insorgere fra le Parti in merito all'interpretazione delle clausole contrattuali e/o alle modalità di esecuzione dei servizi ed attività previsti nel presente Contratto possono essere risolte, in prima istanza, secondo procedimento amichevole tra le parti, nel rispetto della procedura di seguito indicata ed accettata dalle Parti:
   a. all'insorgere di una controversia, una delle Parti deve chiedere per iscritto all'altra di iniziare la procedura di composizione della stessa;
   b. in tal caso le Parti si impegnano a nominare, entro e non oltre 10 (dieci) giorni solari dalla richiesta, ciascuna un proprio rappresentante, dotato di idonei poteri di decisione. Tali rappresentanti delle Parti si riuniscono, entro e non oltre 30 (trenta) giorni dalla data in cui una parte ha richiesto di iniziare la procedura, per raggiungere la composizione amichevole della controversia, tenendo comunque conto in primo luogo dell'esigenza primaria di mantenere la continuità delle attività;
   c. qualora tali rappresentanti, dopo aver esperito ogni ragionevole tentativo di composizione, non riescano a risolvere la controversia entro 90 (novanta) giorni dalla richiesta di iniziare la procedura di composizione della controversia, la stessa viene devoluta al Foro di Roma.

Articolo 16
Indici e Rubriche

Gli indici e le rubriche contenuti nel presente Contratto sono stati posti al solo fine di facilitarne la lettura e non avranno alcun rilievo ai fini dell'interpretazione dello stesso.

Roma, 14/06/2017

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Il Direttore Generale
per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
l'Amministratore Delegato

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2016-2021
PARTE SERVIZI
per la disciplina del finanziamento delle attività di Gestione e Manutenzione Straordinaria della Rete

ALLEGATI:

1a Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità

1b Indicatore di Puntualità

1c Altri indicatori di performance orientati agli utenti

2 Rappresentazione grafica della Rete

3 Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

4a Prospetto Fonti e Impieghi delle risorse di Competenza per le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria, Circolazione, Safety, Security, Navigazione

4b Prospetto Fonti e Impieghi delle risorse di Cassa per le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria, Circolazione, Safety, Security, Navigazione

4c Prospetti Fonti e Impieghi Contributi Legge 190/2014 (art. 1 comma 294) - anno 2015

5 Documento illustrativo delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria di RFI

6 Schemi di Reporting Package

a) Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di Manutenzione Ordinaria con cadenza annuale a preventivo e consuntivo

b) Articolazione degli interventi della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione

c) Schede di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema MOP per reporting periodico sull'avanzamento dei progetti di Manutenzione Straordinaria

d) Scheda Coreg per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione Ferroviaria

7 Documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche di cui all'art.6

8 Performance e Penalità

9 Documento illustrativo delle attività di Safety e Security

Allegato 1 a - Contratto di Programma parte Servizi

Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno (Tg)

Livello di disponibilità e affidabilità manutentiva

rigo	Gruppo Rete	KM Linea	Tempi primo intervento	Indicatore livello Guasti (*) (n. guasti/Km)
	A	B	C	F
1	**Linee con Tg ≤ 40**	**8.124**	≤ 2 h	0,60
2	**Linee con 40 < Tg < 100**	**4.349**	≤ 2 h	0,70
3	**Linea con Tg ≥ 100**	**2.632**	≤ 1 h	1,25
4	**Linee all'interno dei Nodi**	**943**	≤ 0,5 h (**)	2,10
5	**Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS**	**675**	≤ 0,5 h (**)	1,00
	Totale KM	***16.724***		

NOTE:

(*) Definizione indicatore livello dei Guasti di qualità: numero di avarie che hanno procurato ritardo di più di 3 treni, viaggiatori e merci, con responsabilità relative alle attività di manutenzione del Gestore classificate con priorità urgente

(**) 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

Allegato 1 b - Contratto di Programma parte Servizi

Indicatore di Puntualità per tipologia servizio di trasporto

rigo	Servizi	Puntualità RFI (*)	Soglia di performance nel periodo contrattuale	Possibile oscillazione della soglia di performance
	A	B	C	
1	**Mercato**	**0' - 15'**	98,0	± 0,6
2	**Lunga Percorrenza Serv. Universale**	**0' - 15'**	97,5	± 0,5
3	**Regionale**	**0' - 5'**	97,0	± 0,1
4	**Merci**	**0' - 30'**	94,5	± 1,5

(*) **PUNTUALITA' RFI** $_{(IFX)}$: [(somma treni circolati - somma treni attribuiti ad RFI)/ somma treni circolati]*100

Allegato 1 c - Contratto di Programma parte Servizi

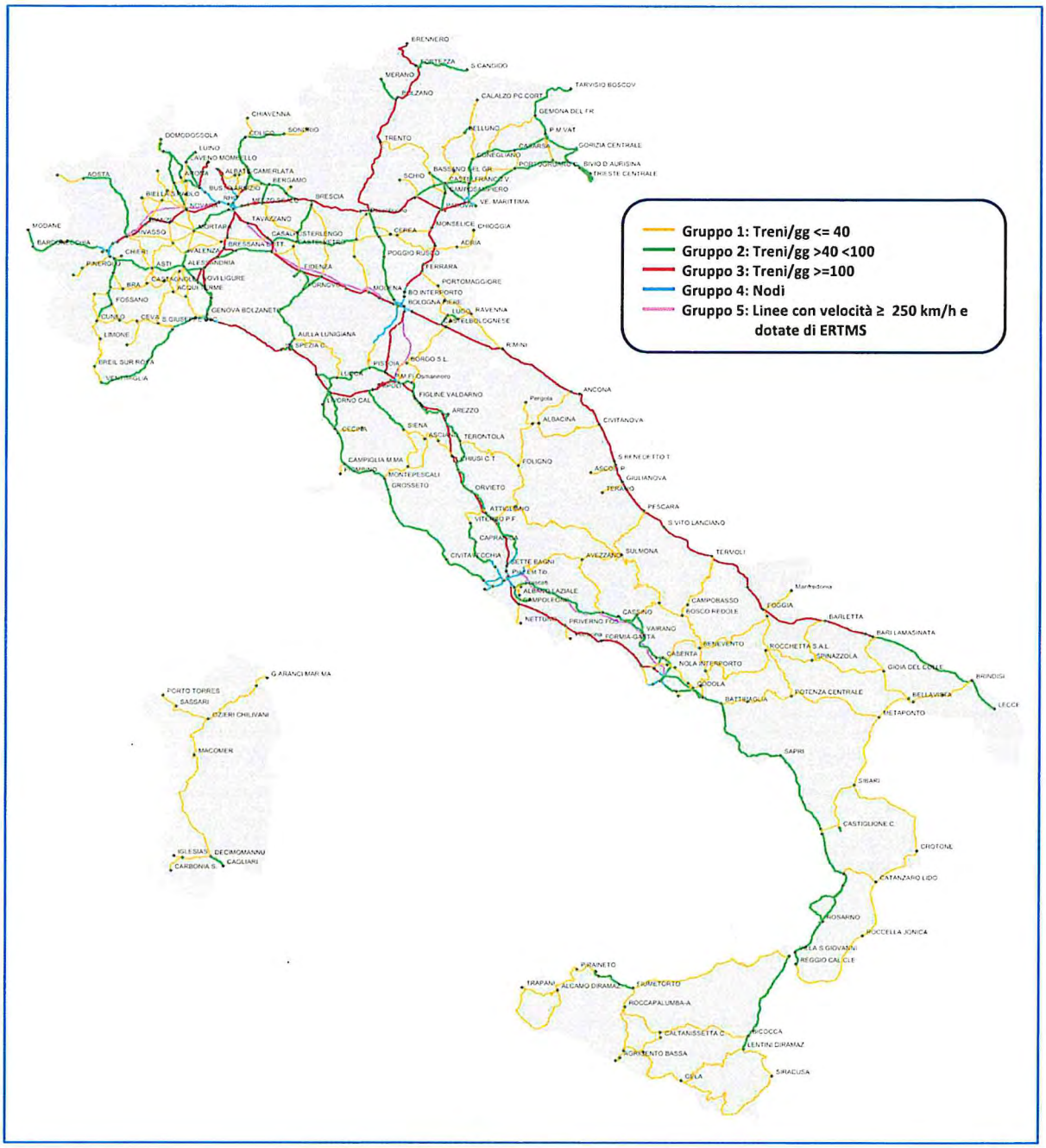
Altri indicatori di performance orientati agli utenti

Area KPI	KPI	Indicatore	Valore target 2016
A	*B*	*C*	*D*
Sicurezza	*Safety*	numero di FWSI/ treni x km (*)	*Restare al di sotto del NRV assegnato all'Italia per la categoria di rischio ferroviario "società nel suo insieme"*
	Security *Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione*	% persone soddisfatte	*80%*
Customer Satisfaction	*Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso* *Stazioni platinum*	% soddisfazione	*90%*
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso *Stazioni gold*	% soddisfazione	*90%*
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso *Stazioni Silver*	% soddisfazione	*85%*
	Percezione dell'informazione in condizioni di normale circolazione	% soddisfazione	90%
	Livello di soddisfazione complessiva del servizio di assistenza erogato nel circuito SALE BLU	% soddisfazione	90%
Ambiente	**Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI":** *consolidamento del Sistema di Gestione Ambientale con estensione della certificazione ISO 14001:2004 a tutte le Unità Produttive di RFI*	Impegno (**)	*attuazione*

(*) I rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" (secondo la terminologia ERA: "FWSI - Fatalities and Weighted Serious Injuries") e

Allegato 2 - Contratto di Programma parte Servizi

Gruppi Linee: rappresentazione Rete



Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi

Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

Gruppo Prodotto	Cod. Linea	Descrizione Linea	2015 (*) treni/giorno programmati	2015 Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C001	Asti - Castagnole	-	20
Linee con <= 40 treni/giorno	C003	Aosta - Pre' S. Didier	24	31
Linee con <= 40 treni/giorno	C004	Casale Popolo - Casale Monferrato	23	3
Linee con <= 40 treni/giorno	C005	Bivio Castel Rosso - Casale Popolo	25	41
Linee con <= 40 treni/giorno	C006	Casale Monferrato - Valenza	22	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C008	Sangone - Pinerolo	39	30
Linee con <= 40 treni/giorno	C010	Cuneo - Ventimiglia	16	49
Linee con <= 40 treni/giorno	C012	Fossano - Mondovì	40	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C013	Mondovì - Ceva	40	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C014	Ceva - S.Giuseppe Di C.	35	25
Linee con <= 40 treni/giorno	C015	Carmagnola - Bra	31	20
Linee con <= 40 treni/giorno	C016	Alessandria - Cantalupo	18	7
Linee con <= 40 treni/giorno	C017	Acqui Terme - Ovada	21	15
Linee con <= 40 treni/giorno	C018	Cantalupo - Acqui Terme	18	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C019	Acqui Terme - S.Giuseppe Di C.	19	48
Linee con <= 40 treni/giorno	C020	Vercelli - Mortara	27	25
Linee con <= 40 treni/giorno	C021	Mortara - Pavia	32	37
Linee con <= 40 treni/giorno	C022	Arona - Oleggio	31	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C023	Oleggio - Vignale	31	13
Linee con <= 40 treni/giorno	C025	Novara - Mortara	31	23
Linee con <= 40 treni/giorno	C026	Mortara - Torreberetti	27	22
Linee con <= 40 treni/giorno	C028	Cava Carbonara - Torreberetti	27	36
Linee con <= 40 treni/giorno	C029	Domodossola - Villadossola	35	7
Linee con <= 40 treni/giorno	C030	Villadossola - Vogogna Ossola	37	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C031	Vogogna Ossola - Premosello Chiov.	37	3
Linee con <= 40 treni/giorno	C035	Varallo Sesia - Vignale	1	51
Linee con <= 40 treni/giorno	C036	Laveno Mombello - Oleggio	12	36
Linee con <= 40 treni/giorno	C037	Tirano - Sondrio	35	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C038	Chiavenna - Colico	29	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C041	Albate Camerlata - Molteno	15	22
Linee con <= 40 treni/giorno	C042	Monza - Molteno	35	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C043	Molteno - Lecco	39	15
Linee con <= 40 treni/giorno	C047	Seregno - Ponte S.Pietro	36	32
Linee con <= 40 treni/giorno	C054	Cremona - Castelvetro	25	6
Linee con <= 40 treni/giorno	C055	Castelvetro - Fidenza	23	28
Linee con <= 40 treni/giorno	C056	Piacenza - Castelvetro	2	25

Gruppo Prodotto	Cod. Linea	Descrizione Linea	2015 (*) treni/giorno programmati	2015 Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C057	Treviglio - Olmeneta	36	54
Linee con <= 40 treni/giorno	C060	Pavia - Casalpusterlengo	27	42
Linee con <= 40 treni/giorno	C065	S. Zeno Folzano - Piadena	24	46
Linee con <= 40 treni/giorno	C066	Piadena - Parma	31	40
Linee con <= 40 treni/giorno	C069	Vicenza - Schio	30	30
Linee con <= 40 treni/giorno	C070	Verona - Mantova	39	33
Linee con <= 40 treni/giorno	C071	Mantova - Suzzara	32	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C072	Suzzara - Modena	40	42
Linee con <= 40 treni/giorno	C073	Mantova - Nogara	18	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C074	Nogara - Cerea	16	12
Linee con <= 40 treni/giorno	C075	Cerea - Legnago	37	7
Linee con <= 40 treni/giorno	C076	Calalzo Pc.Cortina - Ponte delle Alpi	21	36
Linee con <= 40 treni/giorno	C078	Belluno - Montebelluna	27	65
Linee con <= 40 treni/giorno	C079	Montebelluna - Castelfranco Veneto	36	16
Linee con <= 40 treni/giorno	C083	Montebelluna - Treviso	30	20
Linee con <= 40 treni/giorno	C084	Treviso - Portogruaro	26	52
Linee con <= 40 treni/giorno	C085	Ponte delle Alpi - Conegliano	25	38
Linee con <= 40 treni/giorno	C089	Bassano del Grappa - Cittadella	19	15
Linee con <= 40 treni/giorno	C090	Cittadella - Camposampiero	19	14
Linee con <= 40 treni/giorno	C093	S.Giuseppe Di C. - Savona	23	23
Linee con <= 40 treni/giorno	C094	Udine - Palmanova	13	23
Linee con <= 40 treni/giorno	C095	Palmanova - Cervignano	13	13
Linee con <= 40 treni/giorno	C096	S.Giuseppe Di C. - Ferrania	20	4
Linee con <= 40 treni/giorno	C097	Ferrania - Savona	20	17
Linee con <= 40 treni/giorno	C098	Ovada - Genova Borzoli	22	36
Linee con <= 40 treni/giorno	C099	Ferrara - Portomaggiore	32	23
Linee con <= 40 treni/giorno	C100	Portomaggiore - Lavezzola	30	17
Linee con <= 40 treni/giorno	C101	Lavezzola - Ravenna	29	32
Linee con <= 40 treni/giorno	C102	Ravenna - Rimini	36	50
Linee con <= 40 treni/giorno	C103	Faenza - Granarolo	26	9
Linee con <= 40 treni/giorno	C104	Granarolo - Lugo	3	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C105	Lugo - Lavezzola	3	22
Linee con <= 40 treni/giorno	C108	Russi - Ravenna	33	33
Linee con <= 40 treni/giorno	C109	Granarolo - Russi	22	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C110	Pontassieve - Borgo S.Lorenzo	34	33
Linee con <= 40 treni/giorno	C111	Borgo S.Lorenzo - Faenza	18	66
Linee con <= 40 treni/giorno	C112	Firenze S. Marco V. - Borgo S.Lorenzo	34	32
Linee con <= 40 treni/giorno	C115	Porretta Terme - Pistoia	12	40
Linee con <= 40 treni/giorno	C119	Aulla - Lucca	24	90
Linee con <= 40 treni/giorno	C120	Campiglia M.MA - Piombino M. ma	14	16
Linee con <= 40 treni/giorno	C122	Siena - Asciano	22	32
Linee con <= 40 treni/giorno	C123	Asciano - Montallese	22	48

Gruppo Prodotto	Cod. Linea	Descrizione Linea	2015 (*) treni/giorno programmati	2015 Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C124	Porto D'Ascoli - Ascoli Piceno	23	28
Linee con <= 40 treni/giorno	C125	Pescara - Sulmona	34	68
Linee con <= 40 treni/giorno	C126	Civitanova - Albacina	20	87
Linee con <= 40 treni/giorno	C127	Terontola - Foligno	35	82
Linee con <= 40 treni/giorno	C130	Campoleone - Nettuno	39	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C131	Sulmona - Avezzano	21	65
Linee con <= 40 treni/giorno	C132	Avezzano - Guidonia-M.-S.A.	36	81
Linee con <= 40 treni/giorno	C133	Avezzano - Roccasecca	12	79
Linee con <= 40 treni/giorno	C134	Ciampino - Albano Laziale	32	14
Linee con <= 40 treni/giorno	C136	Battipaglia - Potenza Inf.Re	19	91
Linee con <= 40 treni/giorno	C138	S.Marcellino F. - B.Gricignano	16	30
Linee con <= 40 treni/giorno	C139	Bosco Redole - Carpinone	25	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C140	Carpinone - Isernia	25	11
Linee con <= 40 treni/giorno	C141	Isernia - Vairano	22	27
Linee con <= 40 treni/giorno	C142	Sarno - Codola	-	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C143	Cancello - Sarno	38	31
Linee con <= 40 treni/giorno	C144	Sarno - Biv. S.Lucia 123	40	7
Linee con <= 40 treni/giorno	C145	Nocera Inferiore - Codola	10	4
Linee con <= 40 treni/giorno	C148	Mercato S.Severino - Salerno	30	18
Linee con <= 40 treni/giorno	C153	Cervaro - Rocchetta S.A.L.	24	41
Linee con <= 40 treni/giorno	C154	Rocchetta S.A.L. - Potenza	28	69
Linee con <= 40 treni/giorno	C155	Potenza - Metaponto	9	107
Linee con <= 40 treni/giorno	C156	Metaponto - Taranto	12	45
Linee con <= 40 treni/giorno	C157	Taranto - Brindisi	15	69
Linee con <= 40 treni/giorno	C158	Bari - Gioia Del Colle	34	55
Linee con <= 40 treni/giorno	C159	Gioia Del Colle - Taranto	32	54
Linee con <= 40 treni/giorno	C160	Metaponto - Sibari	6	79
Linee con <= 40 treni/giorno	C161	Sibari - Catanzaro Lido	18	172
Linee con <= 40 treni/giorno	C162	Catanzaro Lido - REGGIO C CLE	28	178
Linee con <= 40 treni/giorno	C163	Lamezia Terme - Catanzaro Lido	13	43
Linee con <= 40 treni/giorno	C164	Paola - Castiglione C.	39	22
Linee con <= 40 treni/giorno	C165	S.Lucido Marina - Bivio Pantani	3	4
Linee con <= 40 treni/giorno	C166	B.S.Antonello - Bivio Settimo	3	3
Linee con <= 40 treni/giorno	C168	Sibari - Castiglione C.	15	60
Linee con <= 40 treni/giorno	C171	Lentini Diramazione - Siracusa	30	60
Linee con <= 40 treni/giorno	C172	Lentini Diramazione - Gela	4	111
Linee con <= 40 treni/giorno	C173	Gela - Modica	9	90
Linee con <= 40 treni/giorno	C174	Modica - Siracusa	10	92
Linee con <= 40 treni/giorno	C175	Messina - Fiumetorto	37	200
Linee con <= 40 treni/giorno	C177	Caltanissetta Xirbi - Roccapalumba-A.	19	57
Linee con <= 40 treni/giorno	C178	Bicocca - Caltanissetta Xirbi	20	108
Linee con <= 40 treni/giorno	C180	Roccapalumba-A. - Fiumetorto	33	26

Gruppo Prodotto	Cod. Linea	Descrizione Linea	2015 (*) treni/giorno programmati	2015 Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C181	Palermo - Carini	-	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C182	Roccapalumba-A. - Aragona Caldare	20	56
Linee con <= 40 treni/giorno	C183	Aragona Caldare - Agrigento	27	13
Linee con <= 40 treni/giorno	C185	Olbia - Ozieri Chilivani	16	73
Linee con <= 40 treni/giorno	C186	Sassari - Ozieri Chilivani	19	47
Linee con <= 40 treni/giorno	C187	Ozieri Chilivani - Decimomannu	24	191
Linee con <= 40 treni/giorno	C189	Villamassargia - Decimomannu	32	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C190	Iglesias - Villamassargia	31	9
Linee con <= 40 treni/giorno	C191	Carbonia - Villamassargia	26	22
Linee con <= 40 treni/giorno	C192	Alcamo - Castelvetrano - Trapani	18	116
Linee con <= 40 treni/giorno	C193	Alessandria - Ovada	1	34
Linee con <= 40 treni/giorno	C194	Asciano - Monte Antico	-	51
Linee con <= 40 treni/giorno	C195	Asti - Nizza Monferrato -Acqui Terme	22	45
Linee con <= 40 treni/giorno	C196	Viterbo - Attigliano	14	39
Linee con <= 40 treni/giorno	C197	Avellino - Benevento	10	30
Linee con <= 40 treni/giorno	C198	Spinazzola - Barletta	5	66
Linee con <= 40 treni/giorno	C199	Biella - Novara	28	51
Linee con <= 40 treni/giorno	C201	Caltanissetta Xirbi - Canicattì - Aragona	11	65
Linee con <= 40 treni/giorno	C202	Campobasso - Bosco Redole - Benevento	25	84
Linee con <= 40 treni/giorno	C204	Carini - Alcamo Diramazione - Trapani	9	94
Linee con <= 40 treni/giorno	C205	Casarsa - San Vito - Portogruaro	17	21
Linee con <= 40 treni/giorno	C206	Cavallermaggiore - Cantalupo	29	90
Linee con <= 40 treni/giorno	C207	Cecina - Volterra Saline	5	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C208	Ceva - Ormea	-	35
Linee con <= 40 treni/giorno	C209	Chivasso - Asti	-	51
Linee con <= 40 treni/giorno	C210	Canicattì - Gela	5	82
Linee con <= 40 treni/giorno	C211	Giulianova - Teramo	32	25
Linee con <= 40 treni/giorno	C212	Isola della Scala - Cerea	21	20
Linee con <= 40 treni/giorno	C213	Legnago - Monselice	24	38
Linee con <= 40 treni/giorno	C214	Legnago - Rovigo	26	47
Linee con <= 40 treni/giorno	C215	Mercato S.Severino - Avellino	4	30
Linee con <= 40 treni/giorno	C216	Codola - Mercato S.Severino	10	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C217	Mondovì - Cuneo	-	27
Linee con <= 40 treni/giorno	C218	Mortara - Casale Monferr. - Asti	-	72
Linee con <= 40 treni/giorno	C219	Pinerolo - Torre Pellice	-	16
Linee con <= 40 treni/giorno	C220	Agrigento Bassa - Porto Empedocle	-	9
Linee con <= 40 treni/giorno	C221	Primolano - Bassano del Grappa	28	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C222	Priverno Fossanova - Terracina	-	18
Linee con <= 40 treni/giorno	C223	Rocchetta S.A.L. - Avellino	-	119
Linee con <= 40 treni/giorno	C224	Rocchetta S.A.L. - Spinazzola - Gioia del Colle	5	139
Linee con <= 40 treni/giorno	C225	Rovigo - Chioggia	19	56
Linee con <= 40 treni/giorno	C226	Gemona del Friuli - Pinzano - Sacile	11	74

Gruppo Prodotto	Cod. Linea	Descrizione Linea	2015 (*) treni/giorno programmati	2015 Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C227	Santhià - Arona	-	65
Linee con <= 40 treni/giorno	C228	Siena - Monte Antico - Montepescali	17	89
Linee con <= 40 treni/giorno	C229	Sulmona - Carpinone	-	118
Linee con <= 40 treni/giorno	C230	Termoli - Campobasso	13	87
Linee con <= 40 treni/giorno	C231	Terni - Sulmona	20	163
Linee con <= 40 treni/giorno	C232	Trento - Primolano	35	67
Linee con <= 40 treni/giorno	C233	Vercelli - Casale Popolo	-	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C234	Palazzolo sull'Oglio - Paratico Sarnico	-	10
Linee con <= 40 treni/giorno	C235	Ciampino - Frascati	28	10
Linee con <= 40 treni/giorno	C236	Foggia - Manfredonia	10	36
Linee con <= 40 treni/giorno	C237	Golfo Aranci Mar.ma - Olbia	8	23
Linee con <= 40 treni/giorno	C239	Pergola - Fabriano	-	32
Linee con <= 40 treni/giorno	C241	Porto Torres Pcc - Sassari	8	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C243	Saluzzo - Cuneo	5	34
Linee con <= 40 treni/giorno	C244	Santhià - Biella S.Paolo	32	27
Linee con <= 40 treni/giorno	C245	Savigliano - Saluzzo	3	15
Linee con <= 40 treni/giorno	C246	Susa - Bussoleno	35	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C247	Torre A.Centrale - Gragnano	13	10
Linee con <= 40 treni/giorno	C248	Trofarello - Chieri	37	9
Linee con <= 40 treni/giorno	E000	Vievola - Breil Sur Roya	-	47
Linee con <= 40 treni/giorno	F059	VILLA LITERNO - POZZUOLI [NAPOLI]	30	21
Linee con <= 40 treni/giorno	F065	ANCONA - ORTE (compresa Ancona - Ancona Marittima)	38	203
Linee con <= 40 treni/giorno	F071	CASERTA - FOGGIA	23	159
TOTALE Linee con <= 40 treni/giorno				**8.124**

Gruppo Prodotto	Cod. Linea	Descrizione Linea	2015 (*) treni/giorno programmati	2015 Estensione km Linea
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C002	Chivasso - Aosta	45	99
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C007	Valenza - Alessandria	71	15
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C009	Fossano - Cuneo	49	25
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C011	Trofarello - Fossano	97	50
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C024	Vignale - Novara	94	4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C027	Torreberetti - Valenza	55	6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C032	Premosello Chiov. - Cuzzago	54	4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C033	Cuzzago - Borgomanero	54	37
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C034	Borgomanero - Vignale	55	27
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C039	Sondrio - Colico	53	40
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C040	Colico - Lecco	59	39
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C044	Lecco - Ponte S.Pietro	57	25
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C045	Calolziocorte O. - Carnate Usmate	93	18
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C048	Ponte S.Pietro - Rovato	45	39
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C050	Bivio Bergamo - Treviglio Ovest	49	3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C051	Bergamo - Treviglio Ovest - Treviglio	94	22
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C052	S. Zeno Folzano - Olmeneta	41	34
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C053	Olmeneta - Cremona	78	11
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C058	Milano P.Genova - Mortara	66	44
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C061	Codogno - Cremona	58	27
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C062	Cremona - Piadena	64	28
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C063	Piadena - Mantova	51	34
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C064	Brescia - S. Zeno Folzano	70	6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C067	Fortezza - S.Candido	53	65
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C068	Bolzano - Merano	55	31
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C077	Ponte delle Alpi - Belluno	45	8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C080	Castelfranco Veneto - Camposampiero	68	12
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C081	Camposampiero - Vigodarzere	87	13
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C082	Vigodarzere - Padova	59	7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C086	Vicenza - Cittadella	48	24
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C087	Cittadella - Castelfranco Veneto	47	12
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C088	Castelfranco Veneto - Treviso	79	25
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C091	Bassano del Grappa - Castelfranco Veneto	57	19
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C092	Castelfranco Veneto - Maerne di Martellago	56	25
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C106	Castelbolognese - Lugo	45	14
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C107	Lugo - Russi	44	11
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C113	Viareggio - Lucca	51	23
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C116	Lucca - Pistoia	52	44
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C117	Pisa - Lucca	48	24

Gruppo Prodotto	Cod. Linea	Descrizione Linea	2015 (*) treni/giorno programmati	2015 Estensione km Linea
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C118	Pistoia - Prato	92	17
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C121	Empoli - Siena	57	63
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C129	Viterbo - Cesano	41	60
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C135	Ciampino - Velletri	42	27
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C137	Aversa - Marcianise - Caserta	46	15
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C146	Nocera Inferiore - Salerno (via CAVA T.)	72	17
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C147	Salerno - Arechi	58	6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C150	Bari - Brindisi	83	111
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C151	Brindisi - Lecce	66	42
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C167	Castiglione C. - Cosenza	50	4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C169	Messina - Catania	57	95
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C170	Catania - Lentini Diramazione	44	23
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C176	Fiumetorto - Palermo	99	43
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C184	Palermo Centrale - Palermo Marittima	60	12
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C188	Decimomannu - Cagliari	99	16
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C242	Salsomaggiore T. - Fidenza	44	9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F001	MODANE / MODANE FX - ALPIGNANO [TORINO]	81	92
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F003	[TORINO] TROFARELLO - ARQUATA	93	101
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F007	SAVONA - GENOVA VOLTRI [GENOVA]	97	35
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F009	VENTIMIGLIA - SAVONA	55	106
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F013	ISELLE [DOMODOSSOLA] - GALLARATE [MILANO] (compresa via Domo II)	88	86
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F015	PINO TRONZANO [LUINO] - GALLARATE	47	46
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F019	ARQUATA - MIGNANEGO / GENOVA RIVAROLO / GENOVA CAMPASSO [GENOVA] (compresa via Isola del Cantone)	82	71
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F021	ALESSANDRIA - PIACENZA (compresa Broni - Bressana B.)	60	82
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F029	VERONA - TAVERNELLE [BOLOGNA]	82	106
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F035	[VENEZIA] VENEZIA CARPENEDO - VILLA OPICINA / TRIESTE	82	196
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F037	TARVISIO BOSCOVERDE - MOGLIANO [VENEZIA]	92	221
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F039	UDINE - MONFALCONE via GORIZIA (compresa Gorizia - Nova Gorica)	59	62
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F047	PARMA / FIDENZA - PONTREMOLI - VEZZANO / SARZANA	45	151
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F051	PISA - MACCARESE [ROMA] (compresa Vada - Collesalvetti)	66	357
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F053	[FIRENZE] FIRENZE ROVEZZANO - FARA SABINA [ROMA] (Linea Lenta)	86	271

Gruppo Prodotto	Cod. Linea	Descrizione Linea	2015 (*) treni/giorno programmati	2015 Estensione km Linea
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F061	[ROMA] CIAMPINO - ACERRA [NAPOLI] (via Cassino) (comprese linee Rocca d'Evandro - Venafro/Vairano e Santa Maria C.V. - Maddaloni M. S.to e linee Bivio Maddaloni / Cancello - Maddaloni Marcianise Smistamento)	65	260
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F073	[NAPOLI] PORTICI - SALERNO	96	85
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F075	SALERNO - PAOLA	60	217
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F077	PAOLA - REGGIO CALABRIA CENTRALE (compresa Eccellente - Rosarno)	48	250
TOTALE Linee con > 40 e < 100 treni/giorno				**4.349**
Linea con >= 100 treni/giorno	C046	Carnate Usmate - Monza	138	12
Linea con >= 100 treni/giorno	C049	Porto Ceresio - Varese - Gallarate	108	33
Linea con >= 100 treni/giorno	F005	[MILANO] MILANO ROGOREDO - ARQUATA (compresa via Novi L. e via Bressana B. - Arena Po)	121	124
Linea con >= 100 treni/giorno	F011	[TORINO] SETTIMO T. - RHO [MILANO] (compresa Novara Boschetto)	135	117
Linea con >= 100 treni/giorno	F017	CHIASSO - SEREGNO [MILANO] (compresa via Monteolimpino 2)	113	41
Linea con >= 100 treni/giorno	F023	[MILANO] PIOLTELLO L. - BRESCIA VERONA	150	159
Linea con >= 100 treni/giorno	F025	VERONA - PADOVA	146	89
Linea con >= 100 treni/giorno	F027	BRENNERO - VERONA	134	244
Linea con >= 100 treni/giorno	F031	PADOVA - S.PIETRO IN CASALE [BOLOGNA]	124	102
Linea con >= 100 treni/giorno	F033	PADOVA - MIRA M. [VENEZIA]	146	46
Linea con >= 100 treni/giorno	F041	[MILANO] MILANO ROGOREDO - LAVINO [BOLOGNA]	189	218
Linea con >= 100 treni/giorno	F043	[BOLOGNA] BOLOGNA S.RUFFILLO - FIRENZE CASTELLO [FIRENZE]	102	96
Linea con >= 100 treni/giorno	F045	[GENOVA] GENOVA NERVI - PISA	122	158
Linea con >= 100 treni/giorno	F049	[FIRENZE] FIRENZE CASCINE - PISA	113	91
Linea con >= 100 treni/giorno	F055	[FIRENZE] FIRENZE ROVEZZANO - SETTE BAGNI [ROMA] (Linea Direttissima)	184	272
Linea con >= 100 treni/giorno	F057	[ROMA] TORRICOLA - FRATTAMAGGIORE [NAPOLI] (via Formia)	114	188
Linea con >= 100 treni/giorno	F063	[BOLOGNA] MIRANDOLA O. - ANCONA (compresa Ancona - Ancona Marittima)	143	193
Linea con >= 100 treni/giorno	F067	ANCONA - FOGGIA	102	319
Linea con >= 100 treni/giorno	F069	FOGGIA - BARI (compresa Enziteto Catino - Bari S.Spirito)	104	128
TOTALE Linea con >= 100 treni/giorno				**2.632**
Linee all'interno dei Nodi	N001	Torino	123	86
Linee all'interno dei Nodi	N002	Milano	154	208
Linee all'interno dei Nodi	N003	Venezia	116	67
Linee all'interno dei Nodi	N004	Genova	119	73
Linee all'interno dei Nodi	N005	Bologna	78	170
Linee all'interno dei Nodi	N006	Firenze	121	47
Linee all'interno dei Nodi	N007	Roma	128	232
Linee all'interno dei Nodi	N008	Napoli	124	60
TOTALE Linee all'interno dei Nodi				**943**

Gruppo Prodotto	Cod. Linea	Descrizione Linea	2015 (*) treni/giorno programmati	2015 Estensione km Linea
Linee AC/AV	A001	Roma-Napoli AV/AC	97	233
Linee AC/AV	A003	Torino-Milano AV/AC	41	132
Linee AC/AV	A005	Milano-Bologna AV/AC	118	218
Linee AC/AV	A007	Bologna - Firenze AV/AC	170	91
TOTALE Linee AC/AV				**675**
TOTALE complessivo				**16.724**

(*) programmato al 31.12.2015 per esercizio 2016

	Collegamenti ferroviari marittimi per garantire la continuità territoriale
1	Villa San Giovanni - Messina
2	Messina - Villa San Giovanni
3	Villa San Giovanni/Messina - Golfo Aranci
4	Golfo Aranci - Villa San Giovanni/Messina

Allegato 4 a

Prospetto Fonti e Impieghi delle risorse per Competenza

(Attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria, Circolazione Safety, Security, Navigazione)

RISORSE PER COMPETENZA

	IMPIEGHI	*2015 (p.m.)*	Totale 2016-2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1a	Manutenzione ordinaria, Circolazione	890	**5.343**	890	890 (1)	890 (1)	890 (1)	890(1)	890(1
1b	Safety, Security e Navigazione	85	**510**	85	85	85	85	85	85
1c	Fabbisogni in c/esercizio di cui all'art 7 (Progetto gate e contributo per sostenibilità PRM)	0	**222**	0	42	43	44	45	46
1	**Fabbisogni c/esercizio finanziati a legislazione vigente**	**975**	**5.853**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**
2	**Fabbisogni c/esercizio non finanziati a legislazione vigente**	**-**	**222**	**-**	**42**	**43**	**44**	**45**	**46**
3a	Manutenzione straordinaria	500	**4.500**	750 (3)	750	750	750	750	750
3b	Manutenzione straordinaria (Copertura fabbisogno residuo non coperto dalla Legge di Stabilità 2015)		**220**	220 (4)					
3c	Manutenzione straordinaria (Recupero definanziamento operato sul capitolo del Bilancio dello Stato 7514)		**21** (2)	21 (4)					
3	**Fabbisogni c/impianti finanziati a legislazione vigente**	**500**	**3.991**	**991**	**750**	**750**	**750**	**750**	**-**
4	**Fabbisogni c/impianti non finanziati a legislazione vigente**	**-**	**750**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**750**
5	**Fabbisogni complessivi per competenza finanziati (1+3)**	**1.475**	**9.844**	**1.967**	**1.725**	**1.725**	**1.725**	**1.725**	**975**
6	**Fabbisogni complessivi per competenza da finanziare (2+4)**	**-**	**972**	**-**	**42**	**43**	**44**	**45**	**796**

	FONTI	Cap. Bilancio Stato	*2015 (p.m.)*	Totale 2016-2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021
7a	Bilancio di previsione dello Stato (Legge 209/2015)	*1541*	975	**5.853**	975	975	975	975	975	975
7	**Totale Fonti C/Esercizio**		**975**	**5.853**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**
8a	Legge 190/2014 - Legge di Stabilità 2015 (Cap 7122/PG5)	*7122*	500	**3.720**	720 (3)	750	750	750	750	-
8b	Legge 190/2014 - Legge di Stabilità 2015 (Cap 7122/PG5)	*7122*		**30**	30 (3)					-
8C	Legge 208/2015 - Legge di Stabilità 2016 (Cap 7122/PG2)	*7122*		**241**	241 (4)					
8	**Totale Fonti c/Impianti**		**500**	**3.991**	**991**	**750**	**750**	**750**	**750**	**-**
9	**Totali Fonti finanziate a legislazione vigente per competenza (7+8)**		**1.475**	**9.844**	**1.967**	**1.725**	**1.725**	**1.725**	**1.725**	**975**
10	**Fabbisogni c/impianti e c/ esercizio non finanziati**		**-**	**972**	**-**	**42**	**43**	**44**	**45**	**796**

importi in mln di euro

(1) Ai sensi dell'art. 7, comma 1, lettera a): il fabbisogno per l'anno 2016 viene interamente proiettato su ciascuno degli anni del periodo 2017-2021. Dal 2017, in sede di aggiornamento, si potrà procedere ad un'analisi della dinamica dei costi e dell'efficientamento per verificare l'effettivo fabbisogno della manutenzione ordinaria.

(2) Nelle more della formalizzazione della rimodulazione delle risorse del cap. 7514 da parte del CIPE, è riportato il definanziamento a carico di RFI relativo all'anno 2014, al momento noto (pari a 21,4 milioni di euro).

(3) Le risorse stanziate dalla Legge 190/2014 - Legge di Stabilità 2015 (Cap 7122/PG5) per l'annualità 2016 saranno pienamente operative solo con la piena efficacia del nuovo CdP-Servizi 2016-2021. Sino ad allora per effetto della proroga del CdP-Servizi 2012-2014, di cui al DL 210 del 30/12/2015, potranno essere utilizzate per il 2016 risorse sino al limite massimo di 720 milioni di euro

(4) Viene destinato, in coerenza con l'aggiornamento 2016 del CdP Parte Investimenti, l'importo di 241,4 milioni di euro, quota parte delle risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016) a copertura dei fabbisogni

Allegato 4 b

Prospetto Fonti e Impieghi delle risorse per Cassa

(Attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria, Circolazione Safety, Security, Navigazione)

RISORSE PER CASSA SOLO PER LA PARTE FINANZIATA A LEGISLAZIONE VIGENTE (con evidenza del carryover del CdP 2012-2014)

	IMPIEGHI	*al 2015* (p.m.)	Totale 2016-2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
1a	Manutenzione ordinaria, Circolazione	3740	5.343	890	890	890	890	890	890	
1b	Safety, Security e Navigazione	370	510 (*)	85	85	85	85	85	85	
1	**Fabbisogni c/esercizio**	**4.110**	**5.853**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**-**
2a	Manutenzione straordinaria	2.157	4.473	980	850	850	850	850	93	-
2	**Fabbisogni c/impianti**	**2.157**	**4.473**	**980**	**850**	**850**	**850**	**850**	**93**	**-**
3	**Fabbisogni complessivi per cassa (1+2)**	**6.268**	**10.326**	**1.955**	**1.825**	**1.825**	**1.825**	**1.825**	**1.069**	**-**

	FONTI	Cap. Bilancio Stato	*al 2015* (p.m.)	Totale 2016-2021	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Oltre
4a	Bilancio di previsione dello Stato (risorse contrattualizzate in CdP-S 2015-2020)	*1541*	4.110	5.853	975	975	975	975	975	975	
4	**Totale Fonti c/Esercizio**		**4.110**	**5.853**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**975**	**-**
5a	Delibera CIPE n. 33 del 23.03.2012 (valore iniziale 300 mln€) (**)	*7514*	164	115	102	13					
5b	art. 1, c. 175, della l. n. 228/2012 (legge di stabilità 2013)	*7122*	300	0							
5c	Delibera CIPE 22 del 18.03.2013 - risorse a valere su art. 1, c. 176, della Legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013)	*7122*	338	0							
5d	Delibera CIPE 22 del 18.03.2013 - risorse a valere su art. 32, c. 1, del D.L. 98/2011	*7518*	211	29	29						
5e	Bilancio di previsione dello Stato (ridestinate da Legge n. 71 24.06.2013, art. 7-ter)	*1541*	262								
5e	Art 1, c- 73 della Legge 147 del 27.12.2013 (Legge Stabilità 2014)	*7122*	500	0							
5f	Legge 147 del 27.12.2013 - Legge Stabilità 2014 (Tab E, cap 7122 Pg2) - Resi operativi da Decreto-Legge 133/14 "Sblocca Italia" convertito in Legge 164 del 11.11.2014	*7122*	101	119	119						
5g	Legge 190/14 del 23.12.2014 (Legge di Stabilità 2015) - PG5	*7122*	301	3.949	710	596	850	850	850	93	
5h	Legge 208/2015 - Legge di Stabilità 2016 - PG2	*7122*		241		241					
5	**Totale Fonti c/Impianti**		**2.177**	**4.453**	**960**	**850**	**850**	**850**	**850**	**93**	**-**
6	**Totali Fonti per Cassa (4+5)**		**6.287**	**10.306**	**1.935**	**1.825**	**1.825**	**1.825**	**1.825**	**1.069**	**-**

importi in mln di euro

7	**Surplus (+)/Deficit (-) di cassa**	**20**	**(20)**	**(20)**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**

(*) il dato è da verificare in funzione del modello di servizio per la navigazione sullo Stretto di Messina

(**) Nelle more della formalizzazione della rimodulazione delle risorse del cap. 7514 da parte del CIPE, è riportato il definanziamento a carico di RFI relativo all'anno 2014, al momento noto (pari a 21,4 milioni di euro).

Allegato 4c
Prospetti Fonti e Impieghi
Contributi Legge 190/2014 (art. 1 comma 294)- anno 2015 (*)

importi in mln di euro

Contributi Legge 190/2014 (art. 1 comma 294)	Cap. Bil. Stato	Totale	2015 (**)
1 Impieghi / Fabbisogni per il trasporto ferroviario merci		100	100
2 Fonti (Competenza/Cassa)		100	100

(*) La norma di cui all'art.1, comma 294 della Legge n. 190/2014 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015) è stata notificata per certezza giuridica alla Commissione Europea il 3 febbraio 2015 cosicché l'operatività della stessa - ivi compreso il trasferimento delle risorse statali al Gestore quale presupposto necessario per le conseguenti erogazioni a favore delle imprese ferroviarie aventi diritto - è subordinata al pronunciamento dei competenti uffici della Commissione medesima (Caso SA 40887)

(**) Ai sensi del Decreto-Legge n° 185 del 25/11/2015, convertito con Legge n° 9 del 22/01/2016 le modalità di calcolo delle risorse ed attuazione sono definite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'art. 11, commi 2-bis e 2-ter del citato Decreto prevede che per gli anni 2016 e 2017 "Le risorse di cui al citato comma 294 dell'articolo 1 della legge n. 190 del 2014 sono attribuite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle imprese ferroviarie a compensazione dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario delle merci e ai servizi ad esso connessi, sostenuti dal trasporto ferroviario [...]" e che "con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono disciplinate le modalità di calcolo e di attuazione delle misure di cui al presente comma"

ALLEGATO 5

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Documento illustrativo delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria di RFI

INDICE

1. INQUADRAMENTO GENERALE DELLE 3

1.1 LE ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLA RETE 3

2. MANUTENZIONE ORDINARIA 10

2.1 ATTIVITÀ STANDARD 10

2.2 STRUTTURA DELLE ATTIVITÀ STANDARD E STRATEGIE DI GESTIONE DELLE ATTIVITÀ 11

2.3 LE ATTIVITÀ PER SETTORI D'INTERVENTO 12

3. MANUTENZIONE STRAORDINARIA 15

3.1 CRITERI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE 15

3.2 I SETTORI D'INTERVENTO 16

1. Inquadramento generale delle

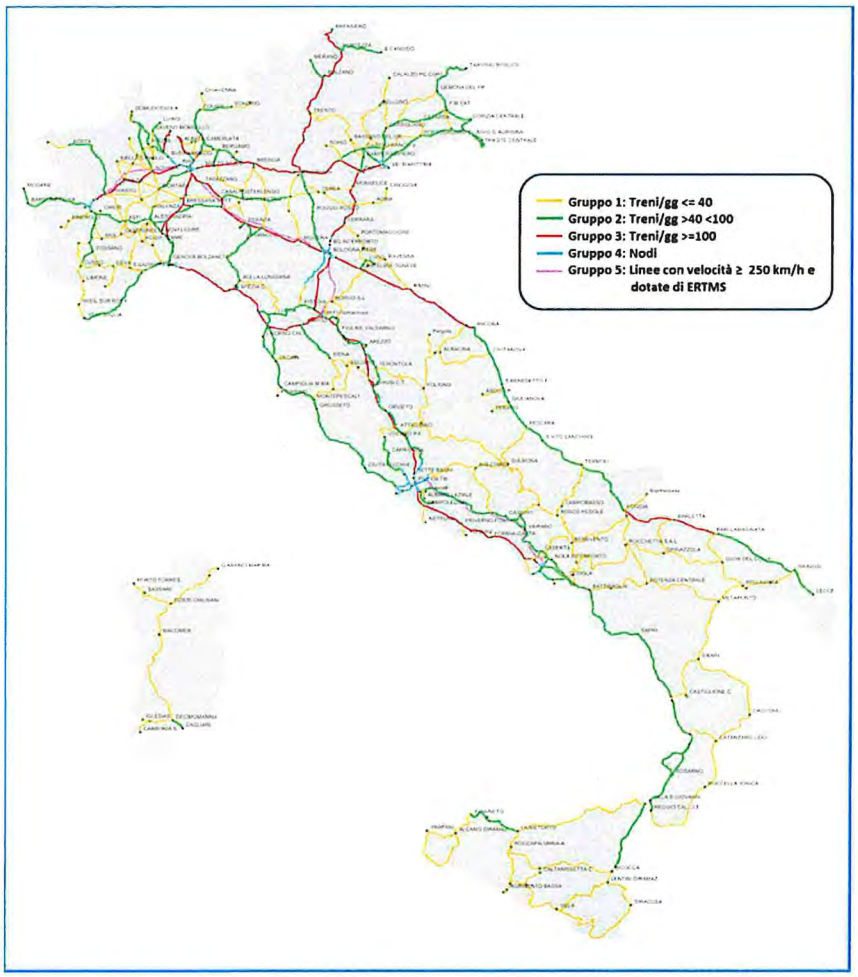
1.1 Le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria della Rete

RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale, provvede alla manutenzione di 16.724[1] km di linee ferroviarie, dei quali il 71,4% elettrificati, su cui circolano in media, ogni giorno, circa 9.000 treni.

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

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

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



Questo processo è applicato su un sistema infrastrutturale complesso, composto da numerosi elementi che coprono l'intero campo della tecnica, dal settore delle opere civili (ponti, gallerie, ecc.)

[1] Dato al 2015

al settore delle più sofisticate tecnologie (ERTMS, RBC, GSM-R, ecc.), con una distribuzione articolata che interessa l'intero territorio nazionale.

Tabella 1 – Consistenza oggetti infrastruttura ferroviaria nazionale

Settori	Consistenza oggetti	Settori	Consistenza oggetti
Corpo Stradale: Opere Civili ed armamento	~26.000 Ponti per circa 800 Km	**Impianti tecnologici : Sistemi di Segnalamento e Telecomunicazioni**	~ 22.000 Km di Cavi Tradizionali
	~ 2.100 Gallerie per circa 1.600 Km		~ 5.000 Passaggi a Livello
	~24.300 Km di Binari		~ 23.000 Segnali
	~ 30.000 Deviatoi		~ 31.000 Manovre Deviatoi
			~ 54.000 Circuiti di Binario
			~ 650 Km di ERTMS
			Sistemi di trasmiss. analogica e digitale
			Sistemi di informazione al pubblico

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

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

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

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

L'attività di **Manutenzione Straordinaria** è invece costituita da quella tipologia di interventi non ricorrenti volti al rinnovo/sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza.

Con tali attività RFI provvede, come detto, ad interventi per il mantenimento in efficienza di oltre 16.700 km di linea, per uno

sviluppo complessivo di binari di 24.278 km[2].

Gli interventi di MS sono raggruppati secondo le seguenti categorie in base alle caratteristiche:

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

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

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

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

Le azioni manutentive perseguono i seguenti principali obiettivi:

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

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

- l'aspetto patrimoniale: perché è tenuta a preservare in **condizioni ottimali gli impianti ferroviari** ed il loro valore;

[2] Dati al 31.12.2014

- l'aspetto tecnologico: perché i sistemi innovativi richiedono un **continuo impegno** per garantirne efficienza e durata;
- l'aspetto economico: perché contribuisce notevolmente al non decremento della ricchezza prodotta dall'azienda;
- l'aspetto umano: perché impegna un **significativo numero di esperti** con elevati livelli di qualificazione e professionalità.

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

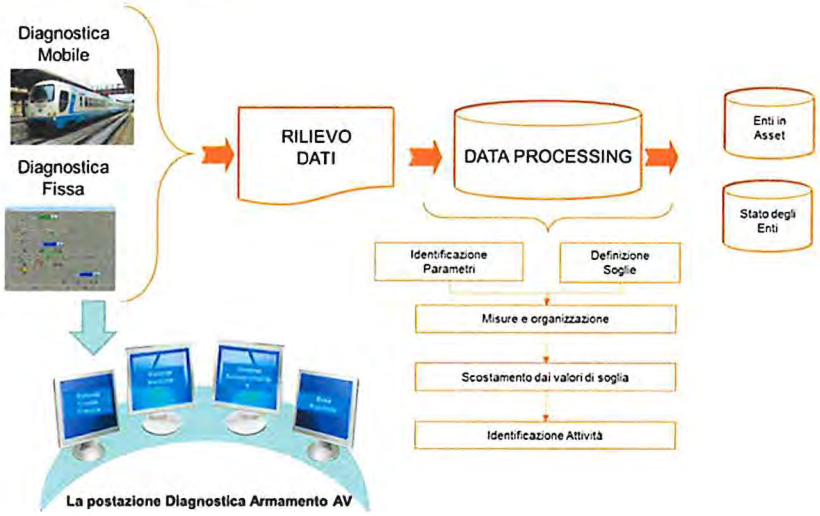
L'attento mix d'interventi di manutenzione ordinaria e di rinnovo/sostituzione/adeguamento di singoli oggetti (la cosiddetta Manutenzione Straordinaria) consente di massimizzare la vita utile degli impianti complessi, ottimizzando cioè l'intervallo di tempo intercorrente tra l'investimento originario e la dismissione e rifacimento integrale dell'impianto. Per tale motivo la ricerca del corretto equilibrio e la sinergia in fase d'implementazione dei programmi d'intervento rappresentano aspetti fondamentali per ottimizzare l'efficacia e l'efficienza dell'azione manutentiva.

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

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

La diagnostica è uno strumento insostituibile per indirizzare la pianificazione degli interventi, grazie alla quale è possibile determinare lo "stato di salute" delle diverse componenti delle infrastrutture ferroviarie.

Figura 2 – Schema illustrativo della diagnostica



La **diagnostica fissa** viene attuata mediante l'applicazione stabile di dispositivi di misura su particolari enti dell'infrastruttura, in maniera da rilevare in continuo i parametri di funzionamento.

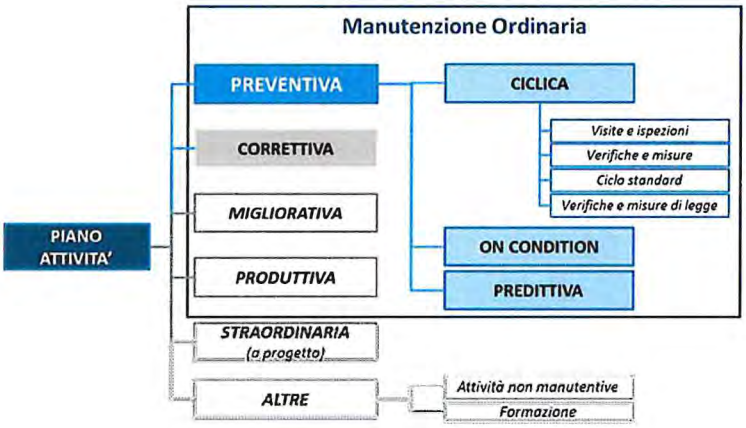
La **diagnostica mobile** viene attuata mediante rotabili attrezzati con sistemi di misura che transitano sulle linee rilevando i parametri significativi dell'infrastruttura; in particolare, i treni diagnostici di RFI monitorano tutti i parametri di funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria relativi al binario, alla linea di

contatto, agli impianti di segnalamento ed alle telecomunicazioni, in maniera da indirizzare gli interventi manutentivi laddove tali parametri superano i livelli standard previsti.

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

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

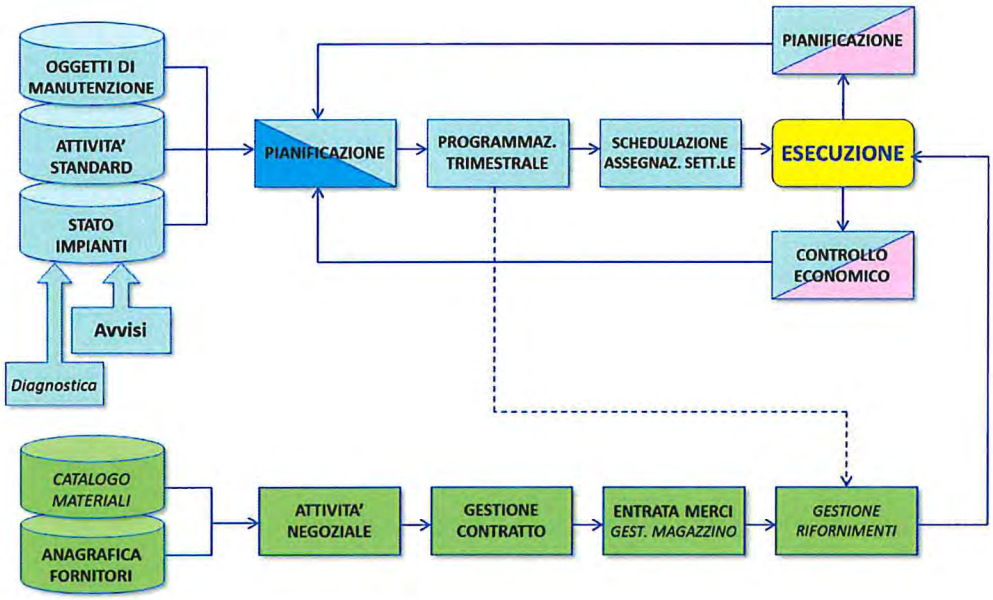
Figura 3 – Le politiche manutentive



L'intero processo manutentivo è strutturato in quattro fasi:

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

Figura 4 – Il processo manutentivo



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

In sintesi, la pianificazione delle attività manutentive dell'anno "*n*" viene elaborata nel corso dell'anno "*n-1*", nel periodo da gennaio a ottobre. Con il supporto del sistema informativo per la gestione delle attività manutentive (In.Rete2000), in funzione dell'infrastruttura gestita (oggetti di manutenzione), dei processi standardizzati (attività standard), della normativa e dello stato degli impianti (diagnostica fissa e mobile, analisi anormalità), viene definito il Piano di Manutenzione Ordinaria. Detto piano prevede, per politica manutentiva, le risorse (ore uomo, materiali, mezzi, indisponibilità e prestazioni esterne) necessarie al mantenimento in sicurezza dell'affidabilità e dell'efficienza dell'infrastruttura ferroviaria. Inoltre, sempre con il supporto del sistema informativo e dei sistemi diagnostici, in funzione del ciclo di vita degli oggetti dell'infrastruttura (binari, deviatoi, linea di contatto, ecc.), del loro ammodernamento e miglioramento ed in coerenza con le linee strategiche, viene definito il Piano degli interventi di Manutenzione Straordinaria.

Dai suddetti piani scaturisce il fabbisogno dei materiali da acquistare ed il fabbisogno di interruzioni e rallentamenti che verranno consolidati nello scenario tecnico propedeutico alla definizione dell'orario. La programmazione delle attività manutentive dell'anno "*n*" viene elaborata trimestralmente nel corso dell'anno, consolidando ed aggiornando alle nuove esigenze, quanto pianificato nell'anno "*n-1*". Con il supporto del sistema informativo, nel corso del trimestre precedente, viene consolidato l'elenco puntuale delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria da eseguirsi nel trimestre interessato, definendo puntualmente tutte le risorse (ore uomo, materiali, mezzi, indisponibilità e prestazioni esterne) necessarie.

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

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

2. Manutenzione Ordinaria

2.1 Attività Standard

La standardizzazione delle attività è fondamentale per omogeneizzare i comportamenti dei manutentori sull'intero territorio. Sulla base dell'esperienza positiva della storia manutentiva all'infrastruttura ferroviaria e attraverso il coinvolgimento di esperti manutentori, si è lavorato per:

- rendere significativa l'operazione secondo finalità tecniche ed economiche;
- facilitare i processi di pianificazione, programmazione, schedulazione e consuntivazione attraverso l'accorpamento delle operazioni.

Le attività Standard costituiscono la "normativa" di manutenzione e contengono gli elementi utili ai fini del processo di pianificazione. Per chiarezza si individua come:

- **normativa di manutenzione** per ogni singola attività standard:
  - ✓ la descrizione breve ed estesa dell'operazione/sotto-operazione;
  - ✓ la periodicità di attuazione (pacchetto di manutenzione).
- **elementi di pianificazione**, per ogni singola attività standard, tutti i dati utili per quantificare le risorse e i tempi per eseguire l'attività. I parametri che rispondono a tali caratteristiche, legati alle singole operazioni/sotto-operazioni, sono:
  - ✓ **N**: numero delle risorse necessarie per compiere l'attività standard;
  - ✓ **Durata**: ore per svolgere l'attività riferita alla risorsa unitaria. La durata dell'operazione va intesa come previsto dalle norme UNI il Tempo di manutenzione, cioè: "L'intervallo di tempo durante il quale un'azione di manutenzione è eseguita su un'entità o manualmente o automaticamente, includendo ritardi tecnici o ritardi logistici." (UNI 9910 191-08-01);
  - ✓ **Lavoro**: ore di lavoro necessarie per compiere l'attività standard, si ottiene dal prodotto del N. per la Durata.

Le attività standard sono state realizzate, sulla base delle precedenti normative e sulla conoscenza tecnica di esperti manutentori, secondo le seguenti strategie manutentive:

- attività di manutenzione **preventiva ciclica**: per queste attività si è cercato di individuare quell'insieme logico di apparecchiature che svolge una funzione ben determinata su cui elaborare tutta l'attività manutentiva;
- attività derivante da **obblighi di legge:** queste attività derivano da leggi nazionali (legge 46/90, ecc.) e in quanto tali obbligatorie;
- **attività non cicliche**: che possono essere previste ed utilizzate per tutte le politiche manutentive e possono essere effettuate sull'oggetto indipendentemente dalla politica manutentiva e dalla frequenza e, pianificabili come tali o modificabili secondo la necessità.

La manutenzione **preventiva ciclica** si scompone ulteriormente in:

- **visite e ispezioni:** sono tutte quelle attività di controllo visivo effettuate ai diversi livelli dal personale manutentore che evidenziano lo stato di salute degli impianti; la complessità e la vastità dell'infrastruttura ferroviaria necessità sempre più di una sorveglianza attenta da parte di tutto il personale manutentore indipendentemente dalla specializzazione; queste attività non potranno essere sostituite da apparecchiature di diagnostica perché gli

elementi da valutare non possono prescindere dal controllo attento, anche se solo visivo, del manutentore.

- **verifiche e misure di legge:** riguardano tutte quelle attività di misurazione e verifica imposte dalla legge che, anche se automatizzate, vanno certificate attraverso la compilazione di appositi modelli da parte di personale debitamente incaricato.
- **verifiche e misure per manutenzione:** comprende le attività di misurazione strumentale che se automatizzate, possono essere immediatamente riassorbite come risorsa uomo. Il confine però tra verifiche e misure per manutenzione e le attività manutentive intrusive è spesso di difficile individuazione, soprattutto per le apparecchiature elettroniche di telecomunicazioni. In questo caso e in altri analoghi le attività manutentive intrusive, di scarso valore tecnico e/o di durata, vengono inglobate in tali attività.
- **cicli standard:** attività cicliche intrusive (smontaggio, lubrificazione, test di funzionamento ecc.) a periodicità costante, che mirano a mantenere il buono stato di conservazione dell'oggetto. Le attività previste attualmente tengono conto del livello di diagnostica raggiunto, infatti per il settore armamento, dove è particolarmente sviluppata, l'impegno della risorsa uomo per questa politica è irrilevante.

2.2 Struttura delle attività standard e strategie di gestione delle attività

Le attività standard sono strutturate in Gruppo Cicli, Ciclo di lavoro, Operazione e Sotto-operazione. Ad un ciclo di lavoro è associata una strategia di manutenzione, che identifica il criterio di schedulazione delle varie operazioni descritte nel ciclo.

Sono previste due tipologie di strategie, su base temporale, che determinano:

- il vincolo di esecuzione dell'attività in base alla programmazione effettuata dal sistema gestionale della manutenzione (InRete 2000), che si traduce indicando all'interno dell'apposito campo dei Cicli le seguenti codifiche:
  - ✓ AC: strategia di manutenzione (generica). Questa strategia non vincola l'esecuzione alle date pianificate/programmate e quindi le stesse possono essere modificate da parte del Responsabile;
  - ✓ AV: strategia di manutenzione legata a vincoli di legge. Quest'ultima vincola l'esecuzione alle date pianificate/programmate ed è utilizzata per gli adempimenti di legge;
  - ✓ AS: strategia a data vincolata. Questa strategia ha l'obiettivo di distinguere quelle attività che, come per quelle gestite attraverso la strategia esistente "AV", dovranno essere effettuate nel rispetto delle modalità, delle frequenze e delle date previste. In particolare si è applicata tale strategia individuando tutte le attività più importanti da effettuarsi sugli oggetti connessi maggiormente alla sicurezza dell'esercizio. In particolare gli oggetti su cui dovranno essere effettuate le attività individuate con tale strategia sono quelli relativi all'armamento, alla sede ed al segnalamento.

- la possibilità di riprogrammare l'attività da parte del Responsabile del Centro di Lavoro.

Figura 5 – Tabella Gruppo cicli

Cod.	Attività	Cod.	Specializzazione	Classe oggetto
L	Manutenzione ciclica – verifiche e misure di legge	P	Cicli contenenti almeno una attività che prevede l'intervento di più specializzazioni.	es: S34250 (interruttore)
V	Manutenzione ciclica – verifiche e misure per manutenzione	A	Cicli contenenti attività specialistiche Lavori (Armamento, Opere Civili e Opere d'arte)	
I	Manutenzione ciclica – visite e ispezioni.	B	Cicli contenenti attività specialistiche agli Acquedotti e agli impianti idrotermici.	
S	Manutenzione ciclica – ciclo standard	C	Cicli contenenti attività specialistiche E (LP, TE, SSE e LFM.)	
T	Attività non cicliche	D	Cicli contenenti attività specialistiche E (IS)	
		E	Cicli contenenti attività specialistiche E (TLC)	
		F	Cicli contenenti attività specialistiche comuni a tutto il settore E.	
		G	Cicli contenenti attività comuni a tutti i settori E e Lavori.	

Di seguito vengono riportati sinteticamente, a titolo semplificativo, i concetti fondamentali relativi alle attività cicliche del settore armamento, che costituiscono l'input per tutta la manutenzione "*on condition*".

2.3 Le attività per settori d'intervento

L'evoluzione dei mezzi di controllo e dei sistemi informativi di diagnostica ha permesso il passaggio dalla manutenzione sistematica o ciclica, alla manutenzione "*on condition*" (su condizione), cioè eseguita in relazione allo stato corrente dell'infrastruttura e alla sua effettiva esigenza di manutenzione. Pertanto, grazie all'attività diagnostica è possibile migliorare la gestione delle priorità e delle risorse, e anche valutare il tempo di vita residuo di un bene, così da prevenire i guasti e i degradi (manutenzione predittiva).

Al fine di garantire un controllo costante ed approfondito dello stato degli oggetti del settore dal quale possa scaturire una manutenzione mirata che punti, senza sprechi di risorse, alla prevenzione dell'avaria, si ritiene strategica tutta l'attività di vigilanza, verifiche e misure da eseguire ciclicamente.

Di seguito vengono riportati i principali oggetti manutenuti per garantire la sicura e regolare circolazione per settore di specializzazione.

Armamento ed opere civili

- **Visite e ispezioni: vigilanza della linea** alle località e tratte e oggetti associati (Binari, Deviatoi, Sede, Opere d'arte, Ponti, Gallerie ecc.);
- **verifiche e misure di legge:** ai mezzi d'opera e alle funi e catene
- **verifiche e misure per manutenzione:** misure geometriche e difettosità del binario, Deviatoi, Opere d'arte, Gallerie, Ponti ecc. rilevabili anche dalla diagnostica fissa e mobile
- **cicli standard:** tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Binari, Deviatoi, Sede, Opere d'arte, Ponti, Gallerie ecc.) e la relativa componentistica

Trazione elettrica e SSE

- **Visite e ispezioni: vigilanza della linea** agli oggetti tecnologici (Linea di contatto, Circuito di Protezione, Sottostazioni, Linee Primarie);
- **verifiche e misure di legge:** ai mezzi d'opera, alle funi e catene e agli impianti di terra;
- **verifiche e misure per manutenzione:** misure elettriche agli oggetti tecnologici (Linea di contatto, Circuito di Protezione, Sottostazioni, Linee Primarie);
- **cicli standard:** tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Linea di contatto, Circuito di Protezione, Sottostazioni, Linee Primarie) e la relativa componentistica.

Luce e forza motrice

- **Visite e ispezioni: vigilanza della linea** agli oggetti tecnologici (Impianti elettrici, Cabine di trasformazione, Quadro, Impianti LFM in galleria, meccanismi speciali);
- **verifiche e misure di legge:** ai mezzi d'opera, alle funi e catene e agli impianti di terra;
- **verifiche e misure per manutenzione:** misure elettriche agli oggetti tecnologici (Impianti elettrici, Cabine di trasformazione, Quadro, Impianti LFM in galleria, meccanismi speciali);
- **cicli standard:** tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Impianti elettrici, Cabine di trasformazione, Quadro, Impianti LFM in galleria, meccanismi speciali) e la relativa componentistica.

Impianti e Segnalamento

- **Visite e ispezioni: vigilanza della linea** agli oggetti tecnologici (apparecchiature per manovre deviatoi e PL, segnali, punti informativi, sistemi di distanziamento, apparati, Posto Centrale Comando e Controllo ecc.);
- **verifiche e misure di legge:** ai mezzi d'opera, alle funi e catene e agli impianti di terra;
- **verifiche e misure per manutenzione:** misure elettriche e geometriche agli oggetti tecnologici (apparecchiature per manovre deviatoi e PL, segnali, punti informativi, sistemi di distanziamento, apparati, Posto Centrale Comando e Controllo ecc.);
- **cicli standard:** tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (apparecchiature per manovre deviatoi e PL, segnali, punti informativi, sistemi di distanziamento, apparati, Posto Centrale Comando e Controllo ecc.) e la relativa componentistica.

Telecomunicazioni

- **Visite e ispezioni: vigilanza della linea** agli oggetti tecnologici (Nodi di Telecomunicazioni Centrali telefoniche e CED, Reti e apparecchiature collegate, Cavi di trasmissione, Impianti Radio Cavo, Sistemi di Informazione al Pubblico, Impianti GSM-R);
- **verifiche e misure di legge:** ai mezzi d'opera, alle funi e catene e agli impianti di terra;

- **verifiche e misure per manutenzione:** misure elettriche agli oggetti tecnologici (Impianti elettrici, Cabine di trasformazione, Quadro, Impianti LFM in galleria, meccanismi speciali);
- **cicli standard:** tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Nodi di Telecomunicazioni Centrali telefoniche e CED, Reti e apparecchiature collegate, Cavi di trasmissione, Impianti Radio Cavo, Sistemi di Informazione al Pubblico, Impianti GSM-R) e la relativa componentistica.

Terminali e Servizi

- **Visite e ispezioni:** ai Fabbricati e aree per l'accoglienza del viaggiatore (Marciapiedi, Pensiline, Illuminazione, servizi accessori, servizi igienici ecc.);
- **verifiche e misure di legge:** agli ascensori, scale mobili, tappeti mobili ecc.;
- **verifiche e misure per manutenzione:** misure elettriche agli oggetti (ascensori, scale mobili, tappeti mobili ecc);
- **cicli standard:** tutte le attività manutentive sugli oggetti di competenza (Marciapiedi, Pensiline, Illuminazione, servizi accessori, servizi igienici ecc.) e la relativa componentistica.

3. Manutenzione Straordinaria

3.1 Criteri Generali per la Pianificazione

Le linee guida emesse a livello centrale indirizzano le singole Direzioni Territoriali Produzione (DTP) alla corretta individuazione degli interventi di manutenzione straordinaria da effettuare. Le linee guida sono emesse tenendo conto, oltre che delle norme e delle disposizioni di legge vigenti, degli esiti derivanti da:

- attività di Audit sulle Direzioni Territoriali Produzione da parte dell'ANSF;
- attività di Audit effettuati da Direzione Audit e da parte di soggetti esterni alla società;
- verifiche Ispettive Interne del SIGS;
- andamento degli Indici di affidabilità e disponibilità;
- andamento degli Indici di qualità di gestione dell'infrastruttura;
- andamento degli Indici di *customer sactisfation* forniti dall'Osservatorio di mercato in termini di qualità percepita ed erogata.

In linea generale, le attività di manutenzione devono essere orientate a:

- Garantire tutti gli interventi per assicurare la sicurezza della circolazione su tutte le tipologie di linea, per il raggiungimento dei seguenti obiettivi indicati dall'ANSF:
- Pianificare in maniera integrata le attività manutentive nel rispetto della sicurezza;
- Privilegiare gli interventi manutentivi sulle linee ad alta sollecitazione, fermo restando gli standard di sicurezza che sono da garantire su tutte le linee
- Ottimizzare il mix "*make or buy*";
- Efficientare e razionalizzare la gestione del pronto Intervento;
- Sviluppare l'installazione e l'utilizzazione di telediagnostica e telecontrollo/comando;
- Massimizzare l'utilizzo dei mezzi di lavoro;
- Ottimizzare la gestione dei materiali.

I singoli interventi di manutenzione straordinaria sono raggruppati in base alle caratteristiche, secondo le seguenti categorie:

- "Manutenzione Straordinaria" (MS) contiene gli interventi alle infrastrutture ferroviarie per le quali vengono richieste attività di rinnovo degli impianti;
- "Miglioramento Infrastrutturale" (MI) contiene gli interventi di rinnovo degli impianti/apparecchiature finalizzati a sostanziali miglioramenti infrastrutturali;
- "Aumento Produttività" (AP) contiene gli interventi che per motivi tecnici, organizzativi ed economici devono essere eseguiti tramite il personale interno;
- "Obblighi di Legge" (OL) che ricomprendono tutte le azioni che oggetto di inserimento nel Piano di Sicurezza e gli interventi che tendono ad eliminare/rinnovare impianti secondo quanto previsto da Istruzioni, Regolamenti, Atti emanati dall'ANSF o dal Gestore Infrastruttura o da Enti esterni o Leggi dello Stato;
- "Acquisti a rimpiazzo" (AQ) per: acquisti di attrezzature connesse alle attività di manutenzione (attrezzatura per il personale della linea macchinari, attrezzature di officina e laboratori di prova impianti di comunicazione, attrezzatura uffici sistemi informatici, arredo urbano per le stazioni (sedute, posaceneri, etc).

Nel pianificare gli interventi si tiene inoltre conto delle seguenti direttive:

- L'intervento deve riguardare interventi cantierabili per l'anno cui si riferisce la pianificazione, ovvero quelli per i quali sia disponibile la progettazione (definitiva/esecutiva) e i necessari nulla osta/benestare.
- I lavori con durata di esecuzione in più anni devono essere pianificati per fasi funzionali, possibilmente coincidenti con le pianificazioni annuali.

3.2 I Settori d'intervento

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

Armamento ed opere civili

Armamento

- Elementi infrastrutturali su binari di corsa degradati e/o obsoleti :
  - ✓ Rinnovo/cambio ferro/revisione agli scambi e ai binari con rotaie particolarmente usurate che hanno presentato fenomeni di rottura in testata o campata;
  - ✓ Rinnovamento/STT dei tratti di binario armati con traverse in legno che presentano elementi infrastrutturali critici o potenzialmente tali (inefficienza tenuta telaio per oltre il 30% degli attacchi);
  - ✓ Eliminazione delle criticità infrastrutturali che generano ricorrenti difettosità di geometria del binario (es. traverse con scartamento stretto/largo, inquinamento massicciata, tenuta degli attacchi, schiacciamento testate di binario giuntato, ecc.);
  - ✓ Rinnovamento dei deviatoi;
- Regolazione termica binari di circolazione:
  - ✓ costituzione della L.R.S. in tutti i casi ammessi dalle norme;
- Elementi infrastrutturali su binari non di corsa degradati e/o obsoleti:
  - ✓ rinnovamento/STT dei binari centralizzati (precedenza e incrocio) armati con traverse in legno che presentano elementi infrastrutturali critici o potenzialmente tali;
  - ✓ rinnovamento/STT dei binari non centralizzati (fascio e smistamento) particolarmente utilizzati, che presentano elementi infrastrutturali critici o potenzialmente tali ,
- Eliminazione dei deviatoi immobilizzati con dispositivo art. 8 I.S.D:
  - ✓ Deviatoi inseriti sui binari di corsa/circolazione non più inutilizzati ripristinando il binario corrente.
- Comunicazioni poste su binari di corsa per obbligo normativo:
  - ✓ Rinnovo comunicazioni, che non soddisfano la "verifica della sovrapposizione dei respingenti" secondo quanto indicato nella nota n° RFI-DTC\A0011\P \2002\0000319.
- Semplificazione Impianti.
  - ✓ In occasione di rivisitazione del piano ferro di stazione o nuovo PR o rinnovo radici o right-size, prevedere l' eliminazione degli scambi Inglesi semplici e doppi posti sui binari di corsa mediante sdoppiamento con scambi semplici .

Opere civili

La pianificazione dovrà essere impostata secondo le seguenti valutazioni e priorità:

- **Ponti, gallerie ed alle altre opere d'arte del corpo stradale:** prioritariamente per le opere maggiormente ammalorate e coerentemente con quanto dichiarato nel sistema informativo (giudizio dell'avviso V1) pianificare interventi per:
  - ✓ Studi, progettazioni e indagini geognostiche .
  - ✓ Consolidamento e restauro delle opere d'arte e del corpo stradale, con priorità ai ponti con relative opere a presidio;
  - ✓ Sistemazione delle scarpate e delle opere accessorie per migliorare lo smaltimento delle acque e quindi la durabilità e le prestazioni del corpo stradale ed in particolare della piattaforma (realizzazione/adeguamento di fossi di guardia, cunette, scivoli, tombini, riprofilatura scarpate, sistemazione stradelli, eliminazione di vegetazione infestante) prioritariamente per le tratte interessate da frequenti avvisi di avaria.
  - ✓ Sostituzione travate metalliche vetuste, prioritariamente per quelle "ante 1925", di norma con impalcati a travi incorporate.
- **Punti singolari:** pianificare interventi tesi:
  - ✓ All'eliminazione e\o mitigazione del rischio associato ai "punti singolari" della linea (frana, erosione, caduta massi) coerentemente con le segnalazioni inserite nel sistema informativo (sedi tecniche "punti singolari" e opere di difesa associate e secondo una scala di priorità definita sulla base delle effettive condizioni rilevate a seguito dell'attività di presidio (vigilanza linea, visite al corpo stradale e alle opere d'arte).
  - ✓ Alla ricostituzione della piattaforma nei casi in cui questa ha perso la propria funzionalità ed è causa di inquinamento sistematico della massicciata, prioritariamente per le tratte interessate da frequenti avvisi di avaria e\o interventi di livellamento e pertanto segnalate nel sistema informativo (sedi tecniche "punti singolari" del tipo "piattaforma cedevole").
- **Protezione della sede:** pianificare interventi per:
  - ✓ La realizzazione delle recinzioni lungo linea, prioritariamente nei tratti dove la morfologia dei luoghi non garantisce la protezione della sede rispetto alle attività antropiche circostanti (es.: tratti di sede a raso che attraversano zone urbanizzate, tratti di linea che costeggiano la costa in zone con frequentazione turistica ecc.).

Trazione elettrica e SSE

Sottostazioni

Per le SSE occorre porre particolare attenzione alle avarie di oggetti di manutenzione che comportino interferenze o perturbazione alla circolazione ferroviaria (extrarapidi, sezionatori 3kV, discese di alimentazione, ASDE, telecomando, trasformatori di gruppo, alimentatori e quadri servizi ausiliari ca/cc, batterie di continuità) con particolare riguardo a quelle più ricorrenti al fine di risolverne le cause e se opportuno pianificarne gli interventi di manutenzione straordinaria necessari.

In particolare dovranno essere rispettati in ordine di priorità i seguenti criteri per il rinnovo e potenziamento dell'asset:

- Adeguamento dei gruppi SSE da 3,6 MW a 5,4 MW;
- Realizzazione di nuovi impianti e/o riposizionamento di quelli esistenti al fine di garantire un distanziamento tra SSE coerente con le sollecitazioni della linea;
- Attrezzaggio SSE e Cabine TE con protezioni di tipo digitale e asservimento extrarapidi con apparecchiature ASDE 3;

- Sostituzione interruttori AT in olio ridotto con interruttori in SF6;
- Rinnovo dei reparti di distribuzione 3kVcc delle SSE e Cabine TE con oltre 30 anni di esercizio;
- Riqualificazione reparti AT SSE a 66 kV a livello di tensione 132 kV/150 kV.
- Installazione nelle SSE/CTE in presenza anche di un solo episodio di taglio del filo di contatto dei dispositivi di protezione contro taglio linea di contatto (SDA o ASDE3);
- Realizzazione della separazione galvanica tra SSE e FV;
- Sostituzione protezioni selettive distanziometriche di tipo elettromeccanico/elettronico con altre di tipo numerico di ultima generazione;
- Adeguamento circuiti di manovra interruttori di linea primaria per realizzare la ricchiusura automatica uni-tripolare a seguito di intervento protezioni linea;
- Rinnovo impianti di terra di SSE non adeguati alle attuali correnti di cortocircuito;

In generale comunque deve essere previsto il rinnovo delle apparecchiature tecnologicamente superate e con maggior influenza sulla continuità della circolazione ferroviaria e sulla sicurezza degli operatori con apparecchiature/sistemi di recente introduzione, in particolar modo per quelle che forniscano prestazioni notevolmente superiori come affidabilità e diagnosticabilità.

Luce e Forza Motrice

- Sostituzione isolatori in porcellana con isolatori in gomma siliconica su linee aeree MT;
- Adeguamento sistema di protezione linee MT esercìte a neutro isolato;
- Rifasamento impianti;
- Impianti Riscaldamento Elettrico per snevamento Deviatoi (RED) con manovra di tipo elettrico su stazioni in base alla sollecitazione della linea;
- Introduzione illuminazione a LED su pensiline e sottopassi;
- Installazione di un sistema di telegestione ed efficientamento energetico degli impianti Luce e Forza Motrice attraverso il telecomando/telecontrollo per le gestione delle seguenti utenze:
  - ✓ Impianti RED (tutti i deviatoi riscaldati elettricamente);
  - ✓ Torri faro (per piazzali con TF $\geq$ 4);
  - ✓ Quadri di alimentazione illuminazione pensiline e sottopassi;
- Realizzazione di una piattaforma unica integrata per la gestione e manutenzione degli impianti LFM attraverso l'utilizzo del sistema di telegestione di cui al precedente punto.

Linea di Contatto

Per alcuni componenti della linea di contatto, se è maturata la condizione di vetustà/obsolescenza e/o di non rispondenza ad adeguati livelli di affidabilità, si dovrà cominciare a sostituire in ordine di priorità i materiali non più rispondenti agli standard costruttivi perché a fine ciclo di vita utile (e/o quelli che hanno dato luogo ad anormalità di esercizio) tenendo conto che sono stati messi a categoria e progressivo altri materiali tecnicamente più evoluti. In particolare si dovrà pianificare e programmare la:

- Sostituzione della fune portante da 65 mm^2 nei binari di precedenza e/o secondari delle stazioni prevedendo una sezione complessiva di 220 mm^2;

- Sostituzione dei sezionatori a corna a mancanza installati nei PSA con i nuovi complessi di sezionamento a 3 kVcc partendo dalle linee con più di 100 treni/giorno;
- Rinnovo e potenziamento degli alimentatori con 2 corde da 230 mm^2 per linee fino a 440 mm^2 e con 3 corde da 230 mm^2 per linee oltre 440 mm^2.
- Completa eliminazione della schematica a T e realizzazione della schematica a C con sezionamenti intermedi;
- Motorizzazione e telecomando di tutti i sezionatori relativi ai binari di corsa e di quelli che derivano l'alimentazione da questi;
- Sostituzione degli isolatori in porcellana con quelli compositi e contemporanea sostituzione dei conduttori con particolare riguardo alle funi particolarmente vetuste;
- Eliminazione delle funi portanti impiegate come feeder per ottenere il 440 mm^2;
- Eliminazione dei posti di Regolazione Automatica del tiro su portale triangolare;
- Sostituzione delle vecchie taglie di RA con quelle a carrucole e se ritenuto più utile il rifacimento di tutto il complesso di RA secondo il nuovo standard 540 mm^2 ;
- Installazione nuovo dispositivo di ripresa dei conduttori ormeggiati con nuove morse di amarro in sostituzione delle "stroppe" e dei morsetti a cavallotto,
- Installazione morsetti con attacco a bottone e pendini conduttori in CuNi2Si;
- Eliminazione di tutti i vecchi isolatori di sezione realizzati con "legni di sezione";
- Impiego isolatori di sezione per velocità da 100 km/h fino a 160 km/h in sostituzione dei tradizionali spazi d'aria nelle comunicazioni P/D;
- Utilizzo dei fili di contatto sagomati da 100 e 150 mm2 in lega di rame in sostituzione di quelli in rame elettrolitico;
- Installazione Nuovo Isolatore Portante con relativo morsetto portante per le corde;
- Sostituzione del complesso Punto Fisso senza taglio delle corde realizzato con morsetto in bronzo alluminio;
- Sostituzione sulle linee del sistema Alta Velocità/Alta Capacità compresa la Direttissima Rm-Fi del vecchio Punto Fisso;
- Installazione di isolatore a bastone per fili inattivi e per tratti tampone;
- Impiego delle nuove sospensioni a mensola orizzontale in alluminio per linee aeree di contatto 3 kVcc.

Sistemi di Segnalamento e Telecomunicazioni

Per le attività di Manutenzione straordinaria dei Sistemi di Segnalamento, dovranno essere previste in ordine di priorità le seguenti attività:

- installazione Data Logger per diagnostica BCA1 GETS (ex Siliani);
- sostituzione detettori DRT 50 e 39 con nuovi detettori congiunti (WDD) per BCA1 GETS, in caso di linee con problematiche di lenta corsa/carri ultrabassi;
- sostituzione OR con quelli omologati STF IS733B, IS739A e centralizzazione come previsto dalla Procedura IS18 001 A;
- sostituzione dei segnali a specchi dicroici con segnali a matrice di led su impianti ACEI ed impianti ACC;

- installazione dei Rilevatori Differenziali Multi Finestra (RD), in relazione anche, alle attività di sostituzione dei segnali dicroici con i segnali a matrice di led, in presenza di tutte le tipologie di encoder da palo SSC/SCMT;
- sostituzione dei segnali a schermo mobile con segnali a matrice di led;
- installazione dei Relè a Disco Elettronici (ReDi);
- installazione lampeggiatori da segnale di nuova generazione, al fine di superare tutte le criticità omologative degli attuali dispositivi e consentire in tal modo l'applicazione dei segnali a led senza alcuna limitazione o particolarità;
- installazione di relè statici in sostituzione dei relè tradizionali: TR, CT, HR, DR, CPR per i sistemi di Blocco Automatico;
- installazione sistemi di diagnostica fissa.

Per le attività di Manutenzione straordinaria degli impianti di Telecomunicazioni dovranno essere previste in ordine di priorità le seguenti attività:

- sostituzione stazioni di energia obsolete degli impianti di radiopropagazione in galleria;
- revamping apparati di radiopropagazione in galleria obsoleti;
- rinnovo e/o migrazione apparati SDH Ericsson e Marconi al fine di uniformare i sistemi di gestione e il phase out dell'HW installato;
- installazione sistemi di Registrazione Legale per le comunicazioni verbali al fine di ottimizzare le procedure di emissione delle prescrizioni per la circolazione treni, manovra e la manutenzione dell'infrastruttura;
- rinnovo impianti telefonia selettiva obsoleti con impianti in tecnologia VoIP.

Allegato 6a - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di Manutenzione Ordinaria

Anno **n** **FAC-SIMILE**

importi in migliaia di euro

Rigo	DTP	Ricavi e proventi	Nature di costo			totale costi (netto cap.)	totale
			Costo del Personale	Materiali	Servizi ed altri costi		
1	Ancona					-	-
2	Bari					-	-
3	Bologna					-	-
4	Cagliari					-	-
5	Firenze					-	-
6	Genova					-	-
7	Milano					-	-
8	Napoli					-	-
9	Palermo					-	-
10	Reggio Calabria					-	-
11	Roma					-	-
12	Torino					-	-
13	Trieste					-	-
14	Venezia					-	-
15	Verona					-	-
16	Totale complessivo	-	-	-	-	-	-

Allegato 6b - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Articolazione degli interventi della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione

Anno n. FAC-SIMILE

importi in migliaia di euro

Rigo	PROGRAMMA/SOTTOSISTEMA	DESCRIZIONE INTERVENTO *	DTP	SETTORE	Importo
	AUMENTO PRODUTTIVITA				
	CORPO STRADALE				
	TRAZIONE ELETTRICA E SSE				
	IMPIANTI TECNOLOGICI				
	ACQUISTI A RIMPIAZZO				
	TERMINALI E SERVIZI				

N.B:
Le priorità degli interventi possono subire variazioni in relazione a esigenze eccezionali, esigenze operative (es. diagnostica, ecc), obblighi di legge, prescrizioni ANSF, ecc.
Per il programma aumento di produttività la pianificazione avviene a livello territoriale

(*) Il dettaglio per singolo intervento è fornito nei report di consuntivo

Allegato 6c - Contratto di Programma - parte Servizi
Schemi di Reporting Package

Schede di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema MOP per reporting periodico sull'avanzamento dei progetti di Manutenzione Straordinaria

FAC-SIMILE

Legenda: campo da valorizzare | campo gestionale da non valorizzare | campo da non valorizzare

CUP /CUPino		Titolo Progetto	LINEE FERROVIARIE DEL COMPARTIMENTO DI ANCONA*TERR	NPP-P5

ANAGRAFICA DEI PROGETTI Step 1/3

Informazioni generali

Titolo del Progetto (da anagrafica CUP)

Annotazioni
Descrizione "istituzionale" del progetto, descrizione degli interventi ed obiettivi

(max 1.000 caratteri)

0

Controllo caratteri 1

Classificazioni comuni

Settore:

Tipo Finanziamento: *non richiesto*
Generatore entrate: N
Tipo intesa: *non richiesto*
Legge Obiettivo: No

Strumento attuativo

Strumento attuativo Contratto di Programma MIT - RFI

ANAGRAFICA DEI PROGETTI Step 2/3

Localizzazione geografica del progetto

Stato (Da anagrafica CUP)	Regione (Da anagrafica CUP)	Provincia (1)	Comune	CAP
ITALIA			*non richiesto*	*non richiesto*
ITALIA			*non richiesto*	*non richiesto*
ITALIA			*non richiesto*	*non richiesto*
ITALIA			*non richiesto*	*non richiesto*
ITALIA			*non richiesto*	*non richiesto*
ITALIA			*non richiesto*	*non richiesto*
ITALIA			*non richiesto*	*non richiesto*
			non richiesto	*non richiesto*
			non richiesto	*non richiesto*
			non richiesto	*non richiesto*
			non richiesto	*non richiesto*

(1) Per i progetti diffusi sull'intero compartimento o a livello nazionale (ad es. manutenzione straordinaria, attrezzaggi con sistemi di sicurezza, programmi soppressione PL e risnamaentu acustico, ...) la provincia non va indicata.

Coordinate di georeferenziazione del progetto

Prima coordinata: *non richiesto*
Seconda coordinata: *non richiesto*

ANAGRAFICA DEI PROGETTI Step 3/3

Selezione / inserimento Soggetti da associare

Ruolo	Denominazione\ragione sociale (per il ruolo "Realizzatore" da anagrafica fornitori per i soggetti fornitori degli appalti principali)	Codice Fiscale (da anagrafica fornitori)	Classe EUROSTAT impresa	Indirizzo	Classificazione ISTAT Forma Giuridica (da reperire: non presente sui sistemi)	Cap sede legale	Class.ne ATECO 2007	Classe dim.ne impresa	Codice ISTAT sede del soggetto	Rappr.te legale
Programmatore			non rich.	non rich.		non rich.	non rich.	non rich.	non rich.	non rich.
Destinatario finanz.ti			non rich.	non rich.		non rich.	non rich.	non rich.	non rich.	non rich.
Attuatore			non rich.	non rich.		non rich.	non rich.	non rich.	non rich.	non rich.
Progettista			non rich.	non rich.		non rich.	non rich.	non rich.	non rich.	non rich.
Realizzatore			non rich.	non rich.		non rich.	non rich.	non rich.	non rich.	non rich.
Realizzatore			non rich.	non rich.		non rich.	non rich.	non rich.	non rich.	non rich.
Realizzatore			non rich.	non rich.		non rich.	non rich.	non rich.	non rich.	non rich.
Realizzatore			non rich.	non rich.		non rich.	non rich.	non rich.	non rich.	non rich.
Realizzatore			non rich.	non rich.		non rich.	non rich.	non rich.	non rich.	non rich.

Legenda: campo da valorizzare | campo gestionale da non valorizzare | campo da non valorizzare

CUP /CUPino		Titolo Progetto	LINEE FERROVIARIE DEL COMPARTIMENTO DI ANCONA*TERR	NPP-PS

SEZIONE FINANZIARIA - INSERIMENTO DATI

Finanziamento del progetto

Anno Esercizio	Fonte da anagrafica fonte	Importo (in euro)	Norma di finanziamento				Delibera CIPE		Note Criticità finanziarie	ALTRI CAMPI IN MASCHERA
			Tipo Norma	Anno Norma	N° Norma	Descrizione Norma	Anno Delibera CIPE	N° Delibera CIPE		
									non richiesti	non richiesti
									non richiesti	non richiesti
									non richiesti	non richiesti
									non richiesti	non richiesti
									non richiesti	non richiesti
									non richiesti	non richiesti
									non richiesti	non richiesti
									non richiesti	non richiesti

Totale copertura finanziaria: - | % sul CVI: N.D. | Totale da reperire: -

SEZIONE FINANZIARIA - INSERIMENTO DATI

Quadro Economico Spese

Voce di spesa	Importo per tipologia di Spesa - euro (da CVI ultima versione approvata)			
	Prevista	Effettiva	Totale	%
A.1 Lavori a misura, a corpo, in economia;				
A.2 Oneri della sicurezza				
A. Totale Lavorazioni				n.d.
B. Somme a disposizione				n.d.
Totale:				n.d.

Economie

Anno	non richiesto
Fonte	non richiesto
Importo totale	non richiesto

SEZIONE FINANZIARIA - INSERIMENTO DATI

Impegni

Data (data monitoraggio)	
Tipologia	
Importo	
Note	non richiesto

Produzione

Data	
Tipologia	
Importo	

Pagamenti

Data (data monitoraggio)	
Tipologia	
Importo SAL	
Causale (Anticipo, SAL, Saldo)	
Importo Anticipo	Non richiesto
Causale (Anticipo, SAL, Saldo)	
Codice Gestionale	Non richiesto
Note	Non richiesto

Legenda: campo da valorizzare | campo gestionale da non valorizzare | campo da non valorizzare

CUP /CUPino		Titolo Progetto	LINEE FERROVIARIE DEL COMPARTIMENTO DI ANCONA*TERR	NPP-PS

SEZIONE FINANZIARIA - INSERIMENTO DATI

Piano dei costi

Anno di riferimento	Importo Realizzato	Importo da realizzare
Al 2015		
2016		
2017		
2018		
2019		
2020		
2021		
2022		
2023		
2024		
2025		
2026		
2027		
2028		
2029		
2030		
2031		
2032		
2033		
2034		
2035		
2036		
2037		
2038		
2039		
2040		
2041		
2042		
2043		
2044		
2045		
2046		
2047		
2048		
2049		
2050		
2051		
2052		
2053		
2054		
Totale:		
Totale:		

Ribassi d'asta (dati da OdA)

CIG	Percentuale Ribasso d'Asta	Importo Ribasso d'Asta

Vedi sezione procedurale

SEZIONE FISICA - INSERIMENTO DATI

Indicatori Core

Principali indicatori di realizzazione	Valore Programmato	Valore Programmato Aggiornato (coincide con il valore programmato)	Valore all'atto dell'impegno (coincide con il valore programmato)	Valore realizzato a conclusione	Valore della linea di riferimento
		0	0	Non richiesto (interventi in corso)	Non richiesto
		0	0	Non richiesto (interventi in corso)	Non richiesto
		0	0	Non richiesto (interventi in corso)	Non richiesto
		0	0	Non richiesto (interventi in corso)	Non richiesto

Indicatori Occupazionali

Indicatore Core	Valore Programmato	Valore Programmato Aggiornato	Valore all'atto dell'impegno	Valore realizzato a conclusione	Valore della linea di riferimento
Informazione non disponibile	Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto

Legenda: campo da valorizzare | campo gestionale da non valorizzare | campo da non valorizzare

CUP /CUPino		Titolo Progetto	LINEE FERROVIARIE DEL COMPARTIMENTO DI ANCONA*TERR	NPP-PS

SEZIONE PROCEDURALE - INSERIMENTO DATI

Iter procedurale del progetto

Fase procedurale	Data inizio prevista	Data inizio effettiva	Data fine prevista	Data fine effettiva	Motivo scostamento step	Soggetto competente	Note	
					Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto	
					Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto	
					Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto	
					Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto	
					Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto	
					Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto	
					Non richiesto	Non richiesto	Non richiesto	

SEZIONE PROCEDURALE - INSERIMENTO DATI

Revoche / Rinunce

Tipo	non richiesto
Motivo	non richiesto
Data revoca / rinuncia	non richiesto
Importo	non richiesto

Sospensioni

Motivo	non richiesto
Data inizio	
Data fine prevista	non richiesto
Data fine	

SEZIONE PROCEDURALE - INSERIMENTO DATI

Anagrafica procedure di aggiudicazione (scelta dell'offerente)

CIG	Tipo procedura	Network negoziale	Network appalto	Descrizione appalto	Importo a base d'asta	Percentuale Ribasso d'Asta	Importo Ribasso d'Asta	Note
								Non richiesto
								Non richiesto
								Non richiesto
								Non richiesto
								Non richiesto

SEZIONE PROCEDURALE - INSERIMENTO DATI

Iter procedure di aggiudicazione (scelta dell'offerente)

CIG	Step della procedura	Data prevista	Data effettiva	Motivo scostamento step	Importo	Soggetto competente	Note
				Non richiesto		Non richiesto	Non richiesto
				Non richiesto		Non richiesto	Non richiesto
				Non richiesto		Non richiesto	Non richiesto
				Non richiesto		Non richiesto	Non richiesto
				Non richiesto		Non richiesto	Non richiesto

Legenda: campo da valorizzare | campo gestionale da non valorizzare | campo da non valorizzare

CUP /CUPino		Titolo Progetto	LINEE FERROVIARIE DEL COMPARTIMENTO DI ANCONA*TERR	NPP-PS

SEZIONE PROCEDURALE - INSERIMENTO DATI

Stato Avanzamento Lavori

CIG	Descrizione (coincide con descrizione appalto)	Progressivo SAL	Data Entrata Merci SAL	Importo del SAL	Note
					Non richiesto
					Non richiesto
					Non richiesto

SEZIONE INTERVENTI

OGGETTO	DESCRIZIONE	Costo	Speso
		0,00	0,00

Allegato 6d - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Rendicontazione Coreg

Anno 2014 **FAC-SIMILE**

CONTO ECONOMICO

RENDICONTO DI SEPARAZIONE CONTABILE - CONTO ECONOMICO

	CIRCOLAZIONE	INFRASTRUTTURA	NAVIGAZIONE	SAFETY	SECURITY	GESTIONE PATRIMONIO	TOTALE
Pedaggio	1.051.165.374	0	0	0	0	0	1.051.165.374
Altri ricavi da servizi	124.718.029	2.604.222	19.054.861	2.240	0	2.882.357	149.257.229
Ricavi da Contratto di Programma - Servizio	0	890.556.795	36.365.500	19.163.170	29.471.326	0	975.556.791
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da altre for	20.208.090	39.323.083	397.071	1.562.298	134.403	0	61.624.944
Altri proventi	23.557.226	140.216.930	0	34.998.482	0	46.668.835	245.441.473
TOTALE RICAVI OPERATIVI	**1.219.648.718**	**1.075.750.796**	**55.817.432**	**55.721.710**	**29.605.729**	**46.501.426**	**2.483.045.810**
Costo del personale	-506.883.692	-837.546.075	-35.706.622	-39.426.928	-12.263.587	-1.228.202	-1.433.055.106
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-111.423.553	-297.165.481	-6.433.750	-2.886.980	-556.040	-93.192	-418.958.995
Costi per servizi	-229.204.656	-238.985.307	-8.734.508	-9.939.376	-9.238.693	-7.141.564	-503.244.304
Costi per godimento beni di terzi	-12.009.902	-16.693.798	-1.023.793	-495.522	-7.373.872	-1.876.688	-39.473.575
Altri costi operativi	-35.522.045	-74.683.631	-2.035.024	992.987	-382.902	-5.121.077	-116.751.692
Costi per lavori interni capitalizzati	0	479.402.304	0	0	0	0	479.402.304
TOTALE COSTI OPERATIVI	**-895.043.848**	**-985.671.987**	**-53.933.697**	**-51.755.820**	**-30.215.294**	**-15.460.723**	**-2.032.081.369**
RISULTATO OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**324.604.871**	**90.078.808**	**1.883.734**	**3.965.890**	**-609.566**	**31.040.703**	**450.964.441**
Ammortamenti	-217.378	-80.637.811	-207.533	-61.518	0	-4.949.022	-86.073.262
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-4.170.992	-10.044.772	-74.816	-139.644	-1.344	-259.764	-14.691.332
Accantonamenti	0	0	0	0	0	0	0
RISULTATO AL LORDO DELLA REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO NETTO	320.216.501	-603.775	1.601.385	3.764.728	-610.910	25.831.918	350.199.847
Remunerazione del Capitale Investito Netto							328.826.639
RISULTATO AL NETTO DELLA REMUNERAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO NETTO							21.373.208
WACC utilizzato ai fini della valutazione della remunerazione del capitale investito netto							4,52%

BILANCIO D'ESERCIZIO

VOCE	IMPORTO
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.066.599.645
Ricavi delle vendite e delle prestazioni (servizi di tragghettamento)	18.038.163
Ricavi delle vendite e delle prestazioni (Vendita trazione elettrica)	93.368.826
Ricavi delle vendite e delle prestazioni (ricavi da servizi di trasporto)	-134
Altri proventi	305.039.311
Totale ricavi operativi	**2.483.045.811**
Costo del personale	-1.433.055.107
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-418.958.995
Costi per servizi	-503.244.304
Costi per godimento beni di terzi	-39.473.575
Altri costi operativi	-116.751.692
Costi per lavori interni capitalizzati	479.402.304
Totale costi operativi	**-2.032.081.369**
Ammortamenti	-86.073.262
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-14.691.333
Accantonamenti	0
Risultato operativo (EBIT)	**350.199.847**
Proventi finanziari	10.950.802
Oneri finanziari	-53.283.441
Risultato prima delle imposte	**307.867.208**
Imposte sul reddito	-167.777.745
Risultato del periodo delle attività continuative	**140.089.463**
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	0
Risultato netto di esercizio	**140.089.463**

Allegato 7 - Contratto di Programma - parte Servizi

Documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche di cui all'art.6

A corredo della proposta di inserimento/esclusione di linee di cui all'articolo 6.1 a), RFI fornirà unitamente all'elenco delle linee ed ai relativi costi di Manutenzione emergenti/cessanti, quanto segue:

- planimetria da 25.000 a 5.000

- dati di cui alla successiva tabella:

Linee	N. treni consuntivati nei due anni precedenti	N. treni programmati nell'anno in corso	IMU medio (€/treno*km) da budget	Ricavi da pedaggio (€)	Costi di circolazione (€)	Costi di manutenzione (€)

Nota: In caso di proposta di chiusura linee, il Gestore fonrnirà i dati di cui alla tabella sopra riportata anche per le restanti linee del "Gruppo Rete" di riferimento.

Performance e penalità

Penali previste dall'articolo 9.2

rigo	Indicatore livello Guasti (valori annuali)							
	Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/Km) Livello contrattuale base	I scaglione		II Scaglione		III Scaglione	
			Intervallo	Penale totale per Gruppo Rete *(euro)*	Intervallo	Penale totale per Gruppo Rete *(euro)*	Intervallo	Penale totale per Gruppo Rete *(euro)*
	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Linee con Tg ≤ 40	0,60	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 0,61 e 1,10	100.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 1,11 e 2,10	140.000	*Il valore dell'indice deve risultare* maggiore di 2,10	260.000
2	Linee con 40 < Tg < 100	0,70	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 0,71 e 1,20	140.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 1,21 e 2,20	200.000	*Il valore dell'indice deve risultare* maggiore di 2,20	370.000
3	Linea con Tg ≥ 100	1,25	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 1,26 e 1,75	320.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 1,76 e 2,75	450.000	*Il valore dell'indice deve risultare* maggiore di 2,75	840.000
4	Linee all'interno dei Nodi	2,10	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 2,11 e 2,60	580.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 2,61 e 3,60	810.000	*Il valore dell'indice deve risultare* maggiore di 3,60	1.500.000
5	Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	1,00	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 1,01 e 1,50	460.000	*Il valore dell'indice deve risultare compreso tra* 1,51 e 2,50	640.000	*Il valore dell'indice deve risultare* maggiore di 2,50	1.200.000

rigo	Tempi di primo intervento (valori annuali)							
	Gruppo Rete	Tempi primo intervento (tempi medi annui per Gruppo Rete)	I scaglione		II Scaglione		III Scaglione	
			Tempo medio di intervento *(entro n. minuti rispetto al livello base)*	Penale totale per Gruppo Rete *(euro)*	*Tempo medio di intervento* *(entro n. minuti rispetto al livello base)*	Penale totale per Gruppo Rete *(euro)*	*Intervallo* *(maggiore di n. minuti rispetto al livello base)*	Penale totale per Gruppo Rete *(euro)*
	I	L	M	N	O	P	Q	R
6	Linee con Tg ≤ 40	≤ 2 h	*entro 20 minuti*	50.000	*entro 40 minuti*	70.000	*maggiore di 40 minuti*	130.000
7	Linee con 40 < Tg < 100	≤ 2 h	*entro 20 minuti*	70.000	*entro 40 minuti*	100.000	*maggiore di 40 minuti*	185.000
8	Linea con Tg ≥ 100	≤ 1 h	*entro 20 minuti*	160.000	*entro 40 minuti*	225.000	*maggiore di 40 minuti*	420.000
9	Linee all'interno dei Nodi	≤ 0,5 h (**)	*entro 20 minuti*	290.000	*entro 40 minuti*	405.000	*maggiore di 40 minuti*	750.000
10	Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	≤ 0,5 h (**)	*entro 20 minuti*	230.000	*entro 40 minuti*	320.000	*maggiore di 40 minuti*	600.000

(**) 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

Penali previste all'Articolo 9.3

rigo	Articolo	penale (euro)
11	quanto all'articolo 5, comma 4	10.000
12	quanto all'articolo 5, comma 5	20.000
13	quanto all'articolo 5, comma 6	40.000
14	quanto all'articolo 5, comma 8	2.000
15	quanto all'articolo 8, comma 1	10.000
16	quanto all'articolo 8, comma 2	20.000

ALLEGATO 9

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Documento Illustrativo delle Attività di Safety e Security

INDICE

1. SAFETY **3**

1.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ: 3

1.2 RIFERIMENTI NORMATIVI 5

2. SECURITY **6**

2.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ: 6

2.2 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE 9

1. Safety

1.1 Descrizione attività:

Il processo "Safety" ricomprende, per quanto di pertinenza del Gestore nell'ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'ANSF nell'Allegato "A" al Decreto 4/2012 del 9 agosto 2012, le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell'infrastruttura connessi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché le prestazioni relative al monitoraggio ambientale e le prestazioni sanitarie. In tale quadro le attività del processo di Safety possono riassumersi come segue:

Elaborazione del quadro normativo, gestione della sicurezza e monitoraggio ambientale:

- definizione ed emanazione delle Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio per disciplinare i propri processi interni e l'operatività del proprio personale, nonché per regolare le interfacce tra il proprio personale e quello delle Imprese Ferroviarie in coerenza con le norme internazionali (STI, RID, ecc.) e nazionali cogenti, i principi contenuti nel Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di cui all'Allegato "B" del Decreto 4/2012 dell'ANSF, le norme tecniche e istruzioni di settore e le regole di buona pratica
- promozione ed attuazione degli interventi sulle attrezzature tecnologiche degli impianti, di linea e dei veicoli che permettano - anche in caso di degrado - l'utilizzazione delle loro capacità residue per evitare l'adozione di onerosi provvedimenti mitigativi affidati al "fattore umano"
- svolgimento di attività di verifica, ispettorato, indagine sulla sicurezza dell'esercizio e della circolazione ferroviaria (rispetto della normativa e degli standard vigenti)
- adozione di interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario
- attuazione e miglioramento del Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza in coerenza con il D.Lgs. 162/2007
- individuazione, analisi e monitoraggio dei rischi con valutazione in ottemperanza al Regolamento (CE) 402/2013 in caso di modifiche di tipo tecnologico e organizzativo
- elaborazione del Piano Integrato Annuale della Sicurezza e della Relazione Annuale della Sicurezza e gestione della Banca Dati Sicurezza
- proposizione all'ANSF di nuove norme di esercizio o di modifiche e integrazioni di quelle esistenti motivandole debitamente a seguito di un'idonea analisi del rischio
- elaborazione delle istruzioni per la sicurezza degli operatori addetti ai lavori lungo la linea e in stazione
- elaborazione - sulla base della legislazione internazionale e nazionale cogente, nonché di ogni altra indicazione proveniente dalle competenti Autorità - di eventuali prescrizioni relative ai trasporti eccezionali
- elaborazione e manutenzione delle "norme di interfaccia" con le imprese ferroviarie, di competenza del Gestore dell'infrastruttura, nell'attuale riordino normativo
- elaborazione e manutenzione dei "manuali di mestiere" per il personale del Gestore interessato alla circolazione ferroviaria

- attività finalizzata alla minimizzazione dell'impatto ambientale del Gestore e relativo sistema di monitoraggio e gestione del sistema di gestione ambientale societario
- presidio in merito all'evoluzione della normativa nazionale e comunitaria in materia di sicurezza del lavoro e di tutela dell'ambiente in applicazione della legislazione generale e di settore, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Elaborazione di specifiche e standard tecnici ed attività per l'ottenimento della omologazione/ certificazione/messa in servizio:

- elaborazione delle specifiche tecniche di costruzione, prove, collaudi, manutenzione e utilizzo delle linee, degli impianti, dei sistemi e dei sottosistemi di terra in coerenza con le STI e gli standard tecnici nazionali
- Attribuzione ai veicoli in possesso di autorizzazione di messa in servizio e registrati nel RIN (Registro Infrastruttura), italiano o di un altro Paese europeo, della circolabilità ai fini dell'accesso alla infrastruttura ferroviaria di RFI, in quanto responsabile della gestione della circolazione
- Attività di valutazione funzionale e integrazione dei componenti/prodotti/sistemi infrastrutturali per il rilascio delle certificati di omologazione
- ottenimento delle certificazioni/autorizzazioni all'utilizzo/ autorizzazioni di messa in servizio dei componenti/sistemi necessari all'infrastruttura nazionale per la sicurezza delle circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario
- presidio delle attività svolte nell'ambito degli Organismi Internazionali, con riferimento alla standardizzazione delle specifiche, delle norme e procedure in materia di interoperabilità e sicurezza ferroviaria
- presidio e realizzazione applicazione in RFI del Registro Infrastrutture (RINF-RFI) in ottemperanza alla Decisione 2014/880/UE del 12/12/2014
- presidio delle attività legate alla Autorizzazione alla Messa In Servizio (AMIS) dei sottosistemi strutturali ai sensi del D. Lgs. 191/2010 del 08/10/2010.

Ricerca e Sperimentazione:

- Studi, ricerca, sperimentazione di innovazioni tecniche e tecnologiche di elementi dell'infra-struttura, degli impianti e dei sistemi ferroviari;
- Sperimentazione, secondo le norme CENELEC, dei componenti/sistemi necessari all'infra-struttura.

Sanitario:

- assicurare il presidio sanitario relativamente alla salute ed alla idoneità psico-fisica del personale ferroviario, nonché sorvegliare sulle condizioni degli ambienti di lavoro ivi compresi quelli di contatto con il pubblico. Il complesso delle relative attribuzioni e funzioni, unitamente alle competenze in materia di prevenzione, ispezione, assistenza e consulenza sanitaria, è da considerare riferito non solo all'ambito ferroviario ma esteso all'intero comparto dei trasporti (medicina dei trasporti);

- assicurare l'esercizio e lo sviluppo dei sistemi di vigilanza sanitaria riferiti alla medicina legale nonché alla medicina del lavoro;
- assicurare l'esercizio e lo sviluppo di sistemi strumentali e complementari di medicina specialistica, diagnostica e di laboratorio;
- assicurare il controllo della qualità dei processi e dei prodotti, sulla base di parametri professionali specialistici;
- assicurare le funzioni di controllo nel rispetto delle normative concernenti la sorveglianza sanitaria e l'igiene industriale;
- gestire le attività di Audit sanitario.

Alcune delle attività descritte in precedenza possono assumere natura d'investimento e, come tali, vengono finanziate nell'ambito del Contratto di Programma – parte Investimenti. Inoltre si precisa in relazione al Sanitario che tale segmento opera anche in regime di mercato e ciò consente di garantire allo stato attuale una situazione di sostanziale equilibrio senza ricadute sulla contribuzione da Stato.

1.2 Riferimenti normativi

- DM 138T – 31 ottobre 2000 (Atto di concessione) che prevede all'articolo 2 (oggetto e durata) quale oggetto della concessione:
  - ✓ lettera c): lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura ferroviaria nazionale ai fini della sicurezza della circolazione, qualora tali attività non siano attribuite ad apposita agenzia pubblica o ad organismi riconosciuti in ambito comunitario
  - ✓ lettera d): lo svolgimento delle attività di collaudo e controllo dei materiali necessari all'infrastruttura, ivi comprese le certificazioni già svolte dall'Istituto Sperimentale del cessato Ente Ferrovie dello Stato di cui alla tabella A allegata al presente decreto
  - ✓ lettera f): lo svolgimento delle attività di natura sanitaria affidate dalla vigente normativa
- D. Lgs. 10 agosto 2007, n.162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie"
- Direttiva 1/dir/2010 del 22 febbraio 2010, emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
- Regolamento (CE) n. 352/2009 del 24 aprile 2009 (attuativo della direttiva 2004/49/CE)
- Decreto ANSF 4/2012 del 9 agosto 2012.

2. Security

2.1 Descrizione attività:

Le attività del processo di Security sono finalizzate al controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore. Si tratta di attività che mirano a tutelare la sicurezza delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore, dei dipendenti, dell'infrastruttura e degli impianti.

Il sistema ferroviario, a differenza di ciò che accade nelle altre realtà industriali (es. aeroporti), è di per sè un sistema che deve rimanere aperto al pubblico oltre che ai viaggiatori: le stazioni, infatti, sono riferimento e punto di incontro delle città. Tutto questo viene esaltato nelle grandi realtà metropolitane dove la stazione è punto di interscambio tra flussi di traffico nazionale/regionale . La rete ferroviaria, per la sua capillare ramificazione, è forse l'infrastruttura più vasta e distribuita del nostro Paese e tale imponente "estensione" ne esalta il carattere di sistema aperto con le immaginabili problematiche connesse alla security.

Anche per le predette caratteristiche gli asset dell'infrastruttura ferroviaria sono "d'interesse" per chi vuole arrecare danno per motivi ideologici, politici, etc.. Il terrorismo, nelle sue molteplici manifestazioni, costituisce una minaccia globale, attuale e incalzante che non risparmia i cittadini, il territorio e gli interessi dell'Unione Europea (UE) e, specialmente, degli Stati che la compongono. Lo attestano, in particolar modo, i pesanti attentati commessi ai settori del trasporto con gli eventi di Madrid l'11 marzo 2004 e a Londra il 7 luglio 2005.

Oltre alle minacce di matrice terroristica si registrano anche episodi di sabotaggio, vandalismi, furti, tutti eventi che incidono sulla regolare circolazione ferroviaria e che possono determinare gravi rischi per i soggetti presenti negli ambiti ferroviari ed i dipendenti. E' compito anche del Gestore attuare tutte le possibili azioni volte alla prevenzione o al contenimento di tali rischi.

Per lo svolgimento delle citate funzioni di controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza, il Gestore si interfaccia e si coordina con le Istituzioni e le Forze dell'Ordine, quali il Ministero dell'Interno, il Servizio di Polizia Ferroviaria, il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile, per concordare programmi, individuare obiettivi, predisporre difese e strumenti nell'ambito di tutto il settore ferroviario.

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. Mensilmente, in specifici incontri che si svolgono a livello centrale e territoriale, i competenti uffici del Gestore condividono con la Polizia Ferroviaria tutte le azioni da mettere in campo, ciascuno per la parte di propria competenza, per la sicurezza delle persone e per la tutela del patrimonio di questa importante infrastruttura nazionale.

Tra i compiti svolti da RFI in ambito "Security" vi è anche il supporto operativo nella gestione delle emergenze, anche tramite la gestione dei rapporti con le strutture di Protezione Civile nazionale e territoriali con cui Ferrovie dello Stato ha stipulato Protocolli di Intesa (nazionale e regionali) fin dal luglio 2008.

In sintesi le attività principali svolte dalle preposte strutture societarie centrali e periferiche "Security" possono riassumersi come segue:

- definizione di politiche e procedure in materia di protezione aziendale (sicurezza nei luoghi e delle attività industriali, tutela del patrimonio) ed elaborazione del piano di protezione aziendale del Gestore;
- attività di tutela degli asset dell'infrastruttura, monitoraggio dei rischi nonché definizione delle misure tecnico organizzative di tutela del patrimonio, quali a titolo esemplificativo:

- ✓ prevenzione dei furti rame, fenomeno che interessa tutte le principali direttrici della rete nazionale con istituzione di servizi di prevenzione e vigilanza lungo linea in coordinamento e supporto alle forze dell'ordine;
- ✓ costante monitoraggio degli impianti su tutto il territorio nazionale delle strutture preposte per individuare eventuali occupazioni abusive degli asset RFI, le cui operazioni di sgombero e chiusura/demolizione vengono organizzate in collaborazione con le FFOO (es: in Italia è cronaca attuale quanto avviene contro i lavori della Tav in Val di Susa);
- ✓ gestione in ambito ferroviario del trasporto manifestanti e tifosi, in merito alla quale si segnala, nel segno di una forte e rinnovata collaborazione con le Questure e la Polizia Ferroviaria, una maggiore incisività della partecipazione del Gruppo FS in sede di Osservatorio Nazionale sulle Manifestazioni Sportive, che ha consentito di limitare i danneggiamenti all'infrastruttura;

- gestione dei rapporti con Polfer e Protezione Civile, Organismi ed Istituzioni Locali e nazionali nell'implementazione delle misure straordinarie di emergenza per il regolare svolgimento della circolazione ferroviaria;
- gestione rapporti con gli Enti militari per l'identificazione e la salvaguardia dei punti sensibili della rete;
- attuazione del complesso sistema dell'analisi del rischio e della gestione dell'emergenza, anche attraverso la progettazione di misure preventive e protettive;
- supporto alle strutture competenti nell'ambito della gestione delle anormalità rilevanti, degli incidenti di esercizio e delle crisi nonché presenziamento del Centro Operativo Direzionale Generale e dei Centri Operativi Territoriali;
- coordinamento e gestione dei rapporti con l'Autorità Giudiziaria in merito ai servizi obbligatori previsti dalla licenza GSM-R (Art.96 del Codice delle Comunicazioni);
- attività di accertamento delle infrazioni alle norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie (DPR 753/80);
- studio e sviluppo, in accordo con le competenti strutture societarie, della normativa e delle specifiche tecniche ed dei progetti per l'acquisizione e l'installazione dei mezzi tecnologici finalizzati alla prevenzione dei rischi di security, garantendone la relativa manutenzione; in particolare l'attività prevede la predisposizione dei progetti per la tutela degli impianti strategici per la circolazione ferroviaria, delle stazioni e delle persone che quotidianamente le frequentano, riservando tra l'altro una particolare attenzione allo sviluppo di sistemi di videosorveglianza per il controllo, anche tramite collegamenti diretti con gli uffici Polfer, di aree ferroviarie quali sottostazioni elettriche, gallerie, stazioni;
- partecipazione ai vari tavoli istituzionali internazionali e nazionali anche attraverso l'adesione a organizzazioni o enti che promuovono e diffondono la cultura della security e che si aggiornano sulle nuove minacce globali e le contromisure:
  - ✓ Osservatorio nazionale per la Prevenzione del Furto Rame che elabora strategie coordinate di prevenzione e contrasto del fenomeno, con la partecipazione anche di Enel, Agenzia delle dogane, Telecom Italia e dalla federazione Anie);
  - ✓ Gruppi di Lavoro internazionali ai quali il Gestore partecipa per confrontarsi con il contesto europeo sulla sicurezza, condividere le best practices, individuare le più

efficaci misure di prevenzione da adottare con lo scambio di notizie tra le Polizie Ferroviarie e operatori ferroviari del mondo;

- ✓ collaborazione con l'UIC - organizzazione mondiale internazionale del settore ferroviario – ed in particolare con il Dipartimento "Security Platform" che ha come mission quella di emettere normative e procedure che aiutino i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese ferroviarie ad attuare le più adeguate tecniche della security per una più efficace protezione dal terrorismo internazionale e dalla microcriminalità;
- ✓ partecipazione in ambito UIC al Gruppo Speciale COLPOFER che ha quale obiettivo lo sviluppo e la standardizzazione di procedure di security finalizzate alla prevenzione della criminalità in ambito ferroviario, agevolando lo scambio di informazioni fondate su un monitoraggio uniforme dei fenomeni criminali. Le competenti strutture del Gestore sono inseriti in tutti i Gruppi di Lavoro di tale organismo tra cui il coordinamento nei Grandi Eventi Internazionali (es. Olimpiadi 2012 a Londra); protezione contro il terrorismo e attività estremiste; sicurezza nel trasporto merci pregiate/pericolose; Ticket fraud; Gruppo Brennero.

In relazione alle attività relative alla Polfer, il Gestore sostiene, sulla base di una serie di provvedimenti di seguito elencati nella sezione "riferimenti normativi", una quota degli oneri per il servizio svolto dal personale di Polizia ferroviaria:

- spese occorrenti per il funzionamento degli uffici e dei Posti di Polizia Ferroviaria nel rispetto delle normative vigenti (concessione locali; spese di manutenzione locali; acquisto arredi, cancelleria; pagamento utenze, imposte);
- oneri di accasermamento del personale (alloggio individuale per Dirigenti Compartimenti Polfer e Responsabili Posti Polfer; alloggio collettivo per il restante personale Polfer; arredi per alloggi individuali e collettivi; pagamento utenze alloggi collettivi);
- indennità per i servizi di vigilanza scalo diurna e notturna.

Con riferimento alle attività di tutela degli asset, si rileva che l'anno 2012 è stato interessato da dinamiche violente che hanno caratterizzato la mobilitazione contro l'Alta Velocità in Val di Susa, con atti di sabotaggio e occupazioni in tutto il territorio nazionale, aventi ad oggetto sia asset del Gruppo FS sia delle aziende che lavorano all'interno del cantiere in Val Susa:

- occupazioni stazioni Milano, Roma, Torino e Bologna. In misura minore si segnalano anche gli episodi avvenuti a Napoli e Firenze; incendi degli apparati di segnalamento e installazione di ostacoli sulla linea di Bologna e Milano; sabotaggio nella stazione di Anzola, nel Bolognese; azioni di protesta contro la linea Verona-Brennero, in Trentino Alto Adige, e nella tratta Genova – Milano,
- occupazioni delle sedi delle ditte Geovalsusa e LTF a Torino e della CMC a Roma.

Come già specificato in precedenza per la Safety, alcune delle attività sopra descritte possono rientrare tra le attività d'investimento e come tali vengono finanziate nell'ambito dei Contratti di Programma – parte Investimenti.

2.2 Riferimenti normativi ed intese

Di seguito si riportano i principali riferimenti normativi che regolano i compiti e l'attribuzione degli oneri economici della Polizia Ferroviaria, oltre ai protocolli sottoscritti sulle tematiche di Security:

- l'articolo 11 del D.Lgs. C.P.S. 10 luglio 1947 n. 687, ratificato con legge 7 aprile 1956, n. 561, attribuisce all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'onere di provvedere, d'intesa con il Ministro dell'Interno, all'accasermamento del personale assegnato ai servizi di Polizia Ferroviaria;
- il D.M. 30 marzo 1920, del D.M. 2 agosto 1977, del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, nonché del D.M. 16 marzo 1989, e successive modifiche, la Specialità di Polizia Ferroviaria della Polizia di Stato (di seguito "Polizia Ferroviaria") è l'organo al quale compete, in via permanente, di assicurare la prevenzione e repressione dei reati, la tutela dell'ordine pubblico e dell'incolumità dei cittadini in ambito ferroviario;
- l'art 5 legge 19 aprile 1985, n. 150 prevede che le spese occorrenti per il funzionamento degli uffici e dei posti di Polizia Ferroviaria, nonché quelle per l'effettuazione dei servizi resi nell'interesse dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, siano a carico di quest'ultima;
- il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 31 ottobre 2000 n. 138/T, ha concesso ad RFI la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, stabilendo all'art.3, l'obbligo per il concessionario di garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, nonché di mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza allineati e comparabili a quelli delle principali reti europee, anche con riferimento ai nuovi sistemi di sicurezza sulle linee e sugli impianti; inoltre l'art.9 del richiamato decreto di concessione sancisce che RFI, per esigenze di difesa nazionale, ordine pubblico e protezione civile, è tenuta a rispettare gli obblighi e prestare i servizi richiesti dalle competenti autorità, con oneri da determinarsi in appositi contratti stipulati tra il Concessionario e l'autorità richiedente;
- il D.lgs. 259/2003 "Codice delle comunicazioni elettroniche" all'art. 96 prescrive in merito alle prestazioni a fini di giustizia - obbligatorie per gli operatori - da effettuate a fronte di richieste di intercettazioni e di informazioni da parte delle competenti Autorità Giudiziarie. In ambito RFI, relativamente a tali obblighi connessi alla licenza del sistema radiomobile proprietario con prefisso "313", la Struttura Protezione Aziendale è responsabile di curare detti rapporti con le Autorità Giudiziarie.
- In base al DL n.144/2005 convertito dalla legge 31 luglio 2005 n. 155, il Ministro dell'Interno in data 9 gennaio 2008 ha previsto all'art. 1, comma 1, le infrastrutture critiche informatizzate di interesse nazionale, quali i sistemi ed i servizi informatici di supporto alle funzioni istituzionali di una definita serie di enti, pubblici e privati, operanti nei settori strategici per il Paese, tra cui quelle di RFI;
- la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 6 aprile 2006 prescrive in merito al "Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose;

- l'art. 26 del Regolamento CE 1371/2007 prescrive a carico del Gestore dell'Infrastruttura l'adozione di misure per garantire la sicurezza personale dei passeggeri nelle stazioni ferroviarie;
- Il Protocollo tra il Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri e FS sottoscritto in data 15 luglio 2008 – in fase di rinnovo – che assicura lo sviluppo ai reciproci rapporti istituzionali di collaborazione, al fine di conseguire la massima efficienza ed efficacia operativa nell'ambito dei contesti emergenziali, della previsione, prevenzione e gestione dei rischi naturali e antropici, che possano risultare pregiudizievoli per la circolazione ferroviaria, ovvero contesti emergenziali che seppur non riguardanti la circolazione ferroviaria possano comunque richiedere l'impiego delle risorse del Gruppo FS, perseguendo finalità di tutela degli interessi fondamentali della collettività;
- la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2008, concernente "Indirizzi operativi per la gestione delle emergenze", disciplina l'organizzazione e il funzionamento di SISTEMA presso la Sala Situazione Italia del Dipartimento e dispone, all'art.3.3, anche gli interventi che FS e Protezione Civile devono porre in essere nel rispetto delle proprie competenze e procedure in caso di evento cui all'art.2, comma1, lettera c) della legge 225 del 1992;
- Il D.Lgs n. 61 dell'11 aprile 2011 recepisce in Italia la Direttiva 2008/114/CE dell'8 dicembre 2008 circa le procedure per l'individuazione e la designazione di Infrastrutture Critiche Europee, nei settori dell'energia e dei trasporti, nonché le modalità di valutazione della sicurezza di tali infrastrutture e le relative prescrizioni minime di protezione dalle minacce di origine umana, accidentale e volontaria, tecnologica, e dalle catastrofi naturali;
- la Legge 24 febbraio 1992, n. 225, modificata dalla Legge n. 100 del 12 luglio 2012, istitutiva del Servizio Nazionale della Protezione Civile, coordinato dal Presidente del Consiglio dei Ministri e composto dalle amministrazioni dello Stato, centrali e periferiche, dalle Regioni, dalle Province, dai Comuni, dagli Enti pubblici nazionali e territoriali e da ogni altra istituzione ed organizzazione pubblica e privata presente sul territorio nazionale; all'art. 6 della citata legge 225 del 1992 si prevede che, per l'attuazione delle attività di Protezione Civile, le strutture nazionali e locali di Protezione Civile possono stipulare convenzioni con soggetti pubblici e privati;
- la Convenzione tra il Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza e Ferrovie dello Stato Italiane SpA siglata in data 17/07/2012 (come rinnovo della precedente del 07/11/2007) prescrive che il Gruppo FS corrisponda per il personale della Polizia Ferroviaria che effettua l'attività di presenziamento nelle stazioni e/o negli impianti ferroviari una indennità per i servizi di vigilanza scalo diurna e notturna, nonché una indennità di scorta per i servizi a bordo treno.