

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. CXCIX
n. 4

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DEI CONTRATTI DI
PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE
FERROVIARIA ITALIANA SPA

(Aggiornata al 31 dicembre 2020)

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

**Presentata dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
(GIOVANNINI)**

Comunicata alla Presidenza il 4 aprile 2022

PAGINA BIANCA



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

RELAZIONE AL PARLAMENTO
SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020
DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA STIPULATI TRA
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
E RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

PAGINA BIANCA

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**INDICE**

1. Premesse, riferimenti ed evoluzione del quadro normativo	4
1.1 Il decreto legislativo n.112/2015 ed i suoi principali adempimenti.....	5
1.2 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale	7
1.2.1 <i>Il patrimonio immobiliare</i>	<i>8</i>
1.2.2 <i>Il Prospetto Informativo della Rete</i>	<i>8</i>
2. Il Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S).....	11
2.1 Il Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021	11
2.1.1 <i>Le principali novità del Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021</i>	<i>13</i>
2.1.2 <i>Il Primo Atto Integrativo al Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021</i>	<i>14</i>
2.1.3 <i>Il Secondo Atto Integrativo al Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021</i>	<i>15</i>
2.2 Il processo di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria	16
2.2.1 <i>La Manutenzione Ordinaria.....</i>	<i>17</i>
2.2.2 <i>La Manutenzione Straordinaria.....</i>	<i>17</i>
2.3 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Ordinaria e per le attività di Safety, Security e Navigazione.	19
2.3.1 <i>Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria</i>	<i>21</i>
2.3.2 <i>Le risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria</i>	<i>22</i>
2.3.3 <i>Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione</i>	<i>26</i>
2.4 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Straordinaria.....	37
2.4.1 <i>Il monitoraggio della spesa per la Manutenzione Straordinaria</i>	<i>40</i>
2.5 Il controllo delle opere d’arte.....	50
2.5.1 <i>Ponti.....</i>	<i>50</i>
2.5.2 <i>Gallerie.....</i>	<i>58</i>
2.6 Il monitoraggio della qualità della Rete	62
2.7 Le linee sospese dall’esercizio e le linee dismesse	71
2.8 Attività condotte in merito all’applicazione della normativa appalti e connessi adempimenti antimafia	74
3. Il Contratto di Programma 2017-2021– parte Investimenti (CdP-I)	78
3.1 Gli indirizzi strategici della programmazione economico finanziaria nazionale e comunitaria	80
3.2 L’iter di approvazione	82
3.3 La Struttura del nuovo Contratto 2017-2021– parte Investimenti (CdP-I)	83

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.4 L'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma – Parte Investimenti 2017-2021 (CdP-I).....	86
3.5 Il quadro finanziario	89
3.5.1 <i>L'evoluzione del valore del portafoglio investimenti dal CdP-I all'Aggiornamento 2018-2019</i>	89
3.6 Le Tabelle sugli investimenti del Contratto di Programma 2017-2021.	91
3.6.1 <i>Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici</i>	<i>91</i>
3.6.2 <i>Tabella B – Investimenti realizzati per lotti costruttivi</i>	<i>114</i>
3.7 Il rendiconto dei finanziamenti al 31/12/2020.....	126
3.7.1 <i>I finanziamenti e le erogazioni per la Rete Convenzionale</i>	<i>126</i>
3.7.2 <i>I finanziamenti e le erogazioni per la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli.....</i>	<i>130</i>
3.8 Lo stato di attuazione.....	131
3.8.1 <i>La spesa per gli investimenti del Contratto di Programma - parte Investimenti</i>	<i>131</i>
3.8.2 <i>Le principali opere attivate all'esercizio.....</i>	<i>136</i>
3.8.3 <i>Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento</i>	<i>140</i>
3.9 Gli indicatori di performance.....	152
3.9.1 <i>I risultati 2020</i>	<i>155</i>
3.10 Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): l'impulso del Recovery Fund in sinergia con i Fondi Statali.....	155
3.11 L'Aggiornamento 2020/2021 del CdP-I 2017-2021	162
3.11.1 <i>Le principali novità dell'aggiornamento contrattuale.....</i>	<i>163</i>
3.11.2 <i>L'evoluzione del portafoglio progetti.....</i>	<i>164</i>
3.11.3 <i>Le variazioni alle coperture finanziarie di competenza: definanziamenti e variazioni in aumento</i>	<i>166</i>
3.11.4 <i>La riallocazione di finanziamenti già contabilizzati</i>	<i>175</i>
3.11.5 <i>"I nuovi avvisi"</i>	<i>177</i>
3.11.6 <i>Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge</i>	<i>177</i>
3.11.7 <i>Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento.....</i>	<i>178</i>
3.11.8 <i>Valorizzazione turistica delle ferrovie minori.....</i>	<i>178</i>
3.11.9 <i>Valorizzazione delle reti regionali.....</i>	<i>179</i>
3.11.10 <i>Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane</i>	<i>179</i>
3.11.11 <i>Intermodalità: Accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti.....</i>	<i>180</i>
3.11.12 <i>Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici.....</i>	<i>180</i>
3.11.13 <i>Investimenti realizzati per lotti costruttivi</i>	<i>182</i>
4. Conclusioni	183

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**1. Premesse, riferimenti ed evoluzione del quadro normativo**

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31/12/2020 del:

- Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi;
- Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti.

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

L'ultima relazione presentata, riguardante l'esercizio 2019 è stata inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVIII legislatura (Doc. CXCIX n. 3).

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

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

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

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

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

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

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

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

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

Il medesimo Decreto Legge ha disposto con l'art. 5 comma 3, lettera a) la modifica al titolo della legge 14 luglio 1993, n. 238 in "*Disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A.*".

La presente relazione ha assunto, nel tempo, l'obiettivo principale di fornire un dettagliato quadro informativo sull'esperienza attuativa dei Contratti di Programma stipulati tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) ed il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

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

Il decreto legislativo n.112 del 15 luglio 2015 e ss.mm.ii., all'articolo 15 definisce quali siano i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI S.p.a. e lo Stato.

Il decreto legislativo n.112/2015 stabilisce, infatti che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni.

Come sopra riferito, il decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112 è stato recentemente modificato e integrato dalle disposizioni recate dall'articolo 5 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito con modificazioni dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233.

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

A tal fine, dette innovazioni normative introducono un documento strategico, con validità di norma quinquennale, recante l'illustrazione delle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete,

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici.

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

La nuova struttura del decreto legislativo n.112/2015 indica, quindi, le modalità di sottoscrizione ed approvazione dei contratti di programma, volte a garantire una più rapida ed efficace attuazione degli investimenti ferroviari.

In particolare, le innovazioni normative prevedono una nuova procedura di approvazione dei Contratti di Programma, riducendo le fasi dell'iter autorizzativo da 12 a 3, in modo che i tempi complessivi per l'operatività dei Contratti possano ridursi, rispetto a quelli che, in termini pratici, erano necessari con la precedente struttura normativa.

Infatti, i Contratti di programma tra Rete Ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i relativi aggiornamenti, erano sottoposti – nel sistema in precedenza vigente – all'applicazione di una procedura articolata, i cui principali passaggi erano:

- la presentazione al CIPE (oggi CIPESS, Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) dello schema di contratto e l'approvazione della delibera;
- la registrazione della delibera del CIPE da parte della Corte dei Conti;
- la pubblicazione della delibera del CIPE in Gazzetta Ufficiale;
- l'esame parlamentare dello schema di contratto di programma;
- la sottoscrizione del contratto di programma;
- l'approvazione del contratto tramite decreto ministeriale;
- la registrazione del decreto di approvazione del contratto presso la Corte dei conti.

A questi passaggi si aggiungeva la fase di consultazione sullo schema di contratto di programma da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e degli operatori del settore, rispettivamente a carico del Ministero e di RFI.

L'articolo 15, al comma 2 come recentemente modificato, al fine di rendere congruente tale procedura con gli obiettivi sottesi al PNRR, riscrive l'iter di approvazione dei Contratti, prevedendo che entro il mese di giugno dell'anno precedente all'inizio di ciascun quinquennio programmatico il MIMS sottoponga lo schema all'approvazione del CIPESS, che adotta la relativa delibera entro trenta giorni. Il MIMS informa, altresì, l'ART, che si esprime entro quindici giorni, relativamente ai profili di competenza, e, mediante RFI, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto dello schema di contratto di programma, al fine di consentire loro di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoposto all'approvazione del CIPESS. La delibera del CIPESS è sottoposta al controllo di legittimità da parte della Corte dei conti con la riduzione ad un terzo dei termini ordinari ed è ammessa la registrazione anche parziale della delibera del CIPESS, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione; in tal caso il CIPESS può adottare, su richiesta del MIMS, d'intesa con il MEF, una delibera integrativa o modificativa delle parti non registrate. Lo schema di contratto è, quindi, sottoscritto tra il MIMS e RFI entro quindici giorni dalla registrazione della delibera CIPESS da parte della Corte dei conti ed il contratto di programma è quindi trasmesso entro cinque giorni dalla sottoscrizione, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili alle Camere, al

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Ministero dell'economia e delle finanze e al CIPESS, con apposita informativa. Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso, alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante; gli aggiornamenti del contratto devono dare evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti che vi rimangono vincolati.

Il nuovo comma 2-bis dell'articolo 15 del decreto legislativo n.112/2015, relativo agli aggiornamenti annuali del contratto di programma, stabilisce che questi siano sottoscritti da RFI e dal MIMS entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio in coerenza con quanto previsto dal documento strategico, e che gli aggiornamenti di importo minore o uguale a 5 miliardi di euro complessivi, siano approvati, con decreto del MIMS, di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS; per gli aggiornamenti di importo superiore, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura ordinaria di approvazione del contratto, definita nel comma 2. È previsto che anche gli aggiornamenti siano trasmessi alle Camere, corredati della relazione al Parlamento sullo stato di attuazione dei contratti di programma.

1.2 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale

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

Quindi, la direttiva europea 2012/34/UE, così come recepita nel decreto legislativo n.112/2015, prevede che gli Stati Membri pubblicino la propria strategia per lo sviluppo della rete ferroviaria, in cui vengono delineati, su un orizzonte almeno quinquennale, le strategie e gli obiettivi da perseguire a livello nazionale. Su tali basi il Gestore elabora il piano commerciale della rete, indicando le azioni previste da porre in essere in coerenza con il quadro strategico definito dallo Stato Membro e tenendo conto del livello di risorse da quest'ultimo attribuite.

Con la disposizione di cui all'articolo 15, comma 1-ter, del Decreto Legge 16 ottobre 2017 n. 148, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili" convertito, con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 è stato individuato espressamente quale documento strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, a cui fa riferimento l'articolo 1, comma 7 del decreto legislativo n.112/2015, l'Allegato al Documento di Economia e Finanza 2017 denominato *"Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture"*.

In coerenza con tali disposizioni RFI ha provveduto a redigere la struttura ed il contenuto della prima edizione del Piano Commerciale nel mese di dicembre 2017, trasmettendolo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini della successiva pubblicazione del documento sul sito internet del Gestore, ai sensi di quanto previsto dal decreto legislativo n.112/2015 articolo 15 comma 6, per avviare la fase di consultazione con le Imprese Ferroviarie.

Il documento è stato quindi pubblicato nel mese di febbraio 2018, per le osservazioni da parte di tutti gli stakeholders e, successivamente, recepite le osservazioni pervenute, pubblicato definitivamente a luglio 2018.

In seguito, il Piano Commerciale è stato aggiornato a febbraio 2020, previa trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e completamento della procedura di consultazione con gli stakeholders, avviata a luglio 2019 con la pubblicazione del documento per osservazioni sul sito internet del Gestore.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il 1° marzo 2021 è stato pubblicato il Piano Commerciale edizione febbraio 2021 per adozione.

Il 5 agosto 2021 è stato pubblicato il Piano Commerciale edizione speciale PNRR – agosto 2021. Il 30 novembre 2021 è stata pubblicata una revisione del documento per allineare puntualmente l'organizzazione dello stesso al PNRR e al Contratto di Programma Parte Investimenti aggiornamento 2020/2021.

1.2.1 Il patrimonio immobiliare

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

Nel patrimonio immobiliare rientrano 16.782 km di linee ferroviarie, circa 2.200 stazioni con servizio viaggiatori, oltre agli impianti ed alle officine.

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

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

Per quanto previsto dal comma 8 del medesimo articolo 15 del decreto legislativo n.112/2015, RFI è tenuta a mettere a punto e aggiornare annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile, dandone adeguata informativa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale registro deve essere corredato delle spese dettagliate per il rinnovo e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e viene utilizzato per valutare il finanziamento necessario alla loro riparazione o sostituzione. L'adozione del registro in parola si pone nell'ottica di favorire la gestione efficiente di tali beni. In proposito RFI ha realizzato e reso disponibile al MIT un apposito applicativo informatico sviluppato a partire da quanto già presente a livello aziendale a supporto della gestione dei processi operativi del Gestore.

1.2.2 Il Prospetto Informativo della Rete

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

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

Il PIR viene aggiornato di norma annualmente nel mese di dicembre e disciplina le attività di programmazione, negoziazione e gestione dell'orario ferroviario che sarà attivato 12 mesi dopo. La pubblicazione nel mese di dicembre è anticipata di 4 mesi rispetto alla data (aprile successivo) di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

avvio delle attività per l'assegnazione delle tracce orario, in modo da consentire alle Imprese Ferroviarie di conoscere con congruo anticipo le regole e lo scenario infrastrutturale permettendo così di poter efficacemente programmare le proprie attività e formulare conseguentemente le richieste di tracce e servizi al Gestore dell'infrastruttura.

Con Disposizione n. 15 /AD dell'11 Dicembre 2020 l'Amministratore delegato di RFI ha emanato il Prospetto Informativo della Rete 2021- Edizione Dicembre 2020.

Il PIR 2021 contiene le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa, le quali hanno validità a partire dal 14 marzo 2020 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 13 dicembre 2020 – 11 dicembre 2021; contiene le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore 13 dicembre 2020 – 11 dicembre 2021 e che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di RFI e Imprese Ferroviarie/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di Utilizzo).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Contratto di Programma – parte Servizi

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2. Il Contratto di Programma – parte Servizi (CdP-S)**

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

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

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

La **“Safety”** comprende le attività di pertinenza del gestore in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) nell'articolo 2 e nell'allegato A al Decreto ANSF n. 4 del 2012.

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

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

Le informazioni sul precedente Contratto di Programma–parte Servizi 2012-2014 e sulla relativa attuazione sono reperibili nelle precedenti Relazioni sullo stato di attuazione dei Contratti di Programma.

2.1 Il Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021

Il CdP-S 2016-2021 presenta una struttura formulata in sostanziale continuità con il precedente Contratto relativo al periodo 2012-2014. Si illustra, di seguito, l'iter di predisposizione dello schema di Contratto e della sua definitiva approvazione, secondo la procedura precedentemente disciplinata dalla Legge 14 luglio 1993, n. 238 e dal Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112.

Come dettagliato in premessa, al paragrafo 1.1, la procedura di approvazione dei contratti è stata recentemente modificata, al fine di garantire una più rapida ed efficace attuazione degli investimenti ferroviari.

La prima stesura del nuovo contratto aveva recepito le disposizioni dell'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014, relativamente alle risorse attribuite a RFI (pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017) e 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 misura è stata introdotta per compensare le imprese ferroviarie dei maggiori costi che sostengono rispetto alle altre modalità concorrenti, al fine di affrontare l'esigenza di mantenimento di un servizio di trasporto merci su ferro sull'intero territorio nazionale.

La stessa norma, ha stabilito che il Contratto di Programma - parte Servizi e le relative tabelle siano aggiornati con il contributo di cui trattasi.

Già in prima battuta era stata avviata una interlocuzione tecnica con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), in considerazione delle obiezioni espresse dalla medesima Autorità sul regime

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

stabilito dalla legge, che si limitava a tutelare le esigenze di trasporto ferroviario merci solo per Regioni del Centro-Sud lasciando irrisolta la questione del trasporto merci nel Centro-Nord.

Con lettera del febbraio 2105 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha notificato alla Commissione Europea (CE) la misura di sostegno alle merci introdotta dalla Legge di Stabilità 2015, sostenendo che non si trattasse di un aiuto di Stato ed al fine della certezza giuridica e per un confronto trasparente con la Commissione stessa, per procedere nel rispetto delle normative comunitarie. La notifica è stata, dunque, strumentale alla verifica della compatibilità e sostenibilità della norma proposta con il diritto dell'Unione.

A seguito di tale notifica nel mese di aprile 2015 la DG COMP ha trasmesso alle Autorità italiane una prima richiesta di informazioni (caso SA 40887), chiedendo di chiarire una serie di questioni.

Tale processo di verifica da parte della CE ha, di fatto, congelato l'applicazione della norma e di riflesso anche lo schema di nuovo CdP-S, che la recepiva.

In seguito, è intervenuta una modifica normativa con l'articolo 11, commi 2-bis e 2-ter del decreto-legge n.185 del 25 novembre 2015 (convertito dalla legge n.9 del 22 gennaio 2016). Tale norma ha modificato la portata della misura prevedendo che per l'anno 2015 restassero immutate le caratteristiche della misura originaria e che a partire dall'anno 2016 la misura venisse articolata in due distinti contributi.

È stata, inoltre, prevista l'adozione - sia con riferimento alla misura relativa all'anno 2015, sia a quella relativa al biennio 2016-2017 - di decreti attuativi, per fornire la base di dettaglio e implementazione delle norme notificate.

Lo schema di CdP-S recepisce tali modifiche, prevedendo nella specifica Tabella "4c" le sole risorse relative al 2015, da liquidare da parte del Gestore.

Per quanto riguarda le implicazioni derivanti dalla Delibera ART n.96/2015, al fine del mantenimento dell'equilibrio economico del Gestore ed allo scopo di limitare il più possibile i costi di fornitura dell'infrastruttura, con lo schema di CdP-S si imputa la quota di risorse pubbliche in conto esercizio non più necessarie al finanziamento dei costi di manutenzione, quali costi diretti posti a carico del pedaggio, a beneficio del finanziamento di quota parte dei costi delle attività di Circolazione per la gestione del traffico ferroviario.

Infine, lo schema di CdP-S prevede che 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'articolo 16 del decreto legislativo 15 Luglio 2015, n. 112, siano coerenti con i principi e i criteri di contabilità regolatoria stabiliti nella stessa delibera ART 96/2015.

Con la legge n.208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016), inoltre, sono stati disposti ulteriori contributi a copertura dei fabbisogni per le attività di Manutenzione Straordinaria.

Lo schema di Contratto, adeguato per recepire tutte le indicazioni normative e regolamentari, sopra brevemente descritte, è stato esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016. In tale sede, il Comitato si è espresso favorevolmente in merito allo schema di Contratto ed ha formulato un parere - pervenuto alla fine del mese di novembre 2016 - contenente alcune raccomandazioni, delle quali, alcune di immediata implementazione nella struttura di articolato.

Lo schema di articolato, così rivisto, è stato trasmesso nei primi giorni del 2017 alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere previsto dalla Legge n.238/1993, nonché all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo n. 112/2015.

Anche l'iter di registrazione del parere del CIPE sopra menzionato ha richiesto ulteriori tempi ed approfondimenti. Infatti, la Corte dei Conti, con nota nei primissimi giorni del mese di gennaio 2017, ha chiesto che i pareri adottati dal CIPE nella seduta del 10 agosto e del 1° dicembre 2016 venissero

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

formalizzati come “deliberazioni”, con numerazione progressiva, e trasmessi unitamente agli esiti delle verifiche effettuate ai sensi dell’articolo 6 comma 7 del Regolamento interno del CIPE (Deliberazione n. 62/2012). Il Comitato, quindi, è stato successivamente chiamato a deliberare che tale formalizzazione avvenisse senza modificare il contenuto di tali pareri e adottando la numerazione dell’anno in corso. Nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha deliberato in tal senso, formalizzando il parere del 10 agosto 2016 attraverso la Delibera n. 13/2017, trasmessa nuovamente agli Organi di controllo.

Lo schema di Contratto è stato definitivamente aggiornato, senza riportare modifiche sostanziali, per tenere conto di alcune osservazioni delle Commissioni Parlamentari, dell’ART e degli esiti della seduta del CIPE del 3 marzo 2017 ed è stato sottoscritto tra le Parti il 14 giugno 2017.

Il 15 giugno 2017 l’Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell’Economia e delle Finanze (MEF) presso la Corte dei Conti ha provveduto a registrare la Delibera del CIPE n.13 del 3/3/2017, relativa al parere sullo schema di Contratto in parola, con una serie di raccomandazioni, delle quali si terrà conto successivamente, in uno o più aggiornamenti all’atto contrattuale.

Il Decreto di approvazione del Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021 è stato firmato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 12 luglio 2017, assunto al n.359 di protocollo e trasmesso agli Organi di controllo per la registrazione.

Il 28 luglio 2017, la Corte dei Conti ha restituito non registrato il provvedimento, richiedendo documentazione integrativa, nonché chiarimenti in ordine alle modalità attraverso le quali il Ministero si era attenuto alle raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n. 13/2017. Le informazioni e i documenti richiesti sono stati immediatamente forniti all’Organo di controllo.

Il Decreto ministeriale n.359/2017 di approvazione del CdP-S 2016-2021 è stato ammesso a registrazione dalla Corte dei Conti al n. 1-4060 in data 2 ottobre 2017.

2.1.1 Le principali novità del Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021

Il Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2016–2021, pur mantenendo sostanzialmente invariato l’impianto contrattuale del precedente Contratto, contiene alcuni elementi di novità, tesi ad una armonizzazione con il relativo contesto normativo di riferimento.

In particolare:

- durata del contratto, che, come già riferito, è stato predisposto per un periodo di vigenza di sei anni (dal 2016 al 2021), in coerenza con le indicazioni della normativa UE (che richiede durate almeno quinquennali) e con il periodo di regolazione stabilito dall’ART. Le tabelle delle risorse finanziarie riportano, a titolo ricognitivo, anche quelle relative all’annualità 2015. In considerazione delle tempistiche storicamente rilevate tra la scadenza di un contratto ed il suo effettivo rinnovo, si è portato il periodo di proroga dell’applicazione della disciplina contrattuale, in pendenza del rinnovo, da uno a due anni;
- ampliamento dell’oggetto. Vengono recepite le disposizioni dell’articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014, così come modificate dal Decreto Legge n.185/2015, relativamente alle risorse attribuite a RFI – limitatamente alla sola annualità 2015 - 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;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- nuovi indicatori di performance orientati agli utenti, su tematiche relative alla sicurezza, *customer satisfaction* ed ambiente, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità e affidabilità già in precedenza previsti;
- sistemi di monitoraggio MIP/MOP. Rafforzamento dell'impegno (in analogia a quanto previsto in Contratto di Programma – parte Investimenti) ad alimentare i sistemi;
- registro dei beni. Assunzione dell'impegno a rendere disponibili i dati, una volta completata la relativa fase di realizzazione (in coerenza con normativa UE);
- obbligo per il Gestore di fornire ed aggiornare i quadri tecnici economici per gli investimenti di Manutenzione Straordinaria compresi nel CdP-S che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture, delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;
- obbligo per il Gestore di trasmettere annualmente i prezziari al Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- obbligo per il Gestore di 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;
- al fine della trasparenza sulle attività di appalto, obbligo per il Gestore di conferire, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici dell'affidamento dell'incarico di componente della commissione di collaudo o di componente della commissione di gara, ove prevista, degli interventi di Manutenzione Straordinaria previsti dal Contratto;
- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero due volte all'anno una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale di RFI degli interventi di Manutenzione Straordinaria in corso di realizzazione;
- obbligo per il Gestore di 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;
- obbligo per il Gestore predisporre un piano di manutenzione programmata quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

2.1.2 Il Primo Atto Integrativo al Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021

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

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

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

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

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

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

2.1.3 Il Secondo Atto Integrativo al Contratto di Programma–parte Servizi 2016-2021

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

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

- contrattualizzazione delle risorse recate dalla legge n. 178 del 30.12.2020 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (c.d. Legge di Bilancio 2021), pari a 752 milioni di euro (così ripartiti: 2 milioni di euro per l'anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascun anno a partire dal 2022 fino al 2036) per il finanziamento delle attività di manutenzione straordinaria della rete per l'annualità 2021;
- contrattualizzazione dei maggiori stanziamenti sul cap. 1541 apportati dalla suddetta Legge di Bilancio 2021, pari a +50 milioni di euro in conto esercizio per le annualità 2021 (stanziamento in conto esercizio complessivo pari a 1.066 milioni nel 2021);
- introduzione di apposita clausola finalizzata ad estendere la durata del contratto di ulteriori 12 mesi, rispetto alla naturale scadenza prevista per il 31/12/2021, nell'ipotesi di mancato

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

perfezionamento del nuovo CdP-Servizi entro il 30/09/2021, al fine di assicurare continuità finanziaria alle attività di manutenzione della rete;

- contrattualizzazione delle ulteriori proroghe (relative al periodo dal 01/01/2020 sino al 30/09/2021) e delle relative risorse previste per lo svolgimento temporaneo del servizio di navigazione con mezzi veloci Messina-Reggio C. ed introduzione della possibilità di poter proseguire, previa specifica richiesta da parte del MIMS ed a fronte del riconoscimento delle relative coperture, ulteriormente l'attività sino all'affidamento definitivo del servizio e, comunque, fino al subentro del nuovo contraente.

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

2.2 Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

L'estensione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale al 31/12/2020 è pari a 16.782 km di linee, sulle quali RFI è responsabile della gestione complessiva ai sensi dell'Atto di Concessione (D.M. n.138-T del 2000).

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

Il Gestore classifica gli interventi manutentivi come di seguito:

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

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

La consistenza del patrimonio infrastrutturale, al 31/12/2020 è la seguente:

- **Opere civili ed armamento:** circa 24.500 km di binari, 23.000 ponti, 2.100 gallerie, 29.200 deviatoi;
- **Sistemi di segnalamento e telecomunicazioni:** circa 4.300 passaggi a livello, 23.600 segnali, 782 km di attrezzaggio ERTMS, 54.000 circuiti di binario, sistemi di informazione al pubblico ed altro;
- **Impianti Trazione Elettrica (TE) e Sottostazioni (SSE):** 12.000 km di linee elettrificate, 450 sottostazioni, 1.400 cabine ed altro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.2.1 La Manutenzione Ordinaria**

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

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

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

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

2.2.2 La Manutenzione Straordinaria

L'attività di Manutenzione Straordinaria (MS) comprende tutti gli interventi diretti al rinnovo o alla sostituzione, di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza. Il gestore dell'infrastruttura ha raggruppato gli interventi di Manutenzione Straordinaria nelle seguenti categorie:

- *interventi alle infrastrutture ferroviarie di sostituzione degli impianti con altri di analoga tipologia e prestazione;*
- *interventi di miglioramento infrastrutturali con oggetti tecnologicamente più evoluti;*
- *interventi per l'eliminazione e l'adeguamento di infrastrutture non più conformi alle norme vigenti;*
- *acquisti a rimpiazzo di attrezzature relative alle attività di manutenzione;*
- *aumento di produttività tramite interventi tecnici, organizzativi ed economici eseguiti con personale aziendale.*

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

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

L'ambito di 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.

Gli investimenti di Manutenzione Straordinaria sono articolati nei seguenti programmi/sottosistemi: acquisti a rimpiazzo; aumento produttività; corpo stradale; impianti tecnologici; terminali e servizi; trazione elettrica e sottostazioni.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

RFI riferisce che gli interventi di Manutenzione Straordinaria negli ultimi anni si sono differenziati fra le infrastrutture tradizionali e quelle con tecnologie innovative AV/AC. In entrambe le tipologie di infrastruttura l'attività del Gestore si realizza attraverso sistemi standardizzati che tendono a omogeneizzare i comportamenti dei manutentori sull'intero territorio. Sono state messe in atto diverse politiche manutentive e l'intero processo manutentivo è stato strutturato secondo apposite prescrizioni. L'intera attività manutentiva è stata pianificata in modo da predisporre in anticipo gli interventi necessari, per ridurre i disagi per l'utenza e minimizzare i costi.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.3 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Ordinaria e per le attività di Safety, Security e Navigazione.**

Il CdP-S disciplina, tra l'altro, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Ordinaria e delle altre attività di gestione della rete (Safety, Security, Navigazione ecc.) prestate dal Gestore secondo standard concordati. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse appostate annualmente, in conto esercizio, sul capitolo di bilancio numero 1541, a cui vanno aggiunte, per le annualità 2019 e 2020, la quota di risorse recate dal capitolo di bilancio 7255 per la copertura dei costi legati al servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina – Reggio Calabria e viceversa.

Si riportano, quindi, nella sottostante tabella, i fabbisogni evidenziati dal CdP-S per il periodo 2016-2020:

		CdP-S 2016-2021				
Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	2016	2017	2018	2019	2020
Manutenzione Ordinaria	4.453,0	890,6	890,6	890,6	890,6	890,6
Safety, Security e Navigazione	425,0	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0
Ulteriori fabbisogni c/esercizio (Safety, Security-Progetto Gate, Servizio PRM, carri soccorso, servizio mezzi veloci Stretto)	132,8	-	-	40,0	47,1	45,7
Totale Fabbisogni c/esercizio	5.010,8	975,6	975,6	1.015,6	1022,7	1021,3

(milioni di euro)

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

Le risorse per le attività in conto esercizio, quindi, sono state apportate attraverso i seguenti strumenti legislativi:

- +975,6 milioni di euro per l'anno 2016 sul capitolo 1541, stanziati dalla legge n.209 del 28 dicembre 2015 (Bilancio di previsione dello Stato);
- +975,6 milioni di euro per l'anno 2017 sul capitolo 1541, stanziati dalla legge n.205 del 27 dicembre 2016 (Bilancio di previsione dello Stato);
- +975,6 milioni di euro per l'anno 2018, sul capitolo 1541 stanziati dalla Legge n. 205 del 27 dicembre 2017 (Bilancio di previsione dello Stato);
- -100 milioni di euro di riduzione delle risorse sul capitolo 1541, per ogni annualità contrattuale a partire dal 2019, apportate dalla Legge 27 dicembre 2017 n. 205 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020);
- +7,1 milioni di euro, stanziati dalla legge n. 111 del 28 settembre 2018 (Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno 2018) sul capitolo di bilancio 7255 e destinati alla copertura degli oneri per l'espletamento temporaneo del servizio di collegamento marittimo passeggeri sulla tratta Messina-Reggio Calabria;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- +40,0 milioni di euro per l'anno 2018 sul capitolo 1541, stanziati dalla Legge n. 136 (Legge di conversione del Decreto Legge 23 ottobre 2018 n. 119 - Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria) sul cap. di bilancio 1541;
- +1.015,6 milioni di euro per l'anno 2019, stanziati dalla Legge n.145 del 30 dicembre 2018 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e pluriennale per il triennio 2019-2021). Si sottolinea come quota parte di dette risorse, nella misura pari a 100 milioni di euro annui, per la sola annualità 2019, rappresentano il ripristino del definanziamento operato dalla Legge 27 dicembre 2017 n. 205, di cui al punto precedente. Inoltre, la norma apporta, rispetto alla legge di bilancio precedente, 40 milioni di euro per ciascun anno relativo al triennio di vigenza della stessa Legge di Bilancio, da destinare alla copertura dei maggiori fabbisogni contrattuali in conto esercizio;
- +1.015,6 milioni di euro per l'anno 2020 sul capitolo 1541, stanziati dalla Legge n. 160 del 27 dicembre 2019 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022). La norma ripristina, per gli anni 2020 e 2021 risorse pari a 100 milioni di euro, rispetto alle risorse definanziate dalla Legge n 205 del 27 Dicembre 2017;
- +5,7 milioni di euro, recati dalla stessa legge n. n. 160 del 27 dicembre 2019, a valere sul capitolo di bilancio 7255 per l'annualità 2020 e destinati alla copertura degli oneri per l'espletamento temporaneo del servizio di collegamento marittimo passeggeri sulla tratta Messina-Reggio Calabria.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.3.1 Il monitoraggio delle risorse per la Manutenzione Ordinaria

Le risorse in conto esercizio destinate alla manutenzione ordinaria, si attestano nel quinquennio 2016-2020 ad un livello di circa 890,6 milioni di euro per ciascuna annualità.

CdP-S 2016-2021						
	2016	2017	2018	2019	2020	Totale
Fabbisogni previsti in CdP-S	890,6	890,6	890,6	890,6	890,6	4.452,8
Risorse previste in CdP-S	890,6	890,6	890,6	890,6	890,6	4.452,8

(milioni di euro)

Le risultanze economiche delle attività di Manutenzione Ordinaria sono desunte dalla Contabilità Regolatoria di cui RFI SpA si è dotata in ottemperanza alle norme vigenti.

La Contabilità Regolatoria, della quale si esporranno le risultanze al successivo paragrafo 2.3.2, fornisce una rappresentazione del Conto Economico ottenuto da un processo di allocazione dei dati (economici), rilevati e gestiti attraverso il modello “FULLCOST” presente sul sistema “Business Planning and Consolidation” (BPC) utilizzato per la produzione del reporting, per il quale i costi sono imputati indirettamente ai Servizi/Business, tramite la previa allocazione alla relativa Attività industriale, mentre i ricavi sono imputati direttamente ai Servizi/Business di competenza.

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

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

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

Il quadro normativo di settore è mutato nel corso del 2015 a seguito dell’emanazione del Decreto Legislativo n. 112/2015 (che ha abrogato il Decreto Legislativo n. 188/2003) con cui è stata recepita nel nostro ordinamento la Direttiva 2012/34/UE.

In coerenza con tale quadro l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha emesso la Delibera n. 96 del 13 novembre 2015, con cui sono stati definiti i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e le modalità di regolazione per il periodo tariffario 2016- 2021, sulla cui base RFI ha presentato nel corso del 2016 la nuova proposta di pricing riferita al medesimo periodo.

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

In particolare, i servizi relativi ai primi due "Pillar" (PMdA ed altri servizi alle imprese ferroviarie) sono oggetto di regolazione da parte dell'ART in relazione alle condizioni di accesso ed al pricing, mentre i restanti servizi (es: servizi immobiliari, prestazioni sanitarie, ecc.) sono offerti a condizioni di mercato.

Gli sviluppi del quadro normativo regolatorio rilevano, inoltre, in relazione alla nuova struttura del canone di accesso alla rete (Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015) ed alla connessa copertura di parte dei costi di manutenzione (per la quota parte di costo direttamente legata alla prestazione del servizio ferroviario, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 17, comma 4 e del regolamento di esecuzione UE 2015/909 del 12/06/2015) con gli introiti da pedaggio.

In coerenza con tale quadro nel CdP-S 2016-2021 è stata imputata la quota di risorse pubbliche in conto esercizio, non più destinata al finanziamento dei costi di manutenzione (in quanto, come sopra specificato, si tratta di costi "diretti" di manutenzione posti a carico del pedaggio), a beneficio del finanziamento di parte dei costi delle attività di Circolazione per la gestione del traffico ferroviario.

2.3.2 Le risultanze del sistema di Contabilità Regolatoria

In osservanza dell'articolo 5, punto 6, del Contratto di programma 2016-2021 - Parte servizi, RFI ha predisposto la Rendicontazione relativa alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria (di seguito **SCR**) adottato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, per i fini di cui all'articolo 16, comma 2, del decreto legislativo n.112/2015.

In detta Rendicontazione SCR del 2020 sono riassunte le modalità di acquisizione della gestione della Ferrovia Centrale Umbra (di seguito **FCU**), in particolare operata attraverso l'acquisto totalitario delle quote di UM Ferro srl – società di nuova costituzione conferitaria del ramo d'azienda dedicato alla gestione della Ferrovia Centrale Umbra – e la successiva fusione per incorporazione (in RFI) con effetti a decorrere dal 1° luglio 2019. La gestione di tale rete ferroviaria è svolta in forza di Atto di concessione e Contratto di programma, parte servizi e parte investimenti, sottoscritti il 6/12/2018 dalla Regione Umbria e, d'altra parte, da Umbria TPL e Mobilità Spa (conferenti il ramo d'azienda nell'incorporata UM Ferro srl).

Alla luce del descritto ampliamento di rete, la Rendicontazione SCR del 2020 espone separatamente e in aggregato i risultati della gestione della FCU, al fine di rendere omogenei e comparabili tali risultanze con quelle esposte nelle precedenti Rendicontazioni.

Sulla Rendicontazione SCR del 2020, la società di revisione incaricata KPMG S.p.A. ha rilasciato, in data 21 luglio 2021, la Relazione sulla "Rendicontazione relative alle risultanze del Sistema di Contabilità Regolatoria adottato dalla Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, in ottemperanza all'art. 16, comma 2 del D.lgs. n. 112 del 15 luglio 2015".

In tale Relazione del 21/07/2021, la KPMG S.p.A. ha espresso, senza rilievi, il giudizio che la Rendicontazione SCR "della rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stata redatta in tutti gli aspetti significativi in conformità ai criteri illustrati nelle note esplicative alla stessa", dichiarando altresì in essa di aver svolto la revisione contabile in conformità

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

dei principi di revisione internazionali (ISAs), la propria indipendenza rispetto alla Società sottoposta a revisione, nonché di aver acquisito “*elementi probativi sufficienti ed appropriati*” su cui fondare il suo giudizio.

Per quanto di interesse, è ripetuto il “Richiamo di informativa” che la Rendicontazione SCR, le cui risultanze sono oggetto dell’attività di revisione, è stata predisposta all’esclusivo fine “*di evidenziare l’attribuzione dei costi e dei ricavi relativi ai processi industriali o alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici, in ottemperanza all’art. 16, comma 2, del D. Lgs. n. 112 del 15 luglio 2015.*”

Il prospetto di Rendicontazione di RFI rappresenta il conto economico dei singoli processi industriali e delle categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, individuati in: Circolazione; Infrastruttura; Navigazione; Safety; Security; Gestione Patrimonio.

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

Quanto all’analisi della Rendicontazione SCR riferita all’anno 2020, al fine di consentire un agevole raffronto con il precedente esercizio, si riportano di seguito le risultanze al netto dei dati relativi alla gestione FCU, in quali verranno indicati distintamente.

La voce dei ricavi operativi del 2020 ammonta ad un totale di 2.469,6 milioni/€, in diminuzione rispetto al totale dei ricavi operativi del 2019, pari a complessivi 2.795,2 milioni/€; tale voce è così composta:

- Pedaggio, per 1.022,0 milioni/€;
- Altri ricavi da servizi, per 164,8 milioni/€;
- Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio, per 1.021,2 milioni/€;
- Ricavi da erogazioni non rimborsabili da altre fonti pubbliche o private, per - 3,4 milioni/€;
- Altri proventi, per 265,0 milioni di €;

agli importi su elencati sono da aggiungere i ricavi operativi della FCU, pari a complessivi 22,0 milioni/€, ottenendo un ammontare di ricavi operativi complessivi 2020 pari a 2.491,5 milioni/€.

In tale esposizione, come noto, i ricavi da Contratti di Programma o di Servizio derivano dagli stanziamenti del capitolo 1541 del bilancio dello Stato, di competenza del MEF e sono corrisposti a RFI secondo le modalità pattuite all’articolo 7, comma 2, del Contratto di programma 2016-2021 - Parte servizi.

La voce dei costi operativi del 2020 ammonta ad un totale di 2.136,5 milioni/€, in decremento rispetto al totale dei costi operativi del 2019, pari a complessivi 2.314,9 milioni/€; tale voce mostra una disaggregazione per ogni attività/servizio così articolata:

- Costo del personale, per 1.371,4 milioni/€;
- Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, per 739,5 milioni/€;
- Costi per servizi, per 807,6 milioni/€;
- Costi per godimento beni di terzi, per 32,8 milioni/€;
- Altri costi operativi, per 69,9 milioni/€;
- Costi per lavori interni capitalizzati (che rappresentano gli incrementi patrimoniali, per cui vengono indicati con segno positivo a rettifica dei costi operativi avanti indicati), per 884,8 milioni/€;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

agli importi su elencati sono da aggiungere i costi operativi della FCU, pari a complessivi 22,3 milioni/€, ottenendo un ammontare di costi operativi complessivi 2020 pari a 2.158,8 milioni/€.

Contrapponendo le significate componenti, si ottiene per differenza, il Risultato Operativo Lordo (EBITDA), pari a 333,1 milioni/€ (e a 332,8 milioni/€, se si considera anche la gestione FCU), con un decremento di 147,2 milioni/€ rispetto all'esercizio 2019, in cui è stato determinato nell'ammontare di 480,3 milioni/€.

Proseguendo, la Rendicontazione SCR 2020 rileva le seguenti componenti negative sotto il predetto Risultato Operativo Lordo:

- ammortamenti per 90,1 milioni/€;
- svalutazioni per 44,5 milioni/€;
- accantonamenti per 127,0 milioni/€;

dedotte le quali si giunge al Risultato Operativo di periodo (EBIT) pari a 71,5 milioni/€ (e a 71,1 milioni/€, se si considera anche la gestione FCU), con una riduzione di 278,6 milioni/€ rispetto all'esercizio 2019, dove è stato indicato nell'ammontare di 350,1 milioni/€.

Infine, sottraendo dall'EBIT così determinato il saldo finanziario negativo pari a 32,8 milioni/€, derivante in buona parte dal finanziamento per il completamento del progetto relativo al sistema AV/AC, lo schema di rendicontazione in esame espone un risultato netto pari a 38,7 milioni/€.

Pertanto, il risultato netto di esercizio di contabilità regolatoria dell'anno 2020, pari a 38,7 milioni di € (e a 38,3 milioni/€, se si considera anche il saldo della gestione FCU), registra una rilevante riduzione rispetto al precedente 2019, esercizio questo chiuso con un saldo positivo pari a 301,5 milioni di euro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anno 2020	Circolazione	Infrastruttura	Navigazione	Safety	Security	Gestione Patrimonio	SUB TOTALE	Rete FCU	TOTALE
Pedaggio	664,0	357,5	0,4	-	-	-	1.022,0	0,7	1.022,6
Altri ricavi da servizi	135,9	19,3	9,2	0,0	0,3	-	164,8	4,3	169,1
Ricavi da Contratti di Programma o di Servizio	276,3	633,1	45,5	25,3	41,2	-	1.021,2	-	1.021,2
Ricavi da erogazioni non rimborsabili da alte fonti pubbliche o private	(40,3)	35,7	0,2	1,0	0,1	(0,1)	(3,4)	17,0	13,5
Altri proventi	11,3	138,4	-	33,5	-	81,8	265,0	-	265,0
Totale ricavi operativi	1.047,2	1.184,0	55,4	59,8	41,6	81,7	2.469,6	22,0	2.491,5
Costo del personale	(385,4)	(896,7)	(28,8)	(36,0)	(21,7)	(3,0)	(1.371,4)	(2,4)	(1.373,9)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(151,9)	(580,0)	(4,1)	(1,7)	(1,4)	(0,3)	(739,5)	(0,3)	(739,7)
Costi per servizi	(203,9)	(526,5)	(21,3)	(13,9)	(13,4)	(28,7)	(807,6)	(19,5)	(827,1)
Costi per godimento beni di terzi	(2,7)	(17,6)	(0,3)	(0,2)	(4,8)	(7,3)	(32,8)	(0,1)	(32,9)
Altri costi operativi	(7,3)	(31,6)	(0,8)	(2,7)	(0,9)	(26,6)	(69,9)	(0,0)	(69,9)
Costi per lavori interni capitalizzati	0,0	884,5	0,3	0,0	0,0	(0,0)	884,8	0,0	884,8
Totale costi operativi	(751,2)	(1.167,8)	(54,9)	(54,5)	(42,1)	(65,8)	(2.136,5)	(22,3)	(2.158,8)
Risultato operativo lordo (EBITDA)	295,9	16,1	0,5	5,3	(0,6)	15,9	333,1	(0,3)	332,8
Ammortamenti	(4,0)	(82,9)	(0,4)	(0,3)	(0,2)	(2,2)	(90,1)	(0,1)	(90,1)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(2,6)	(41,5)	(0,0)	(0,1)	0,0	(0,2)	(44,5)	(0,0)	(44,5)
Accantonamenti	(65,3)	(57,3)	0,0	(4,0)	(0,4)	0,0	(127,0)	0,0	(127,0)
Risultato al lordo del costo del capitale impiegato (= EBIT)	224,0	(165,6)	(0,0)	0,9	(1,2)	13,5	71,5	(0,4)	71,1
Saldo finanziario	(28,3)	(4,3)	(0,1)	(0,2)	(0,1)	0,1	(32,8)	(0,0)	(32,8)
Imposte sul reddito	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)	(0,0)
Risultato netto	195,8	(169,9)	(0,1)	0,7	(1,3)	13,6	38,7	(0,4)	38,3

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

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

Camera dei Deputati ARRIVO 04 aprile 2022 Prot. 2022/0000470/TN - Doc. firmato digitalmente da: ENRICO MARIA PUJIA, Federico Blasevich, Eugenio Martino

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.3.3 Il monitoraggio delle risorse per i processi di Safety, Security e Navigazione

Le risorse contrattualizzate nel CdP-S 2016-2021 a beneficio delle attività di Safety, Security e Navigazione ammontano, nel periodo contrattuale, a 85 milioni di euro per ciascuna annualità. Per l'anno 2018 va incluso il finanziamento di 40 milioni di euro stanziati dalla Legge n. 136 (Legge di conversione del Decreto Legge 23 ottobre 2018 n. 119 - Disposizioni urgenti in materia fiscale e finanziaria) sul cap. di bilancio 1541.

Come descritto in dettaglio nel precedente paragrafo 2.3, dal 2018, a dette risorse vanno aggiunte le ulteriori per la copertura delle attività recate dal progetto Gate, per l'incremento dei servizi resi per le PRM e per i servizi di carro soccorso (40 milioni di euro/anno dal 2018), nonché quelle per la copertura degli oneri correlati all'espletamento temporaneo, da parte di RFI, del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina-Reggio Calabria (circa 7,1 milioni di euro per l'annualità 2019 e 5,7 milioni di euro per l'annualità 2020).

La tabella seguente riporta la ripartizione, su base previsionale di RFI, di dette risorse sulle attività in esame per le prime cinque annualità contrattuali.

Annualità	2016	2017	2018	2019	2020
Risorse contrattualizzate	85,0	85,0	125,0	132,1	130,7
<i>di cui:</i>					
Safety	17,6	18,2	32,2	23,4	25,3
Security (*)	36,7	36,5	37,4	36,1	41,2
Navigazione (**)	30,7	30,3	42,8	49,1	45,5
Servizio Assistenza PRM			3,9	6,4	0,8
Carri Soccorso			8,8	17,2	18,0

(milioni di euro)

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

(**) Comprensivo delle risorse Stato a copertura del servizio ME-RC nell'anno 2019 (periodo 1/10/2018 – 31/12/2019) e 2020

Tali attività, comprendendo anche quelle relative al supporto delle strutture di Staff Centrale.

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

- la cosiddetta “Safety” ricomprende le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell'infrastruttura relativi alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, oltre alle attività relative al monitoraggio ambientale ed alle prestazioni sanitarie, per quanto di competenza del Gestore nell'ambito delle attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'ANSF con il Decreto n. 4 del 9 agosto 2012. Il Business Safety si compone delle partite economiche relative alle seguenti attività:
 - progettazione, omologazione e certificazione materiali e prodotti;
 - ricerca e sperimentazione;
 - indagini diagnostiche ed ambientali;
 - elaborazione, nel rispetto del quadro normativo emanato da ANSF, disposizioni e prescrizioni per la circolazione dei treni e per l'esercizio ferroviario;
 - attività di competenza dell'ANSF svolte con personale distaccato di RFI o per il tramite di RFI (service);

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- presidio sanitario;
- costi operativi afferenti alla Safety e gestiti centralmente (costi trasversali);
- la “Security” ricomprende le attività per fronteggiare eventi, prevalentemente di natura dolosa e/o colposa, che possano danneggiare le risorse materiali (asset), immateriali (informazioni, know-how, immagine), organizzative (processi produttivi) e umane di competenza del Gestore; si tratta di azioni finalizzate al controllo ed alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore. Il Business Security è costituito dalle partite economiche generate dalle seguenti attività:
 - gestione attività POLFER;
 - sicurezza aziendale;
 - costi operativi afferenti alla security e gestiti centralmente (costi trasversali);
 - attività legate al progetto “Gate” miranti ad incrementare il livello di sicurezza nell’ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese attraverso l’introduzione di un sistema di controllo con personale aggiuntivo dei varchi di accesso all’area ferroviaria dedicata alla circolazione dei treni;
- la “Navigazione” ricomprende le attività relative al traghettamento dei treni, ivi compresi i servizi di manovra, ai sensi dell’Atto di Concessione (collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna oltre al trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni - Messina). La gestione del Business Navigazione è costituita dalle partite economiche relative alle seguenti attività:
 - traghetti di carri e carrozze sulla tratta Villa San Giovanni – Messina e dei carri per il servizio di collegamento ferroviario via mare da/verso la Sardegna;
 - trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni – Messina;
 - espletamento temporaneo, da parte di RFI, del servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Messina-Reggio Calabria;
 - manovra di traghettamento;
 - costi operativi afferenti alla navigazione e gestiti centralmente (costi trasversali).
- il servizio PRM ricomprende l’assistenza alle persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM), che RFI eroga in qualità di Station Manager (Regolamento Europeo 1371 del 23 ottobre 2007) e si articola nelle seguenti attività:
 - richiesta del servizio da parte della PRM;
 - analisi e pianificazione da parte di RFI;
 - a valle di una verifica di fattibilità, conferma di RFI alla PRM dell’accettazione della richiesta;
 - accompagnamento da un meeting point designato fino al posto assegnato;
 - accoglienza all’arrivo del treno e accompagnamento fino all’uscita di stazione o ad altro treno;
 - salita e discesa dal treno con carrello elevatore per i clienti che ne necessitano;
 - su richiesta, messa a disposizione di sedia a ruote;
 - su richiesta, trasporto di un bagaglio a mano;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- messa a disposizione di materiale informativo sul servizio;
- individuazione di eventuale provvedimento di circolazione per il ricevimento del treno in binario idoneo.
- il servizio Carri Soccorso ricomprende le attività che, a far data dal 1 luglio 2018, per effetto delle misure di regolazione contenute nell'allegato alla Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, RFI svolge per lo Sgombero dell'Infrastruttura dal materiale rotabile delle Imprese Ferroviarie (tramite carri soccorso attrezzati) al fine di ripristinare il prima possibile il normale utilizzo dell'infrastruttura in tutti i casi di impossibilità di marcia dei treni al di fuori dei binari di stazionamento.

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

Nella tabella che segue sono riportati i risultati conseguiti dal Gestore nei tre Business, nelle relative annualità contrattuali.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

CdP-S 2016-2021	2016			2017			2018			2019			2020		
	Safety	Security	Navigazione	Safety	Security	Navigazione	Safety	Security	Navigazione	Safety	Security	Navigazione	Safety	Security	Navigazione
Ricavi da vendite e prestazioni	40,6	0,0	19,2	39,6	0,1	18,8	42,9	0,5	13,2	43,7	0,8	11,8	34,5	0,4	9,9
Ricavi da CdP-S	17,6	36,7	30,7	18,2	36,5	30,3	32,2	37,4	42,8	23,4	36,1	49,1	25,3	41,2	45,5
Totale Ricavi	58,2	36,7	49,9	57,8	36,6	49,1	75,0	37,9	55,9	67,1	36,9	60,9	59,8	41,6	55,4
Costo del personale	(37,6)	(19,8)	(32,5)	(38,1)	(20,9)	(31,6)	(36,9)	(22,3)	(32,9)	(36,4)	(22,7)	(34,0)	(36,0)	(21,7)	(28,8)
Materiali	(2,5)	(0,8)	(4,2)	(1,1)	(0,7)	(4,2)	(1,0)	(0,7)	(5,2)	(1,2)	(0,8)	(6,1)	(1,7)	(1,4)	(4,0)
Servizi e altri costi	(9,9)	(18,6)	(13,4)	(10,8)	(20,3)	(13,3)	(20,4)	(15,0)	(15,4)	(20,1)	(13,7)	(20,3)	(16,9)	(19,0)	(22,2)
Totale costi	(50,0)	(39,2)	(50,0)	(50,0)	(41,9)	(49,0)	(58,3)	(38,0)	(53,5)	(57,8)	(37,2)	(60,4)	(54,5)	(42,1)	(54,9)
MOL	8,2	(2,5)	(0,2)	7,8	(5,2)	(0,0)	16,7	(0,1)	2,5	9,3	(0,4)	0,5	5,3	(0,6)	0,5
Partite sotto MOL	(2,6)	(0,2)	(0,8)	(1,7)	(0,3)	(0,5)	(1,1)	(0,2)	(2,7)	(0,0)	(0,5)	(1,0)	(4,5)	(0,8)	(0,6)
Risultato netto	5,6	(2,7)	(0,9)	6,1	(5,6)	(0,4)	15,6	(0,3)	(0,2)	9,3	(0,9)	(0,5)	0,7	(1,3)	(0,1)

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

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

Camera dei Deputati ARRIVO 04 aprile 2022 Prot: 2022/0000470/TN - Doc. firmato digitalmente da: ENRICO MARIA PUJIA, Federico Blasevich, Eugenio Martino

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Per il 2020, in particolare, si rileva un sostanziale equilibrio a livello di Risultato Netto per tutti i business.

La Safety mostra un risultato positivo, pari a 0,7 milioni di euro, a livello di Risultato Netto, in peggioramento rispetto al 2019 (-8,6 milioni di euro) e un risultato positivo pari a 5,3 milioni di euro a livello di MOL, seppur in peggioramento rispetto al 2019 (-4 milioni di euro). Tale margine positivo è ascrivibile alle prestazioni sanitarie erogate nei confronti di terzi, (sotto il profilo regolatorio inquadrate nell'ambito del III Pillar - attività a mercato).

L'analisi dei risultati della Security mostra un risultato sostanzialmente in linea rispetto al 2019. Si registra un lieve decremento dei ricavi (-0,4) e un incremento dei costi (circa 5 milioni di euro) con un risultato che a livello di MOL si presenta nel complesso in leggero disequilibrio.

Per quanto riguarda la performance economica del business regolatorio Navigazione, il 2020 registra un risultato in sostanziale equilibrio e in linea rispetto al 2019, come si illustrerà meglio più avanti.

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

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

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

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

A conclusione del monitoraggio e delle analisi effettuate, sono state individuate le criticità relative alle seguenti tematiche:

- cantieri di lavoro;
- indebito attraversamento di pedoni;
- miglioramento sicurezza ai PL;
- rischio idrogeologico;
- rischio sismico;
- merci pericolose;
- manovra e condotta;
- processo manutenzione armamento;
- processo manutenzione impianti di sicurezza e segnalamento;
- opere d'arte;
- manutenzione veicoli;
- manutenzione dell'infrastruttura;
- processo di gestione della circolazione;
- AMIS (messa in servizio sottosistemi strutturali);
- gestione delle forniture;
- fattore umano e organizzativo;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- formazione;
- cooperazione tra gli operatori ferroviari;
- aree di miglioramento di carattere generale;
- progettazione;

Per ciascuna criticità sono state individuate azioni di miglioramento gestite con SOP (Scheda Operativa di Progetto) nel Piano della Sicurezza 2020.

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

Per il 2020, il numero di incidenti significativi distinti secondo la classificazione ERA è pari a 79. Il dato complessivo del 2019 riportato nella Relazione al Parlamento sullo stato di attuazione 31/12/2019 era stato indicato pari a 69.

La parte maggiore del numero di incidenti significativi per il 2020 ha riguardato gli incidenti alle persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi, il cui valore è aumentato di 5 unità rispetto al valore del 2019 (55, contro i precedenti 50).

Dall'analisi emerge che le altre tipologie di eventi in numero rilevante riguardano:

- gli altri tipi di incidente che sono 10, 5 unità in più rispetto al 2019;
- i deragliamenti di treni, il cui valore di 6 unità aumenta di 1 unità rispetto al valore 2019;
- gli incidenti ai passaggi a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, il cui valore di 6 aumenta di 2 unità rispetto al valore 2019.

L'analisi condotta da RFI evidenzia che per il 2020 circa il 72% degli eventi incidentali sono stati ricondotti a cause esterne al sistema ferroviario (esogene) mentre il 25% è riconducibile a cause interne (endogene). Per la rimanente quota pari approssimativamente al 3% le cause all'origine sono in corso di individuazione.

Informazioni di maggior dettaglio o ulteriori approfondimenti possono essere reperiti nella Relazione Annuale della Sicurezza, dati anno 2020, redatta da RFI.

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

In tale ambito, anche durante il 2020, è proseguita l'attività del Gestore per dare risposta alla crescente esigenza di sicurezza, espressa anche attraverso richieste istituzionali da parte delle Prefetture, attraverso il progetto «Gate» che mira ad incrementare il livello di sicurezza nell'ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese attraverso l'istallazione di delimitazioni a protezione delle aree ferroviarie e di tornelli di ingresso/uscita automatizzati.

I positivi riscontri da parte della clientela all'introduzione dei gate dimostrano l'esigenza di estendere il programma alle altre principali grandi stazioni della rete, per cui le attività della Security sono destinate a progressivi ampliamenti in prospettiva del sempre crescente bisogno di sicurezza, vivibilità e decoro degli ambienti ferroviari espresso dagli operatori del trasporto e della clientela.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In particolare, alla luce dei positivi riscontri rilevati (aumento della percezione della sicurezza e diminuzione degli eventi illeciti) a seguito dell'introduzione del nuovo modello di Hub ferroviario nelle stazioni di Firenze Santa Maria Novella, Milano Centrale e Roma Termini sono state installate le delimitazioni provvisorie a protezione dell'area di esercizio anche presso la stazione di Napoli Centrale.

Dal 2020 sono stati avviati gli approfondimenti con le Sovrintendenze per il progetto di delimitazione delle aree di esercizio relativo alle stazioni di Venezia Santa Lucia e Torino Porta Nuova ai fini della redazione dei progetti definitivi del nuovo modello di Hub. È stata completata la progettazione esecutiva ed avviate le attività propedeutiche all'installazione dei tornelli presso la stazione di Napoli Piazza Garibaldi. Tali azioni si inseriscono nell'ambito di un piano pluriennale che prevede l'attivazione del nuovo modello di Hub, nel prossimo triennio, presso le stazioni di Venezia Santa Lucia, Torino Porta Nuova e Napoli Centrale (completamento).

Ulteriori misure di security sono state applicate, nel 2020, a tutela delle grandi stazioni, quali la realizzazione dell'ampliamento dell'impianto di videosorveglianza presso le banchine ferroviarie delle stazioni di Roma Termini e Napoli Centrale, con particolare attenzione alle aree di banchina ed alla zona dei varchi di accesso all'area di II livello (area binari) e Milano Centrale. Sono stati ultimati gli impianti di videosorveglianza presso le stazioni di Palermo Centrale, con sistema di video-analisi e di Bari Centrale.

Nel corso del 2020 sono proseguiti i lavori di messa in sicurezza del nodo AV/AC di Firenze e Torino. Sono inoltre iniziati i lavori di messa in sicurezza dei posti tecnologici della linea AV Bologna-Milano. A completamento degli interventi avviati nel 2018 nelle aree limitrofe a Milano Rogoredo, nel corso del 2020, sono stati completati i lavori di realizzazione del sistema di videosorveglianza presso la stazione installando 85 telecamere sia a tutela degli spazi interni sia di quelli confinanti con l'area critica, interessata maggiormente dai suddetti fenomeni di degrado sociale.

I furti perpetrati all'interno delle stazioni a danno dei viaggiatori hanno subito un calo del 60,4% rispetto al 2019, confermando la generale tendenza positiva che ha caratterizzato gli ultimi sei anni.

Similmente, anche i fenomeni di aggressione perpetrati in danno del personale ferroviario hanno permesso nel 2020 di proseguire nel trend di diminuzione del fenomeno; per il sesto anno consecutivo si è registrato un sostanziale decremento (-37,8% rispetto al 2019), cui hanno contribuito significativamente anche iniziative di formazione mirata al personale e campagne di sensibilizzazione svolte nei confronti del pubblico.

Per quanto concerne il fenomeno dei furti di materiale pregiato, lo sforzo profuso dal Gestore in termini di impiego di personale per monitoraggi e presenziamenti, anche notturni avvalendosi di dotazioni tecnologiche, con il coinvolgimento delle diverse strutture societarie e delle Forze dell'Ordine, ha permesso nel 2019 di proseguire nel trend di diminuzione del fenomeno con risultati significativi sia in termini di numerosità dei furti (ad es., -44% di furti lungo linee ferroviarie) sia in termini di quantitativo trafugato e quindi di danno patito (circa -60%).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nella sottostante tabella sono riassunti i dati appena illustrati.

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

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

In merito alle attività di **Navigazione**, RFI ha esercito nel 2020 i seguenti servizi in concessione:

- direttamente per quanto riguarda i servizi di collegamento ferroviario via mare attraverso l'impiego di navi traghetto ferroviarie sulle rotte Villa San Giovanni-Messina e Messina-Golfo Aranci;
- per il tramite della controllata Blu Jet, per tutto il 2020, per quanto riguarda i servizi di collegamento ferroviario sulla rotta Villa San Giovanni-Messina attraverso l'impiego di mezzi navali veloci.

Inoltre, a far data dal 1° ottobre 2018, in attuazione a quanto indicato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro tempore, RFI garantisce, in via temporanea e fino a nuovo affidamento del servizio, a completamento delle procedure ad evidenza pubblica, il servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri sulla tratta Reggio Calabria-Messina. Il servizio è stato operato per il tramite della controllata Blueferries, fino al trasferimento anche di tale tratta a favore della controllata Blujet dal 1° maggio 2019.

RFI sta proseguendo anche nel 2020 lo svolgimento dell'attività per il tramite della controllata Blu Jet sulla base di specifica richiesta da parte del MIT, in coerenza con quanto disciplinato con gli Atti Integrativi al Contratto.

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

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

RFI ha riconfigurato l'organizzazione dei servizi di navigazione, mediante la scissione parziale del ramo di azienda del segmento mezzi veloci di Blueferries a favore della neocostituita Blu Jet, allo

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

scopo di consentire la separazione delle attività di navigazione svolte in regime di concessione (traghettaggio ferroviario via mare attraverso l'impiego di navi ferroviarie e mezzi navali veloci), poste in capo a RFI, da quelle a libero mercato (trasporto di gommato pesante e leggero) esercitate da Blufferries.

Sulla base del nuovo assetto pertanto:

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

I servizi di traghettaggio ferroviario sono stati svolti da RFI per mezzo di una flotta composta da tre navi traghetto (Navi Scilla, Villa e Messina), essendo la Nave Logudoro ferma in sosta non operativa. Nel corso del 2020 sono state effettuate sullo Stretto di Messina n. 7.286 corse navi a quattro binari tra Villa S. Giovanni e Messina e viceversa (n. 8.224 del 2019), con un calo pari all'11,4% riconducibile al già descritto scenario pandemico ed alle misure di restrizione alla circolazione ad esso connesse.

Per quanto riguarda i collegamenti con la Sardegna, nell'esercizio 2020, il servizio si è svolto con la nave traghetto Scilla che ha effettuato 3 viaggi (3 corse andata e 3 ritorno) utilizzando il terminale di Messina. I trasporti effettuati sono stati legati a bisogni di RFI e dell'IF (trasporto di binari e di macchinari per manutenzione armamento e trasporto di vetture e minuetti).

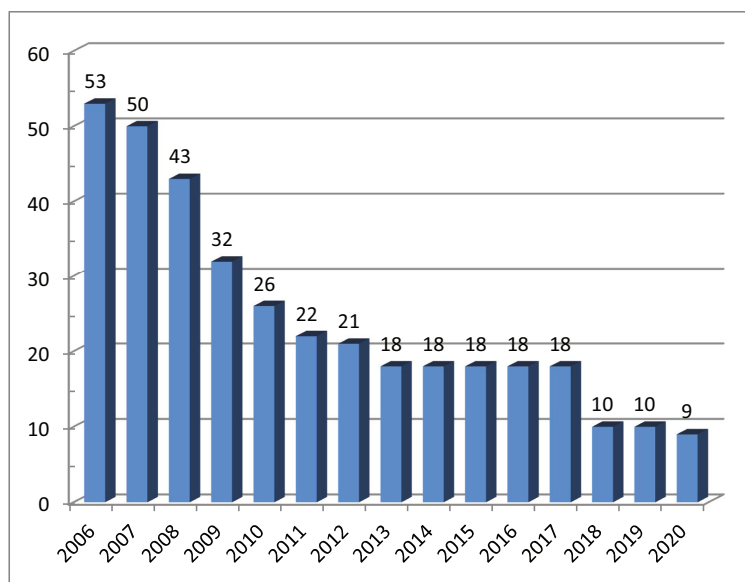
Per quanto riguarda la performance economica del business regolatorio "Navigazione", il 2020 presenta un MOL sostanzialmente in linea rispetto al 2019 (-0,1 milioni di euro) per le seguenti dinamiche:

- ricavi da mercato: complessivamente in diminuzione (circa -1,8 milioni) rispetto all'anno 2019 per effetto della diminuzione dei ricavi da traghettaggio (circa -1,5 milioni), anche in ragione dei problemi legati allo scenario pandemico 2020;
- costi: decremento dei costi (circa 5,5 milioni di euro) in particolare del costo del personale e dei materiali (combustibili e lubrificanti) per i motivi legati alla pandemia. Tali variazioni sono parzialmente compensate dall'incremento di costo legato ai servizi di navigazione passeggeri veloci sulle tratte Messina - Reggio Calabria e Villa San Giovanni – Messina, svolti da RFI per il tramite di Blu Jet che portano il costo complessivo a circa 12,0 milioni di euro (contro i circa 10,8 milioni nel 2019) con un incremento pari a +1,2 milioni di euro. Tale incremento è dovuto al maggior numero di corse sulla tratta Villa San Giovanni-Messina, ed alla maggiore disponibilità della riserva calda, per entrambe le relazioni, per tutte le ore di servizio.

Il Gestore riferisce anche di maggiori oneri rilevati per manutenzioni e servizi di pulizia, in relazione alle misure anti Covid-19 impiegate per il contenimento della diffusione del virus.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il trend dei ricavi da traghettamento 2006 – 2020 descritto è illustrato nella successiva figura.



(valori in milioni di euro)

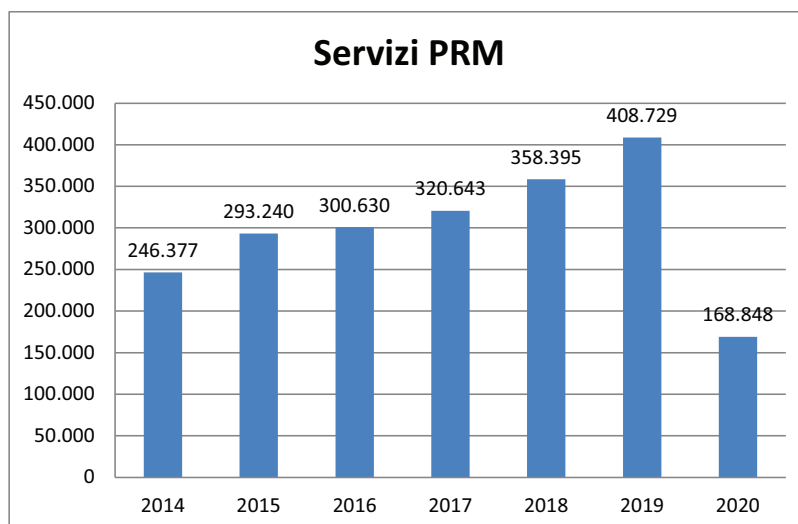
Per quanto riguarda l'attività di Carri Soccorso nel corso del 2020 sono stati registrati 93 interventi del carro soccorso contro i 55 del 2018, riferiti questi ultimi al solo secondo semestre (dal 1° luglio, data di presa in carico del servizio da parte di RFI, al 31 dicembre 2018) e 96 del 2019.

Con il CdP-S 2016-2021 è stato previsto di includere, tra le attività oggetto di finanziamento da parte dello Stato, il servizio di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) svolto da RFI in qualità di Station Manager ai sensi del Regolamento CE 1371/2007. Tale servizio può essere richiesto dal viaggiatore attraverso l'impresa ferroviaria scelta ovvero direttamente a RFI attraverso i canali dedicati: sito internet; call center; Sale Blu; posta elettronica. Per lo svolgimento del servizio RFI si avvale di 110 risorse proprie e 600 risorse in outsourcing. Il volume di servizi forniti dal 2011 al 2019 è stato di progressiva crescita, grazie alla pubblicità e conoscenza, nonché ad una sempre progressiva efficienza dei servizi.

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Di seguito si riporta il trend rilevato nel periodo 2014-2020



Il sostegno del servizio assicurato mediante gli appositi stanziamenti previsti a beneficio del CdP-Servizi consente di poter assicurare, con l'auspicata ripresa della mobilità a partire dal 2021, un servizio a forte valenza sociale e garantire i livelli di eccellenza raggiunti e diffusamente riconosciuti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.4 Il monitoraggio delle risorse per il programma di Manutenzione Straordinaria

Il CdP-S disciplina anche il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Straordinaria. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse in conto capitale.

I fabbisogni evidenziati dal CdP-S sono riportati nella seguente tabella:

	CdP-S 2012-2014				CdP-S 2016-2021					
Manutenzione Straordinaria	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totale
Fabbisogni riportati da CdP-S	720	720	720	720	750	750	750	750	750	6.630
Finanziamenti										
<i>Finanziamenti recati dalle Leggi di spesa</i>	720	720	720	500	750	750	750	750	750	6.410
<i>Definanziamento capitolo 7514 (Delibera CIPE n.36/2016)</i>	-28,56									-28,56
<i>Recupero fabbisogni anni 2012 e 2015</i>					241,40	7,14				248,54
Totale finanziamenti	691,44	720	720	500	991,40	757,14	750	750	750	6.630
Fabbisogni residui	-28,56			-220	241,40	7,14				0

(milioni di euro)

Il CdP-S 2016-2021, registrato definitivamente dalla Corte dei Conti il 2 ottobre 2017, contrattualizza 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, destinate alla copertura dei fabbisogni relativi al ridotto finanziamento dell'annualità 2015 (220 milioni di euro) ed alla copertura di quota parte del definanziamento operato sul capitolo di Bilancio 7514 dalla Delibera 36/2016 per un importo pari 21,4 milioni di euro assegnati con il CdP-I 2012-2016 e 7,14 milioni di euro assegnati con il CdP-I 2017-2021 (contrattualizzati nell'Atto Integrativo).

I finanziamenti per le attività di Manutenzione Straordinaria, riportati nella soprastante tabella, sono stati apportati attraverso i seguenti strumenti legislativi:

Prima annualità del CdP-S 2012-2014

- 300 milioni di €, stanziati dalla Delibera CIPE n. 33 del 23 marzo 2012, a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali, istituito con l'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;
- 300 milioni di €, recati dall'articolo 1, comma 175 della legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013);
- 19 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'articolo 1, comma 176 della legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013) assegnati per complessivi 338 milioni di € dal CIPE nella seduta del 18.03 2013 (Delibera n.22/2013);
- 101 milioni di €, surplus di risorse originariamente previsto in c/esercizio portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla legge 24 giugno 2013, n.71, articolo 7-ter;
- una riduzione pari a 28,5 milioni di € per effetto del definanziamento operato dalla Delibera CIPE n.36/2016 sulle disponibilità assegnate a valere sul capitolo 7514 "Fondo infrastrutture

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

ferroviarie, stradali e relative opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui l'articolo 6 della legge 29/11/1984 n.798". Tale definanziamento ha trovato successiva copertura e ripristino con una quota di risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di Stabilità 2016) sul cap.7122 per gli investimenti, come meglio specificato di seguito:

- +21,4 milioni di euro, a parziale reintegro del definanziamento di cui al punto precedente con risorse individuate nell'ambito aggiornamento 2016 del CdP Investimenti 2012-2016 (cap. bilancio 7122/PG2), contrattualizzate a valere sull'annualità 2016 del CdP-S 2016-2021;
- +7,1 milioni di euro, quale residuo fabbisogno, coperto attraverso l'impiego di parte delle risorse individuate nell'ambito del CdP Investimenti 2017-2021.

Con il Primo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2016-2021 sono state contrattualizzate le risorse derivanti da provvedimenti successivi alla entrata in vigore del CdP-S stesso. Con il medesimo Atto, si è provveduto, in particolare, alla contrattualizzazione di 26,5 milioni di euro, quale quota parte delle somme apportate dal Rapporto Finale di Esecuzione del PON "Reti e Mobilità 2007-2013", effetto della "Chiusura procedura di consultazione scritta del Comitato di Sorveglianza per l'approvazione del Rapporto Finale di Esecuzione del PON "Reti e Mobilità 2007-2013". In considerazione, quindi, delle maggiori risorse finanziarie apportate dal PON 2007-2013 a beneficio dei progetti di manutenzione straordinaria, sono stati ridestinati 26,5 milioni di euro, a favore dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma – Parte Investimenti, quale quota di reintegro delle risorse indicate ai sopra riportati alinea.

Seconda annualità del CdP-S 2012-2014

- 319 milioni di €, quale quota parte delle risorse recate dall'articolo 1, comma 176 della legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013), assegnati per complessivi 338 milioni di € dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 (Delibera n.22/2013);
- 240 milioni di € recati dall'articolo 32, comma 1 del decreto-legge n.98/2011 (ridestinati a beneficio del Contratto dal CIPE con Delibera n.22/2013, nella seduta del 18 marzo 2013);
- 161 milioni di €, quale surplus di risorse originariamente previsto in conto esercizio, portato a copertura del fabbisogno di Manutenzione Straordinaria sulla base di quanto disposto dalla legge 24 giugno 2013, n.71, articolo 7-ter.

Terza annualità del CdP-S 2012-2014

- 500 milioni di €, assegnati dal comma 73 della legge n.147 del 27 dicembre 2013 (Legge di Stabilità 2014);
- 220 milioni di €, assegnati, con la legge n.164 dell'11 novembre 2014 (legge di conversione del decreto-legge n.133 c.d. "Sblocca Italia"), è stata definita l'integrale copertura dei fabbisogni contrattuali, finalizzando a beneficio degli interventi di Manutenzione Straordinaria parte delle risorse previste dalla Legge di Stabilità 2014. Infatti, all'articolo 1, comma 10 della predetta Legge è stato previsto che: *"una quota pari a 220 milioni di euro delle risorse stanziata dalla legge 27 dicembre 2013, n.147, quale contributo in conto impianti a favore di RFI è finalizzata agli interventi di manutenzione straordinaria previsti nel Contratto di Programma parte Servizi 2012-2014, con conseguente automatico aggiornamento delle relative tabelle contrattuali"*.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMAQuarta annualità del CdP-S 2012-2014

- 500 milioni di €, assegnati dalla legge n.190 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015);
- 220 milioni di €, come quota parte delle risorse recate dalla legge n.208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016).

Prima annualità del CdP-S 2016-2021

- 750 milioni di €, assegnati della legge n.190 del 27 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015).

Seconda annualità del CdP-S 2016-2021

- 750 milioni di €, assegnati della legge n.190 del 27 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015)

Terza annualità del CdP-S 2016-2021

- 750 milioni di €, assegnati della legge n.190 del 27 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015)

Quarta annualità del CdP-S 2016-2021

- 750 milioni di €, assegnati della legge n.190 del 27 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015)

Quinta annualità del CdP-S 2016-2021

- 750 milioni di €, assegnati della legge n.190 del 27 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.4.1 Il monitoraggio della spesa per la Manutenzione Straordinaria**

Per quanto riguarda le risultanze economiche dell'attività di Manutenzione Straordinaria si analizzano di seguito i dati forniti da RFI.

Come già riportato nelle precedenti Relazioni, si continua a riferire anche sulla spesa relativa al Contratto 2012-2014, il cui programma di interventi è ormai in via di completamento.

Il programma complessivo degli interventi al 2020 ammonta a 6.630 milioni di euro quasi interamente impegnati (circa il 99%) ed una spesa consuntivata al 31/12/2020 pari a circa 6.273 milioni di euro (circa il 95% del programma complessivo).

Il Gestore riferisce che l'anno 2020, in termini di attività di manutenzione, è stato fortemente condizionato dal problema sanitario legato alla pandemia da Covid-19, in particolar modo nelle fasi iniziali dell'anno. Nel corso dell'anno, i ritardi accumulati sono stati recuperati anche grazie alla maggiore disponibilità di rete, dovuta alla riduzione della circolazione ferroviaria, che ha permesso l'intensificazione degli interventi, in particolar modo sulle tratte maggiormente sollecitate, come la rete AV/AC.

Il quadro di sintesi della spesa effettuata e quello delle erogazioni di cassa per Manutenzione Straordinaria al 31/12/2020 sono riportati, rispettivamente, nelle tabelle seguenti.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Contabilizzazioni												
Annualità	Fabbisogni	Finanziamenti	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totale al 2020
Contratto di Programma 2012-2014												
Prima annualità (2012)	720	720	-	395,38	186,81	69,16	27,64	17,57	7,34	5,30	6,48	715,68
Seconda annualità (2013)	720	720	-		491,32	150,96	40,27	17,53	6,65	6,55	2,40	715,68
Terza annualità (2014)	720	720	-		56,71	467,51	132,97	34,54	16,53	7,63	0,49	716,36
Quarta annualità (2015)	720	720	-			339,38	248,55	82,58	23,65	14,66	5,45	714,26
Contratto di Programma 2016-2021												
Prima annualità (2016)	750	750	-	-	-	-	559,38	136,27	31,64	10,97	1,57	739,83
Seconda annualità (2017)	750	750	-	-	-	-	-	522,21	159,73	40,08	15,61	737,63
Terza annualità (2018)	750	750	-	-	-	-	-	-	536,39	149,94	35,67	722,00
Quarta annualità (2019)	750	750							14,47	543,59	131,19	689,25
Quinta annualità (2020)	750	750								5,03	16,90	521,92
Totale	6.630	6.630	-	395,38	734,85	1.027,01	1.008,80	810,68	796,40	783,74	715,76	6.272,61

(milioni di euro)

(milioni di euro)

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ - SOSTENIBILI

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

Camera dei Deputati ARRIVO 04 aprile 2022 Prot: 2022/0000470/TN - Doc. firmato digitalmente da: ENRICO MARIA PUJIA, Federico Blasevich, Eugenio Martino

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

EROGAZIONI DI CASSA											
Competenza Capitolo	Fonte	Risorse finanziarie	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Totale al 2020
MEF	Capitolo 1541	262,89			262,89	-					262,89
MIT (*) (°)	Capitolo 7514 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 33/2012	271,44			88,30	76,01	107,14				271,44
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2016 (annualità 2012)	26,53 (**)									-
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2016 (annualità 2012)	2,03 (***)									-
MIT	Capitolo 7518 - Fondo infrastrutture - Delibera CIPE 22/2013 (2013)	240,00		82,00	-	129,63	28,19	0,18			240,00
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	300,00			289,00	11,00					300,00
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2013	338,00			153,00	185,00					338,00
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014	500,00			-	500,00					500,00
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2014 (risorse rese operative dal d.L. 133/2014) (2014)	220,00			-	101,26	118,74				220,00
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2015)	500,00				300,74	199,26				500,00
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2016 (annualità 2015)	220,00									-
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2016)	750,00					585,09	164,91			750,00
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2017)	750,00						655,97	94,03		750,00
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2018)	750,00							509,50	181,86	691,36
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2019)	750,00								640,45	640,45
MEF	Capitolo 7122 - Legge di Stabilità 2015 (annualità 2020)	750,00								635,11	635,11
	Piano Operativo Nazionale 2007-2013	26,53						7,50			7,50
	Ripristino a favore del CdP-I Cap. 7122-LdS2016	-26,53									-
Totale		6.630,89	-	82,00	793,19	1.303,64	1.038,41	828,57	603,53	822,31	6.106,76

(milioni di euro)

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

(°) Sul Capitolo 7514, nel corso del 2016, con Delibera CIPE n.36/2016, è stato operato un definanziamento pari a circa 28,5 milioni di euro

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

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

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

Camera dei Deputati ARRIVO 04 aprile 2022 Prot: 2022/0000470/ITN - Doc. firmato digitalmente da: ENRICO MARIA PUJIA, Federico Blasevich, Eugenio Martino

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nel 2020, il valore complessivo di spesa a valere sui due cicli contrattuali è pari a circa 716 milioni di euro, dettagliato di seguito.

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

PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
Acquisti a rimpiazzo	20.191	2,82%
Aumento produttività	189.391	26,45%
Corpo stradale	348.608	48,69%
Impianti tecnologici	112.183	15,67%
Navigazione	3.065	0,43%
Terminali e servizi	9.790	1,37%
Trazione elettrica e SSE	32.680	4,56%
TOTALE COMPLESSIVO	715.908	100%

(migliaia di euro)

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

	PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
Cdp-S 2012-14	Acquisti a rimpiazzo	959	6,50%
	Aumento produttività	555	3,76%
	Corpo stradale	9.527	64,58%
	Impianti tecnologici	2.252	15,26%
	Terminali e servizi	442	3,00%
	Trazione elettrica e SSE	1.016	6,89%
	Cdp-S 2012-14 Totale	14.751	100%
Cdp-S 2016-21	Acquisti a rimpiazzo	19.232	2,74%
	Aumento produttività	188.836	26,93%
	Corpo stradale	339.082	48,36%
	Impianti tecnologici	109.932	15,68%
	Navigazione	3.065	0,44%
	Terminali e servizi	9.347	1,33%
	Trazione elettrica e SSE	31.664	4,52%
	Cdp-S 2016-21 Totale	701.157	100%
TOTALE COMPLESSIVO		715.908	

(migliaia di euro)

Tale “vista” è valida anche per le contabilizzazioni complessivamente cumulate per le attività poste in essere nell’ambito di vigenza dei due Contratti (come detto, pari a circa 6.273 milioni di euro):

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
Acquisti a rimpiazzo	145.733	2,32%
Aumento produttività	1.561.203	24,89%
Corpo stradale	3.174.825	50,61%
Impianti tecnologici	796.370	12,70%
Navigazione	17.509	0,28%
Terminali e servizi	196.905	3,14%
Trazione elettrica e SSE	380.065	6,06%
TOTALE	6.272.610	100%

(migliaia di euro)

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

	PROGRAMMA	Contabilizzazioni	Incidenza %
Cdp-S 2012-14	Acquisti a rimpiazzo	76.087,20	2,66%
	Aumento produttività	600.656,31	20,99%
	Corpo stradale	1.633.964,22	57,09%
	Impianti tecnologici	282.310,00	9,86%
	Terminali e servizi	111.346,56	3,89%
	Trazione elettrica e SSE	157.624,12	5,51%
Cdp-S 2012-14 Totale		2.861.988,41	100%
Cdp-S 2016-21	Acquisti a rimpiazzo	69.646,27	2,04%
	Aumento produttività	960.547,09	28,16%
	Corpo stradale	1.540.860,31	45,18%
	Impianti tecnologici	514.060,03	15,07%
	Navigazione	17.508,54	0,51%
	Terminali e servizi	85.558,34	2,51%
	Trazione elettrica e SSE	222.441,24	6,52%
Cdp-S 2016-21 Totale		3.410.621,83	100%
TOTALE COMPLESSIVO		6.272.610,24	

(migliaia di euro)

Si analizza di seguito lo stato di avanzamento della spesa al 31/12/2020 delle singole annualità contrattuali. Si evidenzia che la ripartizione degli importi pianificati di alcuni programmi hanno subito variazioni rispetto alle precedenti Relazioni. Ove ricorrenti, le suddette modifiche si sono rese necessarie per far fronte ad esigenze di forza maggiore, alle prescrizioni dell'ANSF o all'insufficienza dei parametri RAM (che individuano le caratteristiche fondamentali nel campo della manutenzione: affidabilità, disponibilità e manutenibilità).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Prima annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2012).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,52% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,99% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
719.198	719.110	715.684

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2012	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	14.553	14.553	14.398
Aumento produttività	158.614	158.614	158.460
Corpo stradale	418.992	418.991	416.186
Impianti tecnologici	71.207	71.207	71.094
Terminali e servizi	27.092	27.004	26.822
Trazione elettrica e SSE	28.741	28.741	28.725
TOTALE	719.198	719.110	715.684

(migliaia di euro)

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

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,44% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,96% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720.000	719.746	715.681

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2013	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	23.333	23.333	22.903
Aumento produttività	197.558	197.558	197.483
Corpo stradale	368.944	368.690	366.987
Impianti tecnologici	64.221	64.221	63.666
Terminali e servizi	33.431	33.431	32.168
Trazione elettrica e SSE	32.512	32.512	32.475
TOTALE	720.000	719.746	715.681

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Terza annualità del Contratto di Programma 2012-2014 (2014).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,53% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,90% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720.453	719.729	716.365

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2014	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	6.933	6.933	6.685
Aumento produttività	207.095	207.095	207.039
Corpo stradale	388.209	387.665	386.144
Impianti tecnologici	62.977	62.977	62.619
Terminali e servizi	24.828	24.828	24.176
Trazione elettrica e SSE	30.411	30.231	29.701
TOTALE	720.453	719.729	716.365

(migliaia di euro)

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

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 99,19% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,96% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
720.358	720.071	714.259

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2015	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	32.409	32.409	32.102
Aumento produttività	37.778	37.778	37.674
Corpo stradale	467.100	467.072	464.648
Impianti tecnologici	85.454	85.295	84.931
Terminali e servizi	30.245	30.145	28.181
Trazione elettrica e SSE	67.373	67.373	66.723
TOTALE	720.358	720.071	714.259

(migliaia di euro)

Prima annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2016).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 98,72% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,92% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
749.999	749.383	739.826

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2016	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	8.968	8.968	8.585
Aumento produttività	206.064	206.064	205.959
Corpo stradale	367.814	367.745	365.197
Impianti tecnologici	97.866	97.727	92.111
Navigazione	5.500	5.500	5.478
Terminali e servizi	19.441	19.348	18.709
Trazione elettrica e SSE	44.346	44.032	43.787
TOTALE	749.999	749.383	739.826

(migliaia di euro)

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

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 98,41% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,93% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
750.107	749.551	737.626

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2017	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	13.431	13.431	13.241
Aumento produttività	189.808	189.763	189.733
Corpo stradale	311.203	310.692	304.808
Impianti tecnologici	121.544	121.544	119.295
Navigazione	4.760	4.760	4.723
Terminali e servizi	19.942	19.942	19.033
Trazione elettrica e SSE	89.418	89.418	86.794
TOTALE	750.107	749.551	737.626

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Terza annualità del Contratto di Programma 2016-2021 (2018).**

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 96,52% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,73% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
750.000	747.995	722.000

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2018	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	12.355	12.355	11.728
Aumento produttività	189.269	189.269	189.048
Corpo stradale	335.532	335.132	320.945
Impianti tecnologici	128.935	128.280	122.933
Navigazione	2.690	2.690	2.535
Terminali e servizi	24.759	24.639	22.154
Trazione elettrica e SSE	56.460	55.630	52.657
TOTALE	750.000	747.995	722.000

(migliaia di euro)

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

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 92,12% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 99,75% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
750.079	748.196	689.247

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2019	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	27.373	27.373	23.291
Aumento produttività	189.044	189.091	187.901
Corpo stradale	351.336	350.735	319.963
Impianti tecnologici	117.688	117.375	106.801
Navigazione	3.000	2.960	2.794
Terminali e servizi	32.295	31.595	24.080
Trazione elettrica e SSE	29.342	29.067	24.417
TOTALE	750.079	748.196	689.247

(migliaia di euro)

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

Il grado di realizzazione degli interventi (contabilizzazioni) è pari al 72,96% delle risorse impegnate dal Gestore su progetti, pari a loro volta al 95,44% dell'ammontare degli interventi programmati.

Risorse contrattualizzate	Risorse impegnate	Contabilizzazioni
749.489	715.319	521.922

(migliaia di euro)

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

PROGRAMMI/SOTTOSISTEMI MANUTENZIONE STRAORDINARIA ANNUALITA' 2020	TOTALE IMPORTO PIANIFICATO	TOTALE IMPEGNATO	CONTABILIZZATO
Acquisti a rimpiazzo	23.474	23.074	12.801
Aumento produttività	197.348	197.348	187.906
Corpo stradale	334.690	326.684	229.947
Impianti tecnologici	118.678	115.513	72.920
Navigazione	6.700	6.600	1.979
Trazione elettrica e SSE	28.500	7.800	1.582
TOTALE	749.489	715.319	521.922

(migliaia di euro)

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.5 Il controllo delle opere d'arte

In ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 5.15, lettera g) del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi, nel quale è previsto che il Gestore provveda ad: *“effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero”*, sono pervenute da RFI, le seguenti relazioni:

- Relazione di monitoraggio delle opere d'arte concernente i ponti;
- Relazione generale annuale sullo stato della sicurezza delle gallerie per l'anno 2020.

Inoltre, sulla base dell'esame della documentazione pervenuta in occasione del precedente monitoraggio, è stato ritenuto utile chiedere un ulteriore approfondimento al Gestore dei dati complessivi al 31/12/2020.

Nei paragrafi seguenti saranno riportate informazioni e dati afferenti sia al Contratto di Programma – parte Investimenti, sia al Contratto di Programma – parte Servizi, al fine di fornire una visione complessiva ed organica delle attività poste in essere dal Gestore.

2.5.1 Ponti

Nella “Relazione di monitoraggio delle opere d'arte concernente i ponti” è riportata la consistenza di tali manufatti al 31/12/2020, di seguito dettagliata, ripartita tra le 15 Direzioni Territoriali di RFI.

DTP	PONTI	VIADOTTI	CAVALCAVIA	SOTTOVIA-SOTTOPASSI	SOVRAPPASSI	TOT.
AN	590	174	251	808	0	1.823
BA	402	101	313	243	1	1.060
BO	425	145	292	533	0	1.395
CA	153	4	138	73	2	370
FI	1.061	176	447	1.196	6	2.886
GE	283	112	179	522	4	1.100
MI	741	103	538	1.110	8	2.500
NA	549	227	553	572	11	1.912
PA	663	93	493	507	10	1.766
RC	997	85	157	616	8	1.863
RM	436	208	507	520	20	1.691
TO	886	100	647	681	12	2.326
TS	161	52	148	299	2	662
VE	318	27	191	388	0	924
VR	252	16	216	463	1	948
TOT.	7.917	1.623	5.070	8.531	85	23.226

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Ponticello/Tombino/Sifone/Cunicolo	
TOTALE	44.157

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

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

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

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

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

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

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

- opere in muratura (muratura, calcestruzzo armato, calcestruzzo armato precompresso): dovranno essere visitate tra il 3° e il 6° mese dall'attivazione;
- opere metalliche: alle travate metalliche con elementi saldati debbono essere effettuate visite estese a tutte le saldature con la seguente successione: dopo 3 mesi (2^a visita), dopo 6 mesi (3^a visita), dopo 1 anno (4^a visita). Dopo la 4^a visita, il controllo delle saldature sarà effettuato ogni anno e dopo il sesto anno con cadenza sessennale unitamente alle verifiche delle visite sessennali. Alle travate metalliche con elementi bullonati debbono essere effettuate visite estese anche a tutte le bullonature con la stessa successione già indicata per le saldature.

Le visite straordinarie si distinguono in:

- visite straordinarie a seguito di eventi eccezionali; tali visite devono essere eseguite al verificarsi di eventi eccezionali (alluvioni, terremoti, piene eccezionali, ecc.). A seguito di tali circostanze va quindi effettuata un'accurata visita ai manufatti, estesa alla zona interessata dall'evento calamitoso, al fine di accertare che l'evento predetto non abbia avuto riflessi negativi sulla stabilità delle opere e la sicurezza dell'esercizio ferroviario;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- visite straordinarie specialistiche; le visite straordinarie specialistiche possono essere disposte, per l'effettuazione di specifici accertamenti, su opere che presentino caratteristiche strutturali o con ammaloramenti che richiedano un giudizio professionale di livello specialistico adeguato. La visita specialistica può essere eseguita anche su una sola parte dell'opera.

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

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

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

L'alimentazione di tale Archivio nel 2019, mediante due forniture, ha riguardato la scheda "Anagrafica" relativa alle principali caratteristiche tecniche ed allo stato conservativo delle opere.

A partire dal 2020 le informazioni di tali schede vengono aggiornate in maniera automatizzata per recepire eventuali modifiche delle opere d'arte dell'infrastruttura ferroviaria.

Nella seguente tabella si riporta il numero di visite generali eseguite dal Gestore al 31/12/2020 sui ponti della Rete Ferroviaria Italiana. Sugli altri ponti vengono regolarmente eseguite da parte di RFI le visite periodiche ordinarie.

VISITE GENERALI EFFETTUATE AL 31/12/2020	
DTP	TOTALE
AN	501
BA	260
BO	171
CA	140
FI	756
GE	92
MI	282
NA	462
PA	489
RC	624
RM	204
TO	283
TS	221
VE	181
VR	11
TOTALE	4.677

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

In prosecuzione dell'attività in essere, nel 2020, da parte del Gestore:

- sono in corso n. 29 Accordi Quadro triennali su scala nazionale finalizzati al prosieguo delle indagini su terreni e strutture, propedeutiche allo svolgimento delle verifiche sismiche su ulteriori circa 3.000 opere afferenti al Sistema di Grande Viabilità ferroviaria, di cui completate 2.623;
- sono stati affidati ed avviati n. 4 Accordi Quadro (valorizzati in circa 7 milioni di€ cadauno) per la redazione di progetti di miglioramento sismico e ulteriori verifiche sismiche, complementari a quelle eseguite internamente a RFI. In particolare, i contratti applicativi stipulati al 31/12/2020 sono inerenti all'affidamento di 131 progetti di miglioramento sismico di ponti e 476 valutazioni di vulnerabilità sismica di opere d'arte.

Al 31/12/2020 sono state:

- effettuate le indagini sulle strutture e sui terreni di fondazione di 2.623 ponti;
- eseguite le verifiche di vulnerabilità sismica su 1.910 ponti;
- redatti progetti di miglioramento sismico su 330 ponti.

Nella seguente tabella è riportato lo stato di avanzamento per ogni Direzione Territoriale Produzione interessata.

Inoltre, al 31/12/2020 sono stati avviati n. 156 interventi di miglioramento sismico sui ponti per i quali erano disponibili i relativi progetti definitivi, di cui 82 conclusi.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

DTP	NUMERO OPERE INDAGATE AL 31/12/2020	NUMERO OPERE VERIFICATE AL 31/12/2020	NUMERO INTERVENTI PROGETTATI AL 31/12/2020	NUMERO INTERVENTI AVVIATI AL 31/12/2020	NUMERO INTERVENTI CONCLUSI AL 31/12/2020
ANCONA	252	236	76	41	16
BARI	174	131	10	6	6
BOLOGNA	102	124	29	20	10
CAGLIARI	44	12	0	0	0
FIRENZE	184	120	6	6	2
GENOVA	55	27	0	0	0
MILANO	127	78	3	3	3
NAPOLI	264	217	39	34	17
PALERMO	264	203	36	2	0
REGGIO C.	695	500	94	14	4
ROMA	130	73	13	4	0
TORINO	94	58	1	1	0
TRIESTE	74	54	18	20	19
VENEZIA	76	63	5	5	5
VERONA	88	14	0	0	0
TOTALE	2.623	1.910	330	156	82

Va evidenziato che le verifiche sismiche nelle DTP di Verona, Cagliari e Genova sono di modesta entità in quanto le opere ricadono in zona sismica di 3° e 4° categoria. L'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri (OPCM) n.3274/2003 dà priorità all'esecuzione delle verifiche di opere rilevanti e strategiche site in zone a più alta sismicità (zona 1 e 2).

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

Le attività riguarderanno in una prima fase i ponti che necessitano di interventi manutentivi favorendo le opere immediatamente cantierabili. Nel corso del 2019 sono state individuate le prime opere oggetto di intervento e nella seconda metà dell'anno sono stati finanziati (14,8 milioni di €) ed avviati i primi interventi, mentre nel 2020 sono stati finanziati ulteriori 13,3 milioni di € per complessivi 28,1 milioni di € per interventi su 44 opere.

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

DTP	NUMERO OPERE FINANZIATE AL 31/12/2020	NUMERO INTERVENTI AVVIATI AL 31/12/2020	NUMERO INTERVENTI CONCLUSI AL 31/12/2020
BOLOGNA	4	4	2
FIRENZE	3	2	1
GENOVA	7	1	1
MILANO	2	2	1
PALERMO	1	0	0
ROMA	6	1	0
TORINO	5	4	4
TRIESTE	12	9	5
VENEZIA	1	1	0
VERONA	3	1	0
TOTALE	44	25	14

L'elenco delle opere principali (Ponti-Viadotti-Sottovia in esercizio e fuori esercizio) con codice di giudizio maggiore o uguale di 60, viene costantemente aggiornato in ragione del fisiologico degrado che le opere subiscono con il passare del tempo e che viene particolarmente evidenziato dalla prosecuzione delle prime visite generali, le quali rappresentano un'ispezione di natura più approfondita. Al 31/12/2020 tale elenco consta di 1010 opere d'arte.

È stato chiesto al Gestore un approfondimento sullo stato di tali manufatti e sugli interventi programmati.

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

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

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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

Nel corso del 2019 sono state individuate le prime opere oggetto di intervento e nella seconda metà dell'anno sono stati finanziati (32,6 milioni di euro) ed avviati i primi interventi, mentre nel 2020 sono stati finanziati ulteriori 98,7 milioni di euro, per complessivi 131,3 milioni di euro per 226 interventi, come meglio dettagliato, per singolo ambito territoriale (Direzione Operativa Infrastruttura Territoriale) nella tabella riportata di seguito.

DOIT	NUMERO OPERE FINANZIATE AL 31/12/2020	NUMERO INTERVENTI AVVIATI AL 31/12/2020	NUMERO INTERVENTI CONCLUSI AL 31/12/2020
ANCONA	18	2	1
BARI	9	2	1
BOLOGNA	6	2	1
CAGLIARI	5	2	2
FIRENZE	37	34	3
GENOVA	6	2	0
MILANO	19	7	2
NAPOLI	23	1	0
PALERMO	17	1	0
REGGIO C.	13	0	0
ROMA	21	4	2
TORINO	14	2	1
TRIESTE	7	0	0
VENEZIA	19	10	4
VERONA	12	11	3
TOTALE	226	80	20

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

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

In relazione alle due classi specificate S30600 (Ponticelli/Tombini/Sifoni/Cunicoli) e 30650 (Ponti/Viadotti/ Cavalcavia/Sottovia) nel 2020 sono state consuntivate spese pari 46,1 milioni di euro per interventi di Manutenzione Straordinaria relativi al CdP-Servizi 2016-2021.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

DESCRIZIONE	2017 (*)	2018 (*)	2019	2020
Manutenzione Straordinaria (interventi previsti in CdP-S 2012-14/2016-21)	42,6	44,1	41,4	46,1

(*) i valori per gli anni 2017 e 2018 modificati rispetto alle precedenti rendicontazioni per ripresa dati sui sistemi

Al valore sopra riportato occorre aggiungere per il 2020 anche il dato di spesa di 65,8 milioni di euro relativo al programma “Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge” nonché ad altre tipologie di programmi/progetti del CdP-Investimenti.

Sempre con riferimento al CdP-Investimenti, nelle tabelle seguenti sono riportate le spese sostenute per i diversi programmi ed in particolare per lo studio di vulnerabilità sismica, la progettazione degli interventi e la realizzazione degli stessi negli anni 2015 – 2020, per Adeguamento a STI e per la Conservazione Opere d’Arte riferite a partire dall’anno di avvio 2019.

STUDIO DI VULNERABILITA', PROGETTAZIONE INTERVENTI E REALIZZAZIONE (PERIODO 2015-2020)						
DESCRIZIONE	2015 M€	2016 M€	2017 M€	2018 M€	2019 M€	2020 M€
Studio, Progettazione e lavori	8,3	4,6	4,1	15,8	24,4	17,9

Per l’anno 2020, inoltre, sono state effettuate spese per adeguamento a STI per circa 4,2 milioni di € (4,5 milioni di euro nel 2019) e 17,5 milioni di € per la conservazione Opere d’Arte (15,6 milioni di euro nel 2019).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.5.2 Gallerie**

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

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

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

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

In materia occorre poi ricordare la legge n° 27/2012 che, al comma 2 dell'art. 53 recita: *“non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali, nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea”*.

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

Il Tavolo tecnico è stato tenuto presso l'Ufficio di Gabinetto di questo Dicastero, che ne ha coordinato i lavori: oltre ai competenti Uffici dell'Amministrazione hanno partecipato ai lavori anche l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e la Protezione Civile. Ai lavori sono stati auditi anche i rappresentanti del Gestore dell'infrastruttura nazionale RFI, l'Associazione ASSTRA che raccoglie le reti interconnesse e isolate rispetto l'infrastruttura ferroviaria nazionale, Mercitalia e Trenitalia.

Il Tavolo ha concluso i lavori a gennaio del 2020 e il testo dello schema è andato in valutazione all'Ufficio di Gabinetto di questa Amministrazione, che, al fine di prevedere l'inserimento del testo medesimo nella normativa nazionale, ha proposto uno specifico emendamento nell'ambito della legge n.21 del 26 febbraio 2021.

La legge del 26/02/2021 n.21 all'articolo 13 comma 17-bis ha, quindi, previsto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotti, di concerto con il Ministro dell'interno e sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, un decreto con cui vengano approvate apposite linee guida finalizzate a garantire un livello adeguato di sicurezza ferroviaria. Nelle more dell'adozione del suddetto decreto ha differito al 31 dicembre 2023 i termini previsti dagli articoli 3, comma 8, 10, comma 2, e 11, comma 4, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005 (articolo 13 comma 17-bis) e previsto la possibilità di adottare requisiti più stringenti delle norme comunitarie se finalizzati a garantire più elevati livelli di sicurezza del sistema ferroviario (articolo 13 comma 17-ter).

Il Gestore ha evidenziato, che l'attuazione del piano di adeguamento delle gallerie in esercizio entro il 31 dicembre 2023, risulterebbe impossibile, quando anche fossero immediatamente disponibili le risorse finanziarie necessarie, che da una precedente stima del 2010 sarebbero quantificate in circa 6 miliardi di euro, anche in ragione di un correlato impegno tecnico ai limiti della sostenibilità e un impatto straordinario sui programmi di esercizio.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Gestore, nella Relazione generale annuale per l'anno 2020 sullo stato della sicurezza delle gallerie, descrive le iniziative di intervento già avviate nelle more della finalizzazione dell'armonizzazione del quadro normativo che consistono:

- per le gallerie di lunghezza superiore a 5000 m, sulla base di quanto convenuto tra RFI ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (C.N.VV.F.) nell'affidare in dotazione ai competenti Comandi Provinciali dei VVF, i mezzi di soccorso (APS) bimodali (trattasi di mezzo speciale con caratteristiche tali da poter circolare sia su strada che su ferrovia passando da una modalità all'altra con il solo ausilio di un breve tratto di linea ferroviaria reso carrabile). Nel corso del 2020, il Gestore ha concluso la fornitura, iniziata nel mese di luglio 2019, dei 29 mezzi APS (Auto Pompa Serbatoio) bimodale ai Comandi Provinciali dei VV.F. nel cui territorio ricade almeno una galleria con dette caratteristiche. Il costo complessivo per l'acquisto di tali mezzi è stato di 13,5 milioni di euro;
- per tutte le gallerie:
 - nel proseguire le attività di adeguamento per le ultime 2 gallerie di lunghezza superiore a 5000 m della rete convenzionale, oggetto di contratti già affidati (San Giacomo e Ronco);
 - nel proseguire le attività finalizzate alla realizzazione delle strade di accesso agli imbocchi delle 41 gallerie e delle 10 sequenze di gallerie appartenenti alla famiglia di tunnel a più elevato livello di rischio (gruppi 1 e 2) non dotate di strade di accesso. Per tali interventi, il cui onere finanziario è di circa 42 milioni di euro si fornisce il seguente aggiornamento:

41 gallerie

- per 11 gallerie è in corso la progettazione definitiva/esecutiva degli interventi;
- per 14 gallerie gli interventi sono in fase di realizzazione;
- per 6 gallerie gli interventi sono in fase di ultimazione;
- per 10 gallerie gli interventi sono stati ultimati.

10 sequenze di gallerie

- per 1 sequenze di gallerie è in corso la progettazione definitiva/esecutiva degli interventi;
- per 3 sequenze di gallerie la progettazione definitiva degli interventi è in fase di conclusione;
- per 1 sequenza di gallerie gli interventi sono in fase di realizzazione;
- per 3 sequenze di gallerie gli interventi sono in fase di realizzazione (PE in fase di conclusione);
- per 2 sequenze di gallerie gli interventi sono in fase di ultimazione.
- nell'avviare le attività finalizzate alla realizzazione di corrimano, segnaletica e riserve idriche per 66 gallerie e 16 sequenze di gallerie appartenenti alla famiglia di tunnel a più elevato livello di rischio (gruppi 1 e 2) e alla realizzazione di illuminazione di emergenza e messa a terra della linea di contatto per 38 gallerie e 8 sequenze di gallerie appartenenti alla famiglia di tunnel a più elevato livello di rischio (gruppi 1 e 2). Per tali interventi si fornisce il seguente aggiornamento:
 - per 34 gallerie è stata completata l'installazione della segnaletica di emergenza, per 12 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione è in corso;
 - per 47 gallerie è stata completata l'installazione dei corrimani, per 15 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione è in corso;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- per 4 gallerie/sequenze di gallerie l'installazione delle riserve idriche agli imbocchi è stata completata, per 7 gallerie/sequenze di gallerie è in corso l'installazione delle riserve idriche agli imbocchi, per 34 gallerie/sequenze di gallerie è in corso la progettazione;
- per 1 galleria è stata completata l'installazione dell'illuminazione di emergenza, per 6 gallerie è in corso l'installazione dell'illuminazione di emergenza, per 16 gallerie è in corso la progettazione;
- per 1 gallerie la realizzazione della messa a terra di sicurezza è stata completata, per 9 gallerie è in corso l'installazione, per 15 gallerie/sequenze di galleria è in corso la progettazione.

Gli interventi relativi alla “Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge” sono inclusi nella tabella A01 del Contratto di Programma-parte Investimenti 2017-2021.

Da un'analisi preliminare dei rapporti annuali di sintesi predisposti dalle singole Unità Territoriali (che sono allegati alla Relazione generale del Gestore), risulta che, sul totale di 353 gallerie (fonte estrazione sintetica da InRete2000), di lunghezza pari o superiore a 1.000 m, il 79% circa di esse è stato dichiarato, dal relativo Responsabile di Galleria, come avente infrastruttura ed impianti in buono stato di conservazione ed efficienti. Per il 14% circa delle gallerie, aventi criticità varie, i relativi Responsabili di Galleria hanno già pianificato lavori di adeguamento. Per il restante 7% circa delle gallerie, aventi criticità varie, sono in corso di definizione le pianificazioni degli interventi.

Nella Relazione generale annuale sullo stato della sicurezza delle gallerie per l'anno 2020 il Gestore conclude che *“la quasi totalità delle gallerie risulta anche per l'anno 2020 “pienamente efficiente nei riguardi della sicurezza e della regolarità della circolazione dei treni”, ai sensi della dichiarazione a) punto II.5 della Procedura DTC PSE 44 1 1.*

Infatti, necessitano di “limitazioni e cautele” ai sensi delle dichiarazioni b) e c) punto II.5 della Procedura DTC PSE 44 1 1, soltanto 65 gallerie che hanno avuto avvisi V1 con codice di giudizio pari o superiore a 60).”

Rispetto alle 65 gallerie, è stato richiesto al Gestore un approfondimento di maggior dettaglio sullo stato di tali manufatti, sullo specifico codice di giudizio attribuito e sugli interventi programmati.

Nel corso del primo semestre del 2020, per le 318 gallerie in esercizio di lunghezza superiore a 1000 m e per le 41 sequenze di gallerie sono state aggiornate le analisi del rischio effettuate precedentemente, per tenere conto della eventuale variazione subita nel tempo dai dati di input (caratteristiche dell'infrastruttura e del materiale rotabile, dati di traffico e dati di incidentalità).

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

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- Gruppo 4: composto dalle gallerie/sequenze di gallerie per le quali il grafico del rischio cumulato ricade nella zona di piena accettabilità del rischio, al di sotto del limite inferiore di tollerabilità.

Gli esiti delle analisi, che tengono in conto della riduzione del traffico ferroviario a seguito delle disposizioni di cui al DL n. 6 del 23/02/2020 e s.m.i., emesse per il contenimento del contagio relativo al Covid-1, hanno messo in evidenza una riduzione sostanziale del livello medio di rischio calcolato in precedenza.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**2.6 Il monitoraggio della qualità della Rete**

Tra gli obblighi derivanti dal CdP-S, rientra il monitoraggio della qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente, come stabilito dall'articolo 8 comma 2, lett.c).

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

- indicatore del livello di Guasti (in n.guasti/km): viene valutato il grado di qualità delle performance infrastrutturali in termini di affidabilità delle linee attraverso il numero/annuo di avarie che hanno procurato ritardo su più di tre treni con responsabilità relative alle attività di manutenzione di competenza del Gestore;
- tempi di primo intervento (in minuti): tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria;
- indicatori di puntualità (in percentuale): monitoraggio della circolazione divisa per servizi: AV/Mercato, lunga percorrenza-servizio universale, regionale, cargo.

Tali indicatori erano già previsti nell'ambito del precedente Contratto per il periodo 2012-2014.

Con il Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, entrato in forza nell'ottobre 2017, sono stati introdotti ulteriori indicatori della qualità delle prestazioni del Gestore rivolte alla clientela, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti:

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

Per i primi due indicatori a) e b) la rilevazione dati e i livelli di soglia sono distinti per "gruppi di rete" (grado di utilizzo delle rete, numero treni/giorno programmati sulla linea, linea all'interno di nodi e linea AV), mentre gli indicatori di puntualità c) sono misurati per tipologia/segmento di servizio (AV/mercato, lunga percorrenza/servizio universale, regionale, cargo) e il calcolo della puntualità avviene monitorando la circolazione dei treni con sistemi automatici di registrazione dati e confrontando con i dati di orario programmati, secondo modalità e standard indicati nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

In particolare, la misurazione avviene per fasce orarie stabilite nel PIR ed esclude i treni arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle imprese ferroviarie.

L'analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell'ambito della rendicontazione, come previsto dall'articolo 8.2 lett. c), riporta i soli valori aggregati, rapportati ai "valori-soglia" definiti contrattualmente negli allegati 1a e 1b al CdP-S.

Per quanto riguarda l'indicatore del livello di guasti e l'indicatore tempi di primo intervento, i dati 2020 come rendicontati, mostrano che l'andamento registrato nel corso dell'anno per ciascun Gruppo Rete rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Per l'indicatore di puntualità, i risultati del 2020 rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, rivelano che nessun segmento rientra all'interno delle soglie definite dal contratto. Nel seguito si riferirà con maggiore dettaglio.

Per gli indicatori di cui al precedente punto d), in numero di otto, i valori target sono riportati nell'Allegato 1c al CdP-S 2016-2021.

Come riferito nella precedente Relazione, il Gestore ha rappresentato che, a far data dalla annualità 2019, è intervenuta una variazione sulle modalità di attribuzione delle cause esterne.

Infatti, a fine 2018 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con la Delibera n. 118/2018 ("Indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2020, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, RFI, al PIR 2019, nonché relative alla predisposizione del PIR 2021") ha prescritto al Gestore, tra l'altro, di avviare il processo di revisione della Comunicazione Operativa 269 del 30

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

luglio 2010 (in seguito: COp 269), concernente la procedura operativa “Attribuzione e validazione delle cause di ritardo”.

Nell’ambito di tale quadro, nelle more dell’avvio del processo di revisione complessiva della procedura operativa, RFI ha avviato la modifica di alcuni elementi relativamente al tema del trattamento di alcune cause esterne di ritardo. RFI ha ritenuto opportuno, infatti, modificare la codifica delle cause esterne di ritardo adottando un criterio più restrittivo.

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

Tali variazioni hanno interessato il monitoraggio degli indici di puntualità e del livello dei guasti, come dettagliato nel seguito.

Le variazioni, determinate dal diverso criterio di attribuzione delle cause di ritardo, inducono la necessità di un approfondimento, anche in previsione del nuovo contratto di programma-parte servizi per il periodo 2022-2026.

Tale approfondimento consentirà di potere valutare l’eventuale esigenza di modificare, sia i criteri, sia i valori soglia, utili a una ottimale valutazione delle performances.

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Indicatori del Livello di Guasti

Il valore di consuntivo dell'indicatore riferito all'esercizio 2020 mostra come l'andamento registrato per ciascun Gruppo Rete rispetti i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a (colonna F) del CdP-S 2016-2021.

Il dato 2020 è calcolato in base alla nuova metodologia per l'attribuzione delle cosiddette "cause esterne" e si colloca entro i valori soglia anche senza considerare l'impatto migliorativo conseguente ad un proforma dei risultati secondo la precedente impostazione di calcolo.

Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/km)						
	Valori Soglia	Consuntivo 2019	Scostamento	Consuntivo 2019 ricalcolato	Scostamento	Consuntivo 2020	Scostamento
Linee con $T_g \leq 40$	0,60	0,34	-0,26	0,28	-0,32	0,24	-0,36
Linee con $40 < T_g < 100$	0,70	0,67	-0,03	0,58	-0,12	0,54	-0,16
Linea con $T_g \geq 100$	1,25	1,02	-0,23	0,93	-0,32	0,81	-0,44
Linee all'interno dei Nodi	2,10	1,99	-0,11	1,86	-0,24	1,35	-0,75
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	1,00	0,44	-0,56	0,41	-0,59	0,21	-0,79

Indicatori Tempi di Primo Intervento

Anche per tale indicatore, il valore di consuntivo riferito all'esercizio 2020 rispetta i limiti-soglia contrattualmente definiti nell'allegato 1a (colonna C) del CdP-S 2016-2021.

Gruppo Rete	Tempi primo intervento		
	Valori Soglia	Consuntivo 2020 (in minuti)	Scostamento (in minuti)
Linee con $T_g \leq 40$	≤ 3 h	46	-134
Linee con $40 < T_g < 100$	≤ 2 h	40	-80
Linea con $T_g \geq 100$	≤ 1 h	39	-21
Linee all'interno dei Nodi	$\leq 0,5$ h	22	-8
Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	$\leq 0,5$ h	27	-3

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Indicatori di puntualità**

La puntualità dei treni è misurata attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione. Il sistema di monitoraggio della circolazione dei treni si basa su sistemi automatici di registrazione di dati che, grazie ad opportuni sensori che si interfacciano con particolari enti di stazione (circuiti di binario), registrano il passaggio del treno in un dato punto e momento consentendo di ricostruire, in tempo reale, la marcia del treno.

Le suddette informazioni, confrontate con i dati d'orario programmati, consentono di determinare lo scostamento della marcia reale del treno.

Il “calcolo della puntualità” dei treni in Italia avviene con le modalità e gli standard stabiliti dal Decreto Ministeriale n.146T del 4 luglio 2000 e dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), il documento con cui RFI rende disponibili le conoscenze tecniche, normative, economiche e procedurali per accedere alla rete ed ai servizi.

La puntualità dei treni viene misurata, per le fasce orarie stabilite nel Performance Regime, secondo diverse modalità:

- **puntualità standard B:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne;
- **la puntualità RFI:** che conteggia la puntualità dei treni escludendo quelli arrivati oltre soglia di puntualità per cause esterne o per cause riconducibili alle Imprese Ferroviarie.

Quest'ultima è presa a riferimento nel Contratto di Programma – parte Servizi per misurare le performance di Puntualità annuali del Gestore, come riportato nell'Allegato 1b del Contratto.

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

Di seguito i dati della puntualità RFI per l'anno 2020.

Servizi	Fascia	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	consuntivo 2020	Delta consuntivo 2020 vs soglia	Possibile oscillazione della soglia di performance
Mercato	0' - 15'	98,0	94,2	-3,8	± 0,6
Lunga Percorrenza Servizio Universale	0' - 15'	97,5	94,0	-3,5	± 0,5
Regionale	0' - 5'	97,0	96,8	-0,2	± 0,1
Cargo	0' - 30'	94,5	92,7	-1,8	± 1,5

Rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, nel 2020 nessun segmento rientra all'interno delle soglie definite dal contratto.

Come in precedenza riferito, il Gestore ha attribuito il calo significativo della puntualità RFI, principalmente alla nuova metodologia utilizzata per l'attribuzione delle cosiddette “cause esterne” a partire da inizio 2019.

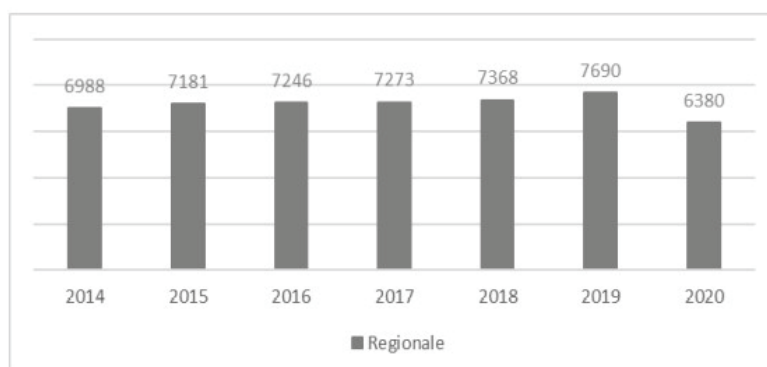
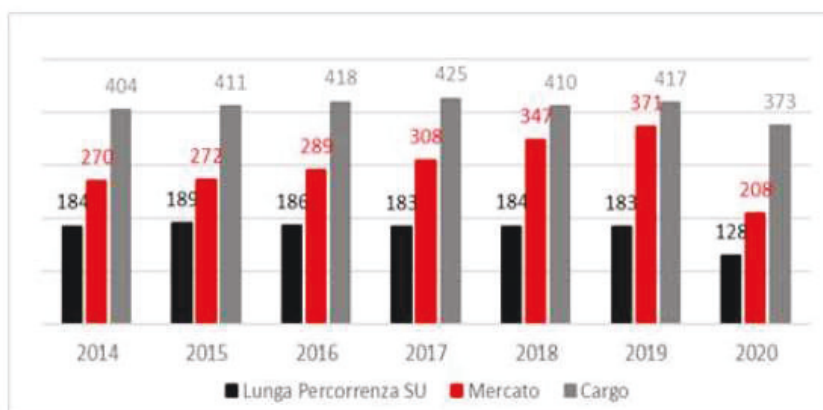
Secondo una stima fornita da RFI, le cause di ritardo, prima classificate come esterne, sono pari a circa il 40% delle stesse.

Il Gestore ha, inoltre, evidenziato che la puntualità nel 2020 è stata influenzata dai seguenti principali fattori:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- emergenza sanitaria per Covid-19. Il settore ferroviario ha registrato dall'avvio del periodo del lockdown (marzo 2020) una considerevole riduzione dei servizi per effetto della forte contrazione della domanda di trasporto, riconducibile anche alle misure restrittive alla mobilità prese dalle competenti istituzioni governative al fine di ridurre il diffondersi dell'epidemia. A partire dal 4 maggio, con l'avvio della fase 2 dell'emergenza epidemiologica, si è registrata una progressiva ripresa del traffico Regionale mentre la ripresa del trasporto di media-lunga percorrenza è avvenuta dal 18 maggio sino al mese di ottobre; l'inizio della seconda ondata Covid-19 ha comportato una nuova riduzione dei volumi dei treni lunga percorrenza a partire dal 3 novembre;
- a partire dalla metà di aprile sono stati attivati cantieri straordinari per l'anticipazione di lavori programmati nel corso del successivo biennio impegnando la capacità non più utilizzata dai servizi. In particolare, sono stati attivati cantieri di rinnovo su 3 linee Alta Velocità (Torino-Milano, Firenze-Bologna e Roma-Napoli) con chiusura linee dal 15 aprile al 9 maggio e deviazione dei treni AV sulle linee convenzionali.

I dati di traffico relativi al numero di treni ordinari al giorno per segmento - periodo 2014 – 2020, di seguito riportati, mostrano il sensibile calo registrato nel 2020.



Tuttavia, va evidenziato che, ricalcolando parametricamente la puntualità 2020, secondo i criteri di attribuzione delle cause di ritardo adottati sino al 2018, al contrario, si registra un incremento della

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

puntualità rispetto ai valori 2018 per tutti i settori, e rispetto al 2019 nei settori Mercato e Lunga Percorrenza ed un peggioramento del solo servizio Cargo, invariato il servizio Regionale.

A beneficio di chiarezza, nella sottostante tabella si riporta il trend nel periodo contrattuale dall'anno 2014 fino al 2020, con i dati risultanti dall'applicazione della metodologia di calcolo utilizzata fino al 2018 (il 2019 e il 2020 sono stati, pertanto, ricalcolati applicando la medesima metodologia).

Servizi	Soglia di performance nel periodo contrattuale RFI	Possibile oscillazione della soglia di performance	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ricalcolato	2020 ricalcolato
Mercato	98,0	± 0,6	97,4	96,7	96,8	97,1	96,1	94,1	96,4
Lunga Percorrenza Servizio Universale	97,5	± 0,5	96,6	96,7	96,9	97,1	95,4	95,5	95,7
Regionale	97,0	± 0,1	97,5	97,5	97,7	97,8	97,7	97,9	97,9
Cargo	94,5	± 1,5	93,8	93,2	94,3	94,0	94,1	96,9	95,4

Indicatori di performance orientati agli utenti

Come in precedenza riferito, con la sottoscrizione del Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021, sono stati introdotti ulteriori indicatori della qualità delle prestazioni del Gestore rivolte alla clientela.

Gli “indicatori di performance orientati agli utenti” previsti dall’Allegato 1c del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi sono adottati anche all’interno della Carta dei Servizi 2020 di RFI per il monitoraggio dei servizi di maggiore rilevanza per il pubblico rispetto agli obiettivi fissati annualmente.

Nella seguente tabella sono riportati i valori a consuntivo 2016 – 2020 e i relativi target riferiti alle categorie Sicurezza, Customer Satisfaction ed Ambiente.

La seguente tabella riporta i valori degli indicatori rilevati rispetto ai valori obiettivo, così come stabiliti nella tabella di cui all’Allegato 1c al CdP-S 2016-2021.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Indicatore di prestazione	Indicatore	Valore target CDP-S	Valore target Carta dei Servizi 2018	Consumivo 2016	Consumivo 2017	Consumivo 2018	Consumivo 2019	Consumivo 2020
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"	raggiunto	raggiunto	raggiunto	raggiunto	raggiunto
	Security	% persone soddisfatte	80%	89%	91%	93%	94%	94%
Customer Satisfaction	Percezione della sicurezza nel complesso in Stazione	% persone soddisfatte	90%	99%	97%	99%	100%	100%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso	% persone soddisfatte	90%	97%	97%	96%	97%	96%
	Stazioni Platinum (*)	% persone soddisfatte	90%	97%	97%	96%	97%	96%
	Percezione del comfort nella permanenza in stazione nel complesso	% persone soddisfatte	85%	93%	93%	95%	95%	95%
	Stazioni Silver (*)	% persone soddisfatte	90%	98%	99%	98%	98%	99%
	Percezione dell'informazione in condizioni di normale circolazione	% persone soddisfatte	90%	99%	99%	100%	100%	99%
	Livello di soddisfazione complessiva del servizio di assistenza erogato nel circuitto SALE BLU	% persone soddisfatte	90%	99%	99%	100%	100%	99%

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

68

Camera dei Deputati ARRIVO 04 aprile 2022 Prot. 2022/0000470/ITN - Doc. firmato digitalmente da: ENRICO MARIA PUJIA, Federico Blasevich, Eugenio Martino

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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	attuazione	raggiunto		
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": rinnovamento in ambito stazioni dei sistemi di illuminazione tramite esclusivo utilizzo di lampade LED per efficientamento energetico (**)	Impegno	non inserito tra i KPI target del CdP-S	attuazione		raggiunto	
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": Piano gestione acque: studi tecnici e progettuali l'uso efficiente e la razionalizzazione delle risorse idriche (**)	Nr. Elaborati	non inserito tra i KPI target del CdP-S	50		raggiunto	
	Azioni in attuazione della "Politica ambientale RFI": Sperimentazione sul campo di ballast derivante da sottoprodotti della lavorazione di acciai di alta qualità (***)	Impegno	non inserito tra i KPI target del CdP-S	attuazione			raggiunto

(*) Indicatore ridefinito nel 2017 "Percezione della qualità della stazione nel complesso"

(**) Tali obiettivi sono stati raggiunti nei precedenti anni. RFI definisce ogni anno nuovi target/KPI per la parte ambientale

(***) Obiettivo indicato in Carta dei Servizi 2000

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

L'indicatore "Safety" è costituito dal rapporto tra numero totale nell'anno di "decessi e lesioni gravi" (secondo la terminologia ERA: "FWSI - Fatalities and Weighted Serious Injuries") e il numero totale dei chilometri percorsi dai treni in circolazione nell'anno sulla rete RFI.

Infine, per una migliore comprensione della Tabella, per quanto riguarda le stazioni, di seguito si riporta la classificazione effettuata da RFI in base alle caratteristiche prestazionali e funzionali, misurate sulla base di parametri di valutazione:

- **stazioni Platinum:** impianti con altissima frequentazione (superiore a 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità per lunga, media e breve percorrenza. È generalmente sempre garantita la presenza di servizi per l'AV, di servizi specifici per la città e per i frequentatori non viaggiatori. La gestione è, di norma, affidata da RFI a Grandi Stazioni e Centostazioni;
- **stazioni Gold:** impianti medio/grandi, con frequentazione alta (superiore a 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza. È generalmente sempre garantita la presenza di servizi per frequentatori non viaggiatori e più saltuariamente per la città. La gestione è di norma affidata da RFI a Grandi Stazioni e Centostazioni;
- **stazioni Silver:** comprende due tipi di impianti:
 - stazioni/fermate medio/piccole, con frequentazione consistente (superiore a 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza: la gestione di norma è affidata a Centostazioni o mantenuta in carico diretto a RFI;
 - stazioni e fermate medio/piccole, con consistente o elevata frequentazione nei casi di metropolitana urbana (anche superiore a 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani. La gestione è condotta direttamente da RFI o, a volte, è demandata a enti istituzionali o associazioni no-profit tramite contratti di comodato d'uso gratuito.

Nella carta dei servizi non sono più previsti indicatori di customer con dettaglio per "metallo" delle stazioni.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.7 Le linee sospese dall'esercizio e le linee dismesse

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

Nella tabella successiva, si riporta, l'elenco delle linee sospese all'esercizio ferroviario, contenuto nel Prospetto Informativo della Rete edizione giugno 2021.

	Elenco linee con sospensione del servizio commerciale	Causa sospensione	Regioni interessate
1	Savona Parco Doria-Savona Marittima	B	Liguria
2	Santo Stefano-Sarzana (via Ponzano Magra)	B	Liguria
3	Ancona - Ancona Marittima	A	Marche
4	Asti-Castagnole	A	Piemonte
5	Aosta - Pré S. Didier	A	Valle d'Aosta
6	Codola-Sarno	A	Campania
7	Caltagirone-Gela	B	Sicilia
8	Olbia - Olbia I.B.	B	Sardegna
9	Asciano-Monte Antico	A	Toscana
10	Benevento-Bosco Redole	B	Campania - Molise
11	Alcamo Dir. - Trapani (via Milo)	B	Sicilia
12	Alba - Castagnole	B	Piemonte
	Castagnole-Cantalupo	A	Piemonte
13	Ceva-Ormea	A	Piemonte
14	Asti-Chivasso	B	Piemonte
15	Mondovì-Cuneo	A	Piemonte
16	Asti-Casale Monferrato	B	Piemonte
17	Pinerolo-T. Pellice	A	Piemonte
18	Porto Empedocle - Agrigento Bassa	B	Sicilia
19	Priverno-Terracina	B	Lazio
20	Avellino-Monticchio-Rocchetta	B	Basilicata - Campania
21	San Nicola Melfi- Gioia del Colle	B	Basilicata - Puglia
22	Santhià-Arona	A	Piemonte
23	Carpinone-Castel di Sagro-Sulmona	B	Abruzzo - Molise
24	Vercelli - Casale Popolo	A	Piemonte
25	Fabriano - Pergola	B	Marche
26	Castellammare-Stabia	A	Campania
27	Motta S. Anastasia-Paternò	B	Sicilia
28	Orte-Civitavecchia (Orte-Raccordo De.car)	B	Lazio
29	Sicignano-Lagonegro	B	Basilicata - Campania

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

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

La consistenza delle linee sospese riportate nell'elenco ammonta a circa 1.145 km di linea. Si fa notare che, rispetto a quanto riportato nella Relazione relativa allo scorso anno, l'elenco è sostanzialmente invariato ad eccezione dell'eliminazione della linea Savona Parco Doria - Vado Ligure Z.I. ripristinata al solo traffico merci.

In alternativa alla sospensione dall'esercizio, o come conseguenza, il Gestore può proporre al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una proposta per la loro definitiva dismissione dall'esercizio ferroviario. L'Atto di Concessione (DM 138-2000), all'articolo 2, comma 2 prevede, infatti, che possano essere dismesse dall'esercizio quelle linee non più utilizzate per il servizio ferroviario.

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

Nel corso dell'anno 2020 non è avvenuta alcuna dismissione dall'esercizio di linee ferroviarie.

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

Il patrimonio delle cosiddette linee dismesse di proprietà RFI S.p.A. è quantificabile in circa 849 km di sedime di linee ferroviarie non più utilizzate in via definitiva per la circolazione di treni, comprendenti sia le linee costituite da relazioni ferroviarie non più esercite perché oggi ufficialmente escluse dall'Atto di Concessione per la gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, sia quelle costituite da tratti di linea dismessi per realizzazione di varianti di tracciato.

Alcune di queste linee, per circa 185 km, pur essendo state in passato formalmente dismesse con decreto ministeriale, sono state individuate da RFI come "tratte ferroviarie ad uso turistico", al fine della loro classificazione come tali ai sensi della Legge n. 128 del 9 agosto 2017 (assieme ad altre linee ferroviarie semplicemente "sospese all'esercizio commerciale"). Fatte salve quindi le suddette linee turistiche, riguardate in un ambito che è ancora quello ferroviario, risultano effettivamente dismesse e destinabili per un riuso futuro non ferroviario circa 664 km di ex-linee oggi di proprietà di RFI. Si tratta di beni disponibili per essere ceduti per un loro utile riutilizzo. Completano il quadro delle linee dismesse che sono ancora in asset al Gruppo FS ulteriori 434 km circa di ex-linee, effettivamente dismesse in quanto non comprendenti linee "ad uso turistico", che sono di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da riguardarsi nella medesima ottica di riuso. Le linee dismesse sono oggetto di attività di custodia e manutenzione, finalizzate a garantire la sicurezza dei luoghi ed a preservarne il valore, mantenendo l'efficienza dei vari manufatti e delle cosiddette "opere d'arte" (ponti, gallerie ecc.). Il decremento delle lunghezze totali rispetto al dato del 2019 è riconducibile ad alienazioni di alcune linee o parti di esse.

I sedimi e gli edifici delle ferrovie dismesse, potenzialmente, sono destinabili a progetti di riuso e rivitalizzazione funzionale a beneficio dei territori attraversati e delle comunità interessate. Attualmente la strategia del Gestore è quella di promuovere la riconversione dei tracciati in greenways, cioè in vie di comunicazione "lente", che vanno oltre il concetto della semplice pista ciclopeditone e che sono comunque riservate in esclusiva a utenti che si spostano con mezzi non motorizzati: in bicicletta, a piedi, a cavallo, ecc.

Considerati quindi i benefici economici e sociali che possono ottenersi con la riqualificazione del patrimonio dismesso, i principali interlocutori e attori della riconversione funzionale delle linee in parola sono, di norma, le Amministrazioni pubbliche territorialmente interessate, alle quali il Gestore

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

potrebbe cedere la proprietà dei beni in questione, nonché la responsabilità della loro gestione, una volta riconvertiti.

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

2.8 Attività condotte in merito all'applicazione della normativa appalti e connessi adempimenti antimafia

Il Contratto di Programma-parte Servizi 2016-2021, prevede, tra gli obblighi per il Gestore, all'articolo 5.15 lettera c), quello di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia.

Tali attività di verifica sono svolte nell'ambito delle attività di internal audit condotte da RFI.

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

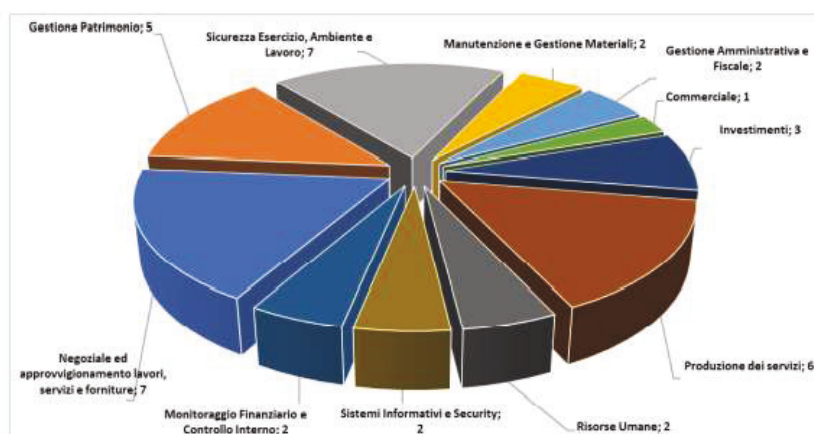
L'*internal audit* svolta da RFI ha, quindi, il compito di:

- verificare, con i limiti propri degli strumenti di indagine a disposizione, l'operatività e l'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR), sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità, e di fornire valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia;
- fornire supporto specialistico al management in materia di Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, al fine di favorire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione dei controlli nei processi aziendali e promuovere il costante miglioramento della *governance* e del *risk management*.

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

Nel corso del 2020 si sono conclusi complessivamente 39 interventi di internal audit (di cui 12 residui dal 2019) e, su richiesta del Comitato Etico, 7 istruttorie volte a verificare la veridicità di esposti anonimi pervenuti. Inoltre, alla data del 31/12/2020, erano ancora in corso 15 interventi di internal audit e 5 istruttorie.

Le attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, i principali processi operativi e di supporto del Gestore, come riportato nel grafico sottostante.



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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- produzione dei servizi (n.6);
- negoziale ed approvvigionamento lavori, servizi e forniture (n. 7);
- Sicurezza esercizio, ambiente e lavoro (n. 7);
- gestione del patrimonio (n. 5);
- investimenti (n. 3)
- manutenzione e gestione materiali (n. 2).

Rispetto alle n. 27 attività di *internal audit* complessivamente valutate nel 2020, quelle che hanno trattato temi afferenti all'applicazione della normativa sugli appalti e i connessi adempimenti antimafia sono state n. 9 (circa il 33%).

Per i rilievi emersi nei sopracitati Rapporti la Società ha comunque avviato, e in taluni casi già attuato, appropriate azioni correttive nel rispetto delle tempistiche indicate nei singoli Piani di Azione monitorati.

Si rappresentano, quindi, i principali rilievi relativi al processo negoziale ed approvvigionamento lavori, servizi e forniture relativi alle attività disciplinate dal CdP-S, fornendo il dettaglio delle azioni correttive intraprese dal management e monitorate dalla Direzione *internal audit*.

In particolare, i rilievi di seguito riportati sono stati raggruppati per status delle azioni correttive:

- **azioni chiuse:**

- con l'attivazione a livello di DTP di un monitoraggio trimestrale e verifica a campione sono state sanate alcune occasionali inadempienze gestionali circa gli obblighi di verifica per la sussistenza dei requisiti ex art. 80 del Codice degli Appalti. Inoltre, per i singoli casi di mancata pubblicazione dell'esito dell'affidamento diretto, in osservanza ad un principio di trasparenza e pubblicità, si è ritenuto di dare evidenza sul sito istituzionale di tutti gli esiti degli affidamenti sotto i 40.000;
- le criticità emerse e circoscritte alla c.d. "Gara Stazioni" sono state superate con una integrazione di informativa ai concorrenti prequalificati, con indicazione della durata dell'opzione di rinnovo e con un perfezionamento della normativa aziendale per una più efficace gestione delle LI in deroga (Lettera di Incarico), attribuendo alla Direzione Acquisti la verifica del rispetto della procedura;
- con l'emissione di una specifica linea guida sono state formalizzate le modalità di esecuzione dei lavori nonché una nuova formulazione della voce del Tariffario, in modo da ovviare alle carenze nel rilevamento disomogeneo della prestazione resa;
- la fusione per incorporazione in RFI della Società Centostazioni S.p.A., e il contestuale adeguamento al modello organizzativo e ai processi della società incorporante, ha determinato il sostanziale superamento dei rilievi connessi alla scarsa tracciabilità delle verifiche propedeutiche all'autorizzazione al subappalto;
- con la progettazione e l'erogazione di specifici interventi di formazione del personale sul rispetto delle disposizioni normative sono stati risolti i marginali casi di carente gestione della documentazione relativa ad alcuni subappalti/subcontratti.

- **azioni in corso:**

- per ovviare alle occasionali inadempienze gestionali, della documentazione relativa ai subappalti e delle certificazioni antimafia, rilevate presso le Strutture Territoriali è in corso un intervento organizzativo per riformare il processo di verifica dei requisiti in un'ottica di accentramento delle attività presso la Direzione Acquisti, al fine di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

garantire una maggior armonizzazione ed efficacia delle stesse, oltre che un miglior presidio in termini di controllo e monitoraggio;

- con un intervento organizzativo in via di attuazione per riformare il processo di verifica dei requisiti, in un'ottica di accentramento delle attività presso la Direzione Acquisti, saranno superate le occasionali inadempienze gestionali della documentazione relativa ai subappalti e delle certificazioni antimafia, rilevate presso le Strutture Territoriali;
- in un contesto territoriale circoscritto alcune anomalie gestionali, connesse a irregolarità nell'iscrizione al Sistema di Qualificazione e certificazione dei lavori irregolari negli aspetti temporali ed economici, sono state sanate con una puntuale programmazione degli interventi, anche di carattere organizzativo, necessari per il completamento delle opere;
- L'aggiornamento della regolamentazione interna del processo di omologazione assicurerà, sulla base di un quadro organizzativo aggiornato, la necessaria pubblicizzazione delle regole di omologazione verso il mercato, per favorirne l'apertura ed il massimo livello di concorrenza. In particolare, per garantire la trasparenza e la massima partecipazione alle gare sarà reso pubblico sul sito istituzionale di RFI:
 - l'elenco dei prodotti per cui è richiesta l'omologazione con l'indicazione dei tempi massimi di durata dell'omologazione e degli eventuali costi di istruttoria;
 - l'elenco delle imprese omologate anche per eventuali partecipazioni in avvalimento;
 - il fabbisogno medio annuo dei prodotti omologati e non, in ossequio all'articolo 21 del Codice Appalti (programma degli acquisti) e per stimolare la partecipazione del mercato;
- la trasformazione in corso dell'attuale Albo Fornitori di pietrisco in uno specifico Sistema di Qualificazione consentirà di aumentare il bacino dei potenziali partecipanti alle gare indette da RFI, garantendo la necessaria apertura al mercato nel rispetto dei principi di concorrenza; tale evoluzione, unitamente ad una più ampia e generale pianificazione e controllo dell'intera filiera dell'approvvigionamento del pietrisco potrà verosimilmente consentire una reale evoluzione delle condizioni di mercato con benefici effetti sistemici.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il Contratto di Programma – parte Investimenti

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3. Il Contratto di Programma 2017-2021– parte Investimenti (CdP-I)**

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

Il Decreto Legislativo n. 112/2015, all'articolo 15 comma 1, prevede che i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI) e lo Stato siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma.

Il Contratto di Programma, parte investimenti (CdP-I), tra RFI e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Il Contratto di Programma, parte investimenti 2017-2021, approvato con Decreto interministeriale MIT/MEF n.87 del 7 marzo 2019 e registrato da parte della Corte dei Conti in data 9 maggio 2019, costituisce l'atto contrattuale vigente ad inizio del periodo di riferimento in esame.

Nell'elaborazione delle tematiche finalizzate a fornire lo stato di attuazione degli investimenti ferroviari al 31 dicembre 2020, si prenderà a riferimento la struttura, i costi e le risorse finanziarie del citato Contratto di Programma - Investimenti 2017-2021.

Nel corso dell'anno oggetto di relazione, precisamente in data 26 maggio 2020, è stato sottoscritto tra RFI e MIT lo schema di Aggiornamento 2018-2019 al Contratto di Programma – parte Investimenti, con il quale sono stati recepiti gli stanziamenti recati dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019 e sul quale si era già espresso positivamente il CIPE nella seduta del 24 luglio 2019. Successivamente, in data 26 ottobre 2020 suddetto aggiornamento ha completato il suo iter approvativo con la registrazione del Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 365 del 18 agosto 2020 da parte della Corte dei Conti.

Con l'operatività del contratto sono divenute operative tutte le risorse contrattualizzate, pari a 15,4 miliardi di euro e così destinate:

- 2,5 miliardi di euro al fine di proseguire gli interventi di messa in sicurezza delle linee;
- 1,8 miliardi di euro per la prosecuzione del piano di attrezzaggio ERTMS e per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti;
- 0,1 miliardi di euro per il programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche indicate nella legge n.128 del 9-8-2017 vista la grande importanza attribuita al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale;
- 1,1 miliardi di euro per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni principalmente nell'ambito del I e II Addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020;
- 1,5 miliardi di euro per lo sviluppo delle aree metropolitane in particolare per il proseguimento del programma “smart ed easy station”;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 0,2 miliardi di euro per lo sviluppo dell'integrazione modale anche nel rispetto di quanto disposto dall'art.1 comma 749 della Legge di Bilancio 2019: "in sede di aggiornamento del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa, una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, è destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovraregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale";
- 6,7 miliardi di euro per investimenti volti a garantire una connettività "a rete" su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi «core» della rete TEN-T;
- 1,5 miliardi di euro per investimenti di sviluppo dei corridoi europei con il completamento del finanziamento dell'itinerario Napoli Bari sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.1 Gli indirizzi strategici della programmazione economico finanziaria nazionale e comunitaria**

Come accennato nel paragrafo precedente, la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di legge, deve avvenire necessariamente in coerenza con gli indirizzi strategici in materia di trasporti e con la programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

Nel caso specifico del CdP-I 2017-2021 la base pianificatoria su cui poggia l'assetto del Contratto si rinvia nelle sottoelencate indicazioni programmatiche a scala comunitaria e a scala nazionale.

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

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

lettere e), f) e g), della legge 196/2009, in capo alle Amministrazioni pubbliche nonché agli ulteriori soggetti che realizzano opere pubbliche.

- Il nuovo approccio alla programmazione infrastrutturale trova, inoltre, un riferimento cardine nelle “Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche” di cui **all’art.8, comma 4, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.228**, che prevede la predisposizione, da parte di ciascun Ministero, di linee guida standardizzate per la valutazione degli investimenti nei settori di propria competenza, finalizzate alla redazione del DPP (Documento Pluriennale di Pianificazione). Le linee guida definiscono, in particolare, i criteri e le procedure per la valutazione ex-ante dei fabbisogni di infrastrutture e servizi e delle opere, per la selezione degli interventi da includere nel DPP nonché per la valutazione ex-post delle opere. Il 1° dicembre 2016 il Cipe ha approvato il documento che definisce i criteri e le procedure per la valutazione ex ante dei fabbisogni infrastrutturali, la valutazione ex-ante delle singole opere e la selezione degli interventi da includere nel DPP di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- Il nuovo Codice degli Appalti (**D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.**) prevede, infine, un ulteriore cambiamento radicale nella fase di avvio delle nuove infrastrutture, attraverso il superamento dello studio di fattibilità e del progetto preliminare previsti dal precedente codice e l’individuazione del 1° livello progettuale nel progetto di fattibilità. Esso è finalizzato a verificare se sussistano le condizioni tecnico-economiche, ambientali e territoriali per realizzare un’infrastruttura e individuare, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.2 L'iter di approvazione**

Il Contratto di Programma - parte investimenti 2017-2021, tra MIT e RFI, è divenuto pienamente operativo con la registrazione del Decreto interministeriale MIT/MEF di approvazione dell'Atto, dopo un lungo e complesso iter approvativo, secondo la procedura precedentemente disciplinata dalla Legge 14 luglio 1993, n. 238 e dal Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112.

Come dettagliato in premessa, al paragrafo 1.1, la procedura di approvazione dei contratti è stata recentemente modificata, al fine di garantire una più rapida ed efficace attuazione degli investimenti ferroviari.

Si riportano di seguito le principali tappe che hanno portato all'approvazione del Contratto.

Lo schema di Contratto di Programma 2017-2021, parte investimenti, tra MIT e RFI è stato esaminato favorevolmente dal CIPE nella riunione dello scorso 7 agosto 2017 (Delibera n. 66/2017, registrata, con osservazioni, Corte dei Conti in data 23/03/2018 n. 1-260).

Dei contenuti del citato schema contrattuale, come disposto dal Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, art. 15, comma 2, è stata informata l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), che ha espresso il proprio parere n. 11/2017 nella seduta del 30 novembre.

Inoltre, il Gestore, ad ottobre 2017, ai sensi del citato Decreto Legislativo 15 luglio 2015 n. 112, art. 15, comma 2, ha informato i richiedenti (tra cui le Regioni) e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti. Al riguardo, non si sono registrate osservazioni da parte delle amministrazioni regionali.

Lo schema di Contratto è stato quindi aggiornato per tener conto delle raccomandazioni e delle osservazioni espresse in fase istruttoria.

Lo schema, corredato del parere del CIPE, è stato trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere previsto dalla Legge 238/1993.

Al riguardo, le competenti Commissioni del Senato e della Camera, rispettivamente nelle sedute del 24 e 25 ottobre 2018, hanno espresso parere favorevole con Condizioni e Osservazioni, sottolineando l'importanza di dare seguito, "con grande senso di responsabilità ed in tempi particolarmente celeri", all'iter di approvazione dell'Atto; ciò, anche al fine di attuare prontamente gli interventi di messa in sicurezza delle linee previsti con il nuovo Contratto.

Tenuto conto delle citate condizioni e osservazioni delle Commissioni parlamentari, il Contratto è stato adeguato introducendo delle Note nelle Tabelle degli investimenti del Contratto, per ciascun intervento oggetto di Condizione o Osservazione.

Di tali adeguamenti è stata data specifica informativa al CIPE nella seduta del 28 novembre 2018.

Il "Contratto di Programma 2017-2021 – parte Investimenti, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.", è stato quindi sottoscritto digitalmente da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 20.12.2018 e, in ultimo, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 28.01.2019.

Infine, l'Atto è stato approvato con decreto interministeriale MIT/MEF n.87 del 7 marzo 2019, registrato da parte della Corte dei Conti in data 9 maggio 2019.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.3 La Struttura del nuovo Contratto 2017-2021– parte Investimenti (CdP-I)**

Il Contratto di programma – parte investimenti 2017-2021, come verrà di seguito analizzato nel dettaglio, consta di un Articolato di 14 articoli.

Le Tavole, le Tabelle e gli Allegati di seguito indicati costituiscono parte integrante e sostanziale del Contratto:

Tavole di sintesi

- Fig.1 “Evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato (Sezione 1)”
- Fig.2 “Fabbisogni finanziari programmatici con articolazione per sezione: programma quinquennale di vigenza contrattuale, programma a completamento del piano decennale, oltre Piano” (Sezione 2-3-4)
- Tav. 1 “Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario”
- Tav. 1bis “Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione”
- Tav. 2 “Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e B”.

Tabelle

- Tab. A “Portafoglio Investimenti in corso e Programmatici”
- Tab. B “Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali”
- Tab. C “Opere ultimate”¹
- Tab. D “Crediti verso i Ministeri”

Allegati

- Relazione informativa (contiene n.10 Appendici).

L’atto, rispetto all’impianto contrattuale preesistente, contiene alcuni elementi di novità. Infatti, in ottemperanza alle prescrizioni CIPE ed in coerenza con il nuovo processo di pianificazione degli investimenti pubblici definito dalle Linee Guida del MIT, viene delineato un piano degli investimenti in corso e programmatici articolato in 4 sezioni ben distinte, di cui la prima è composta dalle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria, altre due sezioni hanno carattere programmatico, in quanto rappresentano la pianificazione tecnico-economica di massima per un periodo temporale almeno decennale ed infine, un’ultima sezione, con l’indicazione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio “oltre piano” (ossia oltre il 2026).

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

Nello specifico, gli investimenti sono classificati in due Tabelle in base alla modalità di realizzazione:

- **Tabella A:** - “Portafoglio investimenti in corso e programmatici”;

¹ Il concetto di “Opere ultimate”, così come rappresentato nei Contratti di Programma Investimenti, è di natura convenzionale.

Vengono classificate tra le “Opere ultimate” quelle opere che presentano le seguenti caratteristiche:

- attivazione di tutte le fasi principali dell’opera;
- avanzamento contabile superiore al 90%;
- nessuna necessità di ulteriori coperture finanziarie (compresi i fabbisogni per contenziosi in corso).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**- Tabella B:** - “Investimenti realizzati per lotti costruttivi”

articolate in quattro sezioni distinte:

- **Sezione 1 - Opere in corso finanziate**, riferita alle opere da realizzare dotate di integrale copertura finanziaria;
- **Sezione 2 - Fabbisogni finanziari 2018-2021**, riferita ai progetti/programmi con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto;
- **Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2022-2026**, riferita alle opere da finanziare nel secondo quinquennio;
- **Sezione 4 - Fabbisogni finanziari oltre Piano**, riferita ad opere da avviare oltre l’orizzonte di piano.

Gli investimenti ricompresi nella Tabella A sono inoltre stati rappresentati secondo le seguenti due viste:

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

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

- a. **Programmi pluriennali di interventi** (tale classe è riferita a programmi di intervento che presentano fabbisogni finanziari per la prosecuzione dei successivi cicli di programmazione nel primo e secondo quinquennio contrattuale);
- b. **Interventi in esecuzione** (tale classe è riferita a progetti integralmente coperti finanziariamente che possono essere sia in fase di progettazione sia di realizzazione che possono presentare fabbisogni finanziari per opere accessorie e di completamento nel primo quinquennio contrattuale);
- c. **Interventi prioritari** (tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari per l’eventuale completamento progettuale e/o per la successiva fase realizzativa nel primo quinquennio contrattuale);
- d. **Interventi in progettazione** (tale classe è riferita a progetti in fase progettuale che presentano fabbisogni finanziari nel primo quinquennio contrattuale per l’eventuale completamento della fase progettuale e nel secondo quinquennio contrattuale per la fase realizzativa);
- e. **Interventi in programma** (tale classe è riferita a progetti con fabbisogni finanziari per la fase realizzativa oltre il decennio).

2) Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione.

In coerenza con le indicazioni contenute nell’Allegato al DEF 2017 “Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture”, che individua Programmi di interventi e Interventi, è stata introdotta la seguente classificazione:

- 01 Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge;
- 02 Tecnologie per la circolazione e l’efficientamento;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 03 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori;
- 04 Valorizzazione delle reti regionali;
- 05 Città metropolitane;
- 06 Porti e interporti: ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete;
- 07 Aeroporti: accessibilità su ferro;
- 08 Direttrici di interesse nazionale;
- 09 Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Ulteriore novità nella struttura del Contratto di Programma 2017-2021 è, infine, rappresentata dalla elaborazione delle sottoelencate 10 “**Appendici**” alla Relazione informativa, le quali forniscono una rilevante mole di informazioni dettagliate sugli interventi oggetto del contratto.

- 1) Relazione sul progetto d’investimento Raddoppio Voltri-Brignole;
- 2) Dettaglio Delibere CIPE per intervento;
- 3) Relazione finanziaria Investimenti compresi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche;
- 4) Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2017-2021;
- 5) Schede interventi CdP-I agg. 2017–2021;
- 6) CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale;
- 7) CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento;
- 8) Relazione interventi finanziati dall’art. 7-ter del DL n. 43/2013;
- 9) Metodologia di calcolo indicatori di misurazione di risultato ex art.8 CdP-I 2017-2021;
- 10) CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale.

Nel corso dell’iter approvativo sono stati redatti un annesso 1 alla relazione informativa relativo alle raccomandazioni del CIPE e alle osservazioni della Corte dei Conti, nonché un annesso 2 relativo alle condizioni e osservazioni delle Commissioni Parlamentari.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.4 L'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma – Parte Investimenti 2017-2021 (CdP-I)**

Successivamente al perfezionamento del CdP-I 2017-2021 e sulla base delle interlocuzioni tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ed il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, il Gestore ha predisposto un primo schema di Aggiornamento congiunto per le annualità 2018 e 2019 al fine di recepire gli stanziamenti recati dalle Leggi di Bilancio 2018 e 2019, nel frattempo intercorse, in un unico processo autorizzativo per avviarne rapidamente l'operatività. Tale primo schema è stato inviato al MIT in data 9 maggio 2019.

Nel corso del secondo semestre 2019, recepite le osservazioni formulate in sede di istruttoria e udite le Regioni in merito al contenuto dello schema di Aggiornamento 2018/2019, il Gestore ha provveduto a trasmettere ai Ministeri competenti una nuova versione dello schema di Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I sul quale il CIPE, con delibera n.37 del 24 luglio 2019 pubblicata in Gazzetta Ufficiale n.7 del 7 gennaio 2020, ha espresso parere favorevole.

L'Aggiornamento contrattuale, presentando modifiche sostanziali, così come definite ai sensi dell'art.15 comma 1bis della Legge 4 dicembre 2017 n. 172, ha seguito l'iter approvativo ordinario di cui ai commi 1 e 2 della legge 238/93.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, così come previsto dall'art.15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015, con note del 30 gennaio e 27 febbraio 2020, ha informato sul contenuto dello schema di Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma – parte investimenti l'Organismo di Regolazione.

La IX^a Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato hanno espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma – parte Investimenti rispettivamente in data 7 e 6 maggio 2020.

In data 26 maggio 2020 il suddetto Aggiornamento contrattuale è stato sottoscritto tra RFI e MIT ed ha completato il suo iter approvativo il 26 ottobre 2020 con la registrazione del Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 365 di approvazione dell'aggiornamento 2018-2019 da parte della Corte dei Conti. L'atto, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale, contiene elementi di novità in merito agli "indicatori di performance" (*ex art.8 CdP-I 2017-2021*), integrati per rispondere alle richieste dei vari stakeholders e, in particolare, a quanto formalmente richiesto dal CIPE, in sede di espressione del parere sul CdP-I 2017-2021, con delibera n.66/2017.

È stata pertanto integrata la metodologia di determinazione degli indicatori di performance, per individuare anche le modalità di misurazione delle performance attuative di:

- **“Programmi” di investimento**, costituiti da una molteplicità di interventi ciascuno caratterizzato da una specifica fase di progettazione e di realizzazione, generalmente estesi ad ampie porzioni dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, generalmente articolati in una serie di progetti di investimento ciascuno individuato da un Codice Unico Progetto (CUP) e riferiti nello specifico alle tabelle contrattuali A01 «Sicurezza, ambiente e adeguamento ad obblighi di legge» e A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento», così come rappresentati nell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I 2017-2021;
- **Progettazioni definitive e studi di fattibilità tecnico-economica** di investimenti rilevanti.

La metodologia di calcolo della performance dei “Programmi” e delle “Progettazioni” è parte integrante della documentazione dell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I ed è riportata

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

nell'**Appendice 8**: *“Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le progettazioni definitive e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti”*.

Si segnala inoltre che, nel presente Aggiornamento contrattuale, in coerenza con le indicazioni dei Ministeri, dell'evoluzione normativa, dell'esperienza maturata nell'interlocuzione con gli stakeholders sul Contratto di Programma e per accompagnare, annualmente, la quantificazione consapevole delle risorse nell'ambito della Legge di Bilancio, è stato elaborato un nuovo documento il **DVPPI (Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti)** che si pone i seguenti obiettivi:

- esplicitare razionali, criteri e metodi per la valutazione della specifica tipologia di investimenti ferroviari contrattualizzati attraverso il Contratto di Programma, a partire dall'analisi combinata del contesto e dell'orizzonte di riferimento, dello stato della rete ferroviaria, delle esigenze di infrastrutturazione e più in generale, di sviluppo sostenibile e di mobilità del Paese, dei suoi singoli territori e nell'orizzonte europeo e globale;
- comunicare i risultati della valutazione sistematica e sistemica di tutti i singoli investimenti che manifestano fabbisogni finanziari ed evidenziare la singola rilevanza di ciascuno rispetto agli obiettivi strategici definiti;
- rendere immediatamente visibile la collocazione multidimensionale (cosa, dove, perché e quanto) dei singoli investimenti nel quadro complessivo delle strategie di upgrading e sviluppo della rete anche funzionalmente a successivi eventuali specifici approfondimenti da condurre su singoli investimenti.

La valutazione effettuata con il DVPPI, oltre a dimensionare i programmi di upgrading della rete finalizzati alla sicurezza, affidabilità ed efficienza della rete esistente in termini di allocazione risorse sulla base della loro cantierabilità, è infatti finalizzata a individuare i progetti di sviluppo della rete legati a *esigenze di connettività del territorio elegibili - sulla base della loro maturità e dei ritorni tecnico-prestazionali attesi - all'inserimento tra gli investimenti cui dare priorità di finanziamento nella proposta di Aggiornamento al CdP-I*.

A partire da questa prima edizione, il DVPPI sarà aggiornato attraverso un processo di rolling in corrispondenza dell'avvio dell'iter di formazione della Legge di Bilancio.

Tenuto fermo il meccanismo, in ogni Aggiornamento contrattuale si provvederà a:

- escludere dalla valutazione gli investimenti nel frattempo finanziati;
- aggiornare i fattori di priorità (es. maturità, nuove richieste degli stakeholders, ...);
- definire un nuovo ranking.

Sono state inoltre aggiornate, per rispondere al set informativo richiesto, le seguenti “Appendici” alla Relazione informativa dell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021:

Appendice 1: Dettaglio Delibere CIPE per intervento

Appendice 2: Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle del CdP-I 2017-2021

Appendice 3: Schede interventi Aggiornamento 2018 CdP-I 2017 – 2021

Appendice 4: CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto al precedente Aggiornamento contrattuale, corredato da dossier investimenti a supporto delle motivazioni delle variazioni di costo dei Programmi/progetti o di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

nuove esigenze sorte rispetto al CdP-I 2017-2021 che richiedono finanziamenti a valere della Legge di Bilancio 2018-2019.

Appendice 5: CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

Appendice 6: Relazione interventi finanziati dall'art. 7-ter del DL n. 43/2013

Appendice 7: CdP-I 2017-2021: ripartizione territoriale

e sono state elaborate due nuove appendici:

Appendice 8: “Metodologia di calcolo degli indicatori di performance per i programmi di investimento individuati alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma – parte investimenti e per le progettazioni definitive e gli studi di fattibilità tecnico-economica di progetti di investimento rilevanti”.

Appendice 9: Stato dell'arte sull'avanzamento delle valutazioni sulle n. 58 Osservazioni delle Commissioni Parlamentari.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.5 Il quadro finanziario**

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

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

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

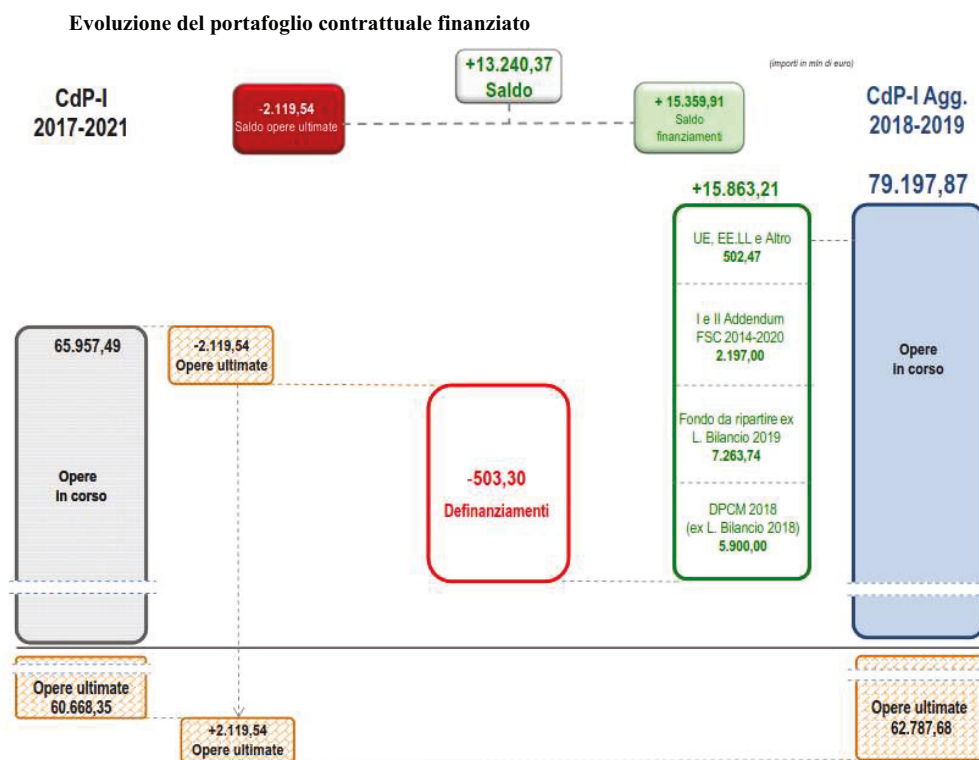
3.5.1 L'evoluzione del valore del portafoglio investimenti dal CdP-I all'Aggiornamento 2018-2019

Le variazioni introdotte dal documento di pianificazione in esame riguardano:

- **trasferimento** nella Tabella "Investimenti ultimati" di interventi conclusi pari a circa **2.119,54 milioni** di euro riferiti ad investimenti sulla rete tradizionale;
- recepimento del **definanziamento** per un valore complessivo di circa **503,30 milioni di euro** derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;
- **contrattualizzazione** di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di circa **15.359,91 milioni di euro**;
- **rimodulazioni** di risorse già contrattualizzate, a saldo zero, a favore di interventi improcrastinabili e nella logica di perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

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



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.6 Le Tabelle sugli investimenti del Contratto di Programma 2017-2021.

Gli investimenti in corso e programmatici sono riportati nel Contratto di programma 2017-2021 nelle seguenti Tabelle:

- Tab. A “Portafoglio Investimenti in corso e Programmatici”,
- Tab. B “Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali”.

3.6.1 Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici

Come detto, gli investimenti ricompresi nella Tabella A sono rappresentati secondo due viste:

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

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

Nella seguente Tabella A è riportata l’articolazione dell’Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma nella quale viene indicato anche il dettaglio delle risorse disponibili oggetto del Contratto (Sezione 1 – Opere in corso finanziate) e dei fabbisogni finanziari articolati per il quinquennio di vigenza del contratto (Sezione 2 – Fabbisogni finanziari 2018-2021), per il quinquennio successivo (Sezione 3 – Fabbisogni finanziari 2022-2026) e oltre l’orizzonte di Piano (Sezione 4 – Fabbisogni finanziari Oltre Piano).

Tab. A - Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione

Tabelle		milioni di euro			
Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI	66.802,41	24.015,09	43.423,16	51.785,20	186.025,87
01 - Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	11.229,57	3.463,00	8.372,68	16.067,09	39.132,34
02 - Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	4.571,77	1.925,41	4.674,45	-	11.171,63
03 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	168,71	120,00	35,00	-	323,71
04 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	4.593,46	2.010,60	5.215,00	5.014,93	16.834,00
05 - Programmi città metropolitane	9.543,06	3.954,81	6.321,11	199,61	20.018,59
06 - Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	658,75	265,78	431,01	85,00	1.440,54
07 - Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	594,68	376,40	1.152,23	1.200,00	3.323,30
08 - Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	32.756,13	11.899,08	17.221,69	29.218,57	91.095,47
09 - Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	2.686,29	-	-	-	2.686,29

Si riportano, di seguito, delle informazioni di maggiore dettaglio, relativamente ai programmi di investimento contenuti nelle diverse classi interne alla Tabella A del Contratto.

❖ A01: “Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge”

Gli interventi relativi alla “Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge” sono inclusi nella tabella A01 dell’Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I con un valore complessivo di **39.132,34 milioni di euro** di cui **11.229,57 milioni** di euro relativi a “fasi finanziarie in corso” e risultano articolati come rappresentato nella tabella successiva.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tab. A01 - Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge

milioni di euro

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
A2004A Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	2.614,41	120,00	265,79	-	3.000,19
A2004B Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	375,80	20,00	86,59	-	482,39
A2004C Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	335,32	190,00	574,69	-	1.100,00
A2004D Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	103,97	33,00	83,43	-	220,40
A2004E Dismissione contesti obsoleti	125,00	45,00	-	-	170,00
A2004F Mitigazione effetti venti trasversali	51,80	-	-	-	51,80
A2004G Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	71,00	20,00	51,00	-	142,00
A1004A Sicurezza in galleria	376,34	180,00	400,00	5.043,66	6.000,00
A1004B Risanamento acustico	617,28	360,00	1.000,00	6.322,72	8.300,00
A1004C Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	878,01	475,00	1.247,06	-	2.600,06
A1004D Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	127,12	40,00	132,88	-	300,00
A1004E Sicurezza armamento	2.048,58	800,00	2.000,00	-	4.848,58
A1004F Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	45,00	80,00	208,50	-	333,50
A1006 Soppressione passaggi a livello	2.067,04	290,00	800,00	4.700,71	7.857,75
A1008 Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	126,00	-	-	-	126,00
A1011 Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo	99,66	-	-	-	99,66
A1013A Idrogeologia	837,74	380,00	782,26	-	2.000,00
A1013B Sismica	229,50	230,00	540,50	-	1.000,00
A1014 Piano conservazione opere d'arte	100,00	200,00	200,00	-	500,00
Totale generale	11.229,57	3.463,00	8.372,68	16.067,09	39.132,34

Le nuove risorse contrattualizzate nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state finalizzate a dare continuità agli interventi necessari a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre ad interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello, la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia, nuove esigenze connesse al Piano sicurezza armamento nonché per l'avvio del nuovo programma straordinario di conservazione delle opere d'arte.

Di seguito si riporta una breve descrizione dei vari programmi della tabella A01-Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge.

1) A2004A: Piano per la Sicurezza della circolazione ferroviaria: sistemi per il controllo della marcia del treno

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

L'SCMT, installato su 11.693 km di Rete, consente di "proteggere" il treno dal superamento di segnali restrittivi o dal mancato rispetto dei limiti di velocità.

L'SSC, installato su 4.242 km di Rete di cui circa 200 km in sovrapposizione a SCMT, ha la finalità di elevare gli standard di sicurezza della circolazione sulle linee tradizionali non dotate di sistema SCMT.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

I programmi di attrezzaggio sono completati, le nuove risorse contrattualizzate nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I, pari a 117 milioni di euro, verranno utilizzate per la prosecuzione dell'implementazione di ulteriori tecnologie iniziata con le risorse contrattualizzate nel CdP-I 2017-2021.

2) A2004B: Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali

Si tratta di un programma di investimenti che prevede il completamento dell'attrezzaggio della rete con rilevatori termici delle boccole calde (RTB) e l'installazione di sensori che consentano di rilevare eventuali sovraccarichi/squilibri di carico, ingombri oltre la sagoma di libero transito e incrementi anomali di temperatura a bordo treno.

La prima fase del programma mira ad attrezzare tutte le linee di transito internazionale, gli scali, i porti e i tratti di linea con lunghe gallerie maggiormente impegnati specialmente dal traffico merci.

Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore, il perimetro della fase finanziata è stato ridotto e le risorse finanziarie ridestinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – “Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge”, specificatamente per la “Protezione passaggi a livello” (rif. A2004C) come previsto ai sensi dell'art.4 comma 1 del CdP-I.

3) A1006, A2004C: Sicurezza ai passaggi a livello

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

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

Le leggi 189/1983 e 354/1998 prevedono l'abolizione del rischio connesso alla presenza di passaggi a livello (PL) mediante la realizzazione di opere sostitutive (cavalcavia e/o sottovia). Su tali basi sono stati finora soppressi circa 3.100 PL. Il completamento del Piano, che interessa circa 4.600 passaggi a livello, comporta oneri di finanziamento di rilevantissima entità, pari a circa 8 miliardi di euro (riga A1006) e correlati tempi di attuazione.

Il Gestore ha, pertanto, proposto - nel maggio 2013 - un Piano generale finalizzato all'incremento della sicurezza dei PL, senza dover procederne necessariamente alla sostituzione con nuove opere (cavalcavia o sottovia), che riguarda tutti i PL esistenti di cui non sia stata finanziata la soppressione.

Il Programma consiste in una serie integrata di attrezzaggi dei passaggi a livello lato strada, di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno, di parziale automazione dei PL privati, per un costo stimato in 1.100 milioni di euro (riga A2004C) pari al 10÷15% di quanto occorrerebbe per sopprimere detti PL ed in tempi notevolmente inferiori (5÷6 anni).

Nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate nuove risorse, in particolare:

- 155 mln di euro per la “Soppressione dei passaggi a livello” (riga A1006), per la realizzazione di ulteriori opere destinate al superamento dell'interferenza strada - ferrovia mediante la realizzazione di calcaferrovia, sottovia e relative viabilità di collegamento per la

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

soppressione di 25 PL pubblici ubicati sulla rete fondamentale e distribuiti su tutto il territorio nazionale, prevalentemente nelle seguenti regioni: Piemonte, Veneto, Campania e Puglia; è inoltre prevista la soppressione di 100 PL in gestione a privati, distribuiti su tutta la rete nazionale. Le nuove risorse saranno utilizzate anche per la prosecuzione della fase progettuale delle opere sostitutive per la soppressione di PL distribuiti su tutto il territorio nazionale.

- 94 mln di euro per i “Sistemi per la protezione dei passaggi a livello” (riga A2004C). Le nuove risorse consentiranno l’avvio di un ulteriore stralcio di interventi. In particolare, il piano prevede l’attivazione di circa 100 sistemi PAI-PL all’anno per l’attrezzaggio dei PL Pubblici e l’attivazione di circa 55 sistemi di protezione per i PL Privati annui.

4) A2004D – Sistemi per la diagnostica dell’infrastruttura

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

Le principali attività interessano:

- l’installazione di sistemi di diagnostica impresenziata fissa sull’infrastruttura (cdb, segnali, deviatori, alimentazioni, cavi) sulle linee Adriatica, Tirrenica e Torino-Venezia. Nello specifico il Piano complessivo prevede l’attrezzaggio di circa 10.500 Km di binario, con una progressione di circa 600 km/anno ad un costo unitario di circa 30k€/km;

- l’attrezzaggio dei treni con sistemi di diagnostica impresenziata per la misura dei parametri caratteristici della geometria del binario sulle linee di IV classe nelle DTP di Cagliari, Palermo e Torino. Per tali attività il piano prevede in una prima fase un investimento di circa 33 milioni di euro per l’attrezzaggio di circa 18 veicoli e circa 15 punti di taratura lungo linea per la copertura di circa 1.200 km di binario (~27,5k€/km) con una spesa media di circa 10 milioni di euro all’anno.

Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, dei processi di autorizzazione, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore, nell’Agg. 2018-2019 del CdP-I il perimetro della fase finanziata è stato ridotto e le risorse finanziarie ridestinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – “Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge”, specificatamente per la “Sicurezza armamento” (rif. A1004E), secondo quanto previsto all’art. 1 comma 4 del CdP-I.

5) A2004E – Dismissione contesti obsoleti

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione emanate dall’ANSF, l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

Nel 2020 sono stati effettuati: 1 ACC e 5,7 km Tratte BEM e sono attualmente in corso o di prossimo avvio 3 ACC.

Tenuto conto dei monitoraggi delle prestazioni di sicurezza, della capacità progettuale e realizzativa del Gestore il perimetro della fase finanziata è stato ridotto e le risorse finanziarie ridestinate ad altri interventi ricompresi nella tabella A classe 01 – “Sicurezza ed adeguamento ad obblighi di legge”, specificatamente per la “Sicurezza armamento” (rif. A1004E) e per il “Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori” (rif. A1004C), secondo quanto previsto all’art. 1 comma 4 del CdP-I.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA6) A2004F – Mitigazione venti trasversali

Il programma comprende misure atte a gestire/mitigare i fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione, quali barriere di protezione nelle tratte di binario soggette a forti venti trasversali per consentire la circolazione senza limitazione di velocità. Sono in corso attività di progettazione degli interventi.

7) A2004G Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza

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

Le nuove risorse contrattualizzate con l'Agg. 2018-2019 del CdP-I, pari a 19 mln di euro, consentiranno l'avvio di interventi infrastrutturali e tecnologici che si renderanno necessari per la soluzione di problematiche inerenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Sono in fase di ultimazione/conclusi i seguenti interventi:

- definizione delle soluzioni di riconfigurazioni impiantistiche per la gestione dell'aspetto rosso/giallo/giallo su binario corto.
- sviluppo del primo punto di manovra dei sistemi oleodinamici realizzato con manovra oleodinamica in traversa (MOT).

8) A1004A - Sicurezza in galleria

Il DM 28/10/2005 “Sicurezza nelle gallerie ferroviarie”, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 83 dell'8 aprile 2006, è stato il primo testo normativo a regolamentare in modo sistemico il tema della sicurezza in galleria da parte di quanti - utenti, imprese di trasporto, gestori di rete ed enti preposti al soccorso - risultano a vario titolo coinvolti.

Il documento prescrive le predisposizioni di sicurezza che devono essere realizzate in tutte le gallerie più lunghe di 1 km, siano queste di nuova realizzazione oppure già esistenti, affinché siano garantiti prefissati livelli di sicurezza.

Il piano di adeguamento previsto dal citato DM 28/10/2005 per le gallerie è stato successivamente disciplinato dalla legge del 24/03/2012 n. 27 che, all'art. 53.2, prevede un allineamento con le analoghe normative europee (STI-SRT) ed impone interventi di adeguamento in fase di rinnovo/ristrutturazione relativamente ai requisiti di sicurezza quali la segnaletica, la comunicazione nelle emergenze, i requisiti di sicurezza antincendio per il materiale da costruzione di nuova installazione.

Con l'Aggiornamento. 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate ulteriori risorse pari a 70 mln di euro che contribuiscono alle coperture finanziarie complessive pari a 376 milioni di euro (al netto di opere ultimate pari a 14 milioni di euro) che consentiranno di proseguire il programma di interventi sulle gallerie a più alto rischio (illuminazione di emergenza, sistema di messa a terra della linea di contatto con controllo remoto in sicurezza), con interventi su ulteriori 11 gallerie proseguendo la graduatoria di rischio in ordine decrescente. Gli interventi consistono in particolare nella realizzazione degli impianti di illuminazione d'emergenza e di messa a terra automatica.

Nel corso del 2020, inoltre, è stata eseguita la verifica della rispondenza della documentazione di sicurezza, redatta ai sensi del D.M. 28 ottobre 2005 “Sicurezza nelle gallerie ferroviarie”, della galleria Artificiale “Venezia 1” del Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia e delle

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

gallerie della Direttrice Ferroviaria Messina – Catania – Palermo, Nuovo Collegamento Palermo–Catania, delle tratte: Fiumetorto – Lercara Diramazione (Lotto RFI S.p.A. Relazione finanziaria annuale 2020 75 1+2), Lercara Dir. – Caltanissetta Xirbi (Lotto 3), Caltanissetta Xirbi – Nuova Enna (Lotto 4A) e Nuova Enna – Dittaiono (Lotto 4B). Sono state eseguite le analisi delle condizioni statiche ed individuate soluzioni progettuali a seguito di dissesti per le gallerie esistenti, in particolare per le gallerie GGA (Bologna), Bastardo (Firenze) e Zuc dal Bor (Trieste). In seguito allo sviluppo di un sistema di diagnostica mobile per il rilievo dei difetti e della geometria delle gallerie ferroviarie ed alla realizzazione del Convoglio diagnostico multifunzione per i rilievi della sanità della rotaia e dei difetti delle gallerie, sono stati effettuati i rilievi delle gallerie ricadenti nel territorio delle direzioni territoriali di Napoli, Torino e Bologna, per un totale di km di gallerie rilevati pari a 350.

9) A1004B - Risanamento acustico

La Legge quadro sul rumore n. 447/95 (articolo 10 comma 5) prevede che le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture attuino “piani di contenimento e di abbattimento del rumore” nel caso del superamento dei valori limiti, stabiliti per l’infrastruttura ferroviaria dal DPR 459/98. Il gestore della rete RFI ha quindi redatto un piano di risanamento acustico secondo le direttive emanate con il DM Ambiente del 29.11.2000 “Criteri per la predisposizione di piani di contenimento del rumore da parte dei gestori dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture” dal costo stimato di 8,3 miliardi di euro.

Il piano di risanamento acustico è stato sottoposto all’approvazione del Ministero dell’Ambiente ed al benessere della Conferenza Unificata Stato-Regioni che, con l’intesa del 1° luglio 2004, ha approvato uno stralcio relativo agli interventi dei primi quattro anni per un totale di 428 interventi di cui 416 barriere antirumore e 12 interventi diretti su ricettori.

L’entità delle risorse previste nel CdP-I 2017-2021 e già finalizzate all’attuazione del piano è complessivamente di 442 milioni di euro.

Con l’Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021 sono state destinate ulteriori risorse pari a 175 mln di euro che consentiranno di realizzare ulteriori opere di protezione passiva posizionate lungo la linea ferroviaria o direttamente sui ricettori. In particolare, saranno avviati:

- 2 Codici Intervento in Regione Puglia;
- 2 Codici Intervento in Regione Veneto;
- 2 Codici Intervento in Regione Campania;
- 6 Codici Intervento in Regione Piemonte;
- 5 Codice Intervento in Regione Emilia-Romagna;
- 4 Codici Intervento in Regione Sicilia;
- 1 Codice Intervento in Regione Trentino-Alto Adige.

Attualmente sono in progettazione n. 112 interventi, così suddivisi:

- Abruzzo: 7; Calabria: 6; Campania: 6; Friuli-Venezia Giulia: 2; Lazio: 10; Liguria: 14; Lombardia: 8; Marche: 10; Puglia: 4; Toscana: 19; Trentino-Alto Adige: 24; Veneto: 2.

Sono in CdS o in affidamento n. 162 interventi, così suddivisi:

- Abruzzo: 9; Calabria: 6; Campania: 23; Emilia-Romagna: 19; Liguria: 4; Lombardia: 23; Marche: 29; Molise: 2; Puglia: 8; Toscana: 30; Trentino-Alto Adige: 1; Veneto: 5.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Sono in realizzazione n. 26 interventi, così suddivisi:

- Abruzzo: 4; Campania: 5; Lazio: 6; Liguria: 1; Lombardia: 1; Puglia: 2; Toscana: 2; Trentino-Alto Adige: 2; Veneto: 3.

10) A1004C - Accessibilità terminali viaggiatori

Gli interventi mirano alla realizzazione di un network di “Smart and Easy Station”, stazioni di nuova generazione, che possano funzionare da hub per la mobilità integrata con una serie di servizi riconoscibili. Il programma interessa le 620 stazioni più frequentate della rete.

In continuità con gli investimenti avviati negli anni scorsi relativi al business del trasporto pubblico locale, sono stati individuati due macro-progetti per le stazioni strettamente integrati tra loro e definiti per sistematizzare e ampliare interventi già in corso o in programma.

Si tratta dei progetti Easy Station, già in corso, per il miglioramento degli spazi fisici delle stazioni e dell’informazione al pubblico, e Smart station, per “vestire” le stazioni di tecnologie digitali:

- in chiave “Easy” ne viene migliorata l’accessibilità e la fruibilità (con la realizzazione di ascensori/rampe, segnaletica, percorsi tattili, adeguamento dell’illuminazione, ecc); la funzionalità, il decoro e la sicurezza (con interventi di upgrade degli spazi interni ed esterni alla stazione, l’abilitazione all’offerta di servizi aggiuntivi, la delimitazione dei fronti di accesso ai binari, la realizzazione di parcheggi di interscambio, aree per car/bike sharing, ecc); l’informazione al pubblico (con l’implementazione su larga scala di nuovi dispositivi di informazione al pubblico conformi ai più avanzati standard di qualità);
- in chiave “Smart” viene sviluppata una infrastruttura digitale all’interno della stazione ed implementate due nuove iniziative: a) il servizio “Wi-life station”, un Portale Virtuale di Stazione per informazioni di viaggio e altre utilità (ad esempio mappe, previsioni del tempo, ecc.); b) la piattaforma Smart Energy Management per il monitoraggio e controllo da remoto delle utilities di stazione (energia elettrica, gas naturale, acqua) e per l’efficientamento dei consumi.

Tutto questo senza dimenticare le stazioni più piccole, meno frequentate, diffuse in tutto il Paese e spesso presenziate con tecnologie “a distanza”, per le quali si portano avanti iniziative decisamente orientate alla creazione di valore condiviso, prevedendo, ad esempio, l’aumento del numero di spazi concessi in comodato gratuito a enti locali e organizzazioni no profit per attività di valore sociale, con ricadute positive sia sulla vivibilità delle stazioni che del territorio che le ospita.

Il programma ha subito una variazione di costo rispetto alla stima del CdP-I 2017-2021 dovuta sostanzialmente al perfezionamento delle stime ad esito dell’affinamento progettuale.

Con l’Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate ulteriori risorse per 553 mln di euro che consentiranno di proseguire l’attrezzaggio delle 620 stazioni più frequentate della rete con interventi su circa 50 stazioni/anno.

Al 2020 sono stati effettuati n. 120 interventi, così suddivisi:

- Abruzzo: 4; Basilicata: 1; Calabria: 2; Campania: 15; Emilia-Romagna: 18; Friuli-Venezia Giulia: 2; Lazio: 11; Liguria: 6; Lombardia: 13; Marche: 1; Piemonte: 11; Puglia: 7; Sardegna: 2; Sicilia: 5; Toscana: 13; Trentino-Alto Adige: 3; Veneto: 6.

Sono attualmente in corso n. 100 interventi, così suddivisi:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- Abruzzo: 2; Basilicata: 2; Calabria: 5; Campania: 8; Emilia-Romagna: 6; Friuli-Venezia Giulia: 4; Lazio: 6; Liguria: 8; Lombardia: 8; Marche: 5; Piemonte: 7; Puglia: 8; Sardegna: 5; Sicilia: 6; Toscana: 8; Trentino-Alto Adige 4; Valle d'Aosta 1; Veneto: 7.

11) A1004D – “Smaltimento materiali inquinanti ed altri obblighi di legge”

Il programma comprende principalmente le attività di smaltimento dei materiali inquinanti di risulta dei processi di manutenzione dell'infrastruttura (acciaio, rame, traverse, pietrisco, terre di scavo, residui di lavorazioni, ecc) e la bonifica dei siti inquinati. Per i materiali di risulta viene innanzitutto valutato il riuso di quelli ancora in buono stato di conservazione in modo da limitare il prelievo di nuove materie prime. I materiali non reimpiegabili vengono ceduti a terzi, privilegiando le attività che garantiscono il loro recupero. Solo quando anche questa soluzione non è praticabile si procede allo smaltimento. Le principali attività consistono in: - Smaltimento di pietrisco amiantato - Smaltimento di traverse e legnami impregnati - Bonifica di siti inquinati.

Il programma presenta un costo complessivo di 300 mln di euro, Con le risorse già disponibili sono stati avviati interventi di smaltimento di pietrisco amiantato nelle Direzioni Territoriali Produzione (DTP) di Torino, Milano, Bologna nonché di bonifica di siti inquinati presso la DTP di Ancona e Napoli.

Con l'agg. 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate ulteriori risorse per 7 mln di euro per la realizzazione di opere interessanti l'intera rete in base alle esigenze che si manifestano durante l'esecuzione dei lavori di manutenzione all'infrastruttura.

12) A1004E - Sicurezza Armamento

Nell'intera rete sono presenti circa 27.000 Km di binario (di corsa e circolazione) e circa 31.000 deviatori (sui binari di corsa e di circolazione). Di questi circa 1.400 Km di binario e circa 12.000 deviatori risultano ad oggi posati su traverse in legno con una vetustà superiore ai 20 anni per il 94% dei binari e per il 60% dei deviatori.

Il programma è finalizzato al superamento di questi contesti obsoleti della sede al fine di migliorarne la sicurezza. L'attuale quadro normativo prevede infatti l'eliminazione, nei limiti del tecnicamente ed economicamente conveniente, dell'uso del legno e la generalizzazione dell'uso di traverse e traversoni in cemento armato precompresso, estensione della lunga rotaia saldata con il generalizzato inserimento degli scambi e l'uso di componentistica di tipo innovativo negli apparecchi del binario.

L'utilizzo di traverse in cemento armato precompresso permette, inoltre, di migliorare la qualità del binario, incrementare l'utilizzo dell'infrastruttura, limitare le attività di manutenzione garantendo alti standard qualitativi del binario.

Nell'agg. 2018-2019 del CdP-I il programma ha subito una variazione di costo rispetto alla precedente stima dovuta sostanzialmente all'inserimento, oltre agli interventi previsti dal programma Piano Legno, anche degli interventi riguardanti prioritariamente tutte le situazioni di obsolescenza dell'armamento che potrebbero presentare rischi per la sicurezza dell'esercizio ferroviario sull'intera rete di RFI.

Con l'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate ulteriori risorse per 868 mln di euro.

Nel 2020 sono stati effettuati interventi su 1.373 km di linea, così suddivisi:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- Abruzzo: 35; Basilicata: 12; Calabria: 118; Campania: 139; Emilia-Romagna: 84; Friuli-Venezia Giulia: 72; Lazio: 177; Liguria: 29; Lombardia: 173; Marche: 17; Molise: 5; Piemonte: 118; Puglia: 51; Sardegna: 27; Sicilia: 78; Toscana: 101; Umbria: 44; Veneto: 103.

Sono attualmente in corso o di prossimo avvio interventi su 1.414 km di linea, così suddivisi:

- Abruzzo: 36; Basilicata: 5; Calabria: 17; Campania: 130; Emilia-Romagna: 106; Friuli-Venezia Giulia: 50; Lazio: 153; Liguria: 60; Lombardia: 194; Marche: 8; Molise: 21; Piemonte: 125; Puglia: 63; Sardegna: 51; Sicilia: 96; Toscana: 115; Trentino-Alto Adige: 3; Veneto: 181.

13) A1004-F Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi

Il programma prevede interventi di adeguamento della Rete TEN-T alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) ai target indicati dal Regolamento UE N. 1315/2013 riguardanti:

- il Sottosistema Infrastruttura (sagome, pesi assiali, velocità, modulo, etc...);
- il Sottosistema Controllo - Comando e segnalamento (ERTMS);
- il Sottosistema Energia (potenza installata).

Il programma interviene sulle linee non interessate dai programmi di upgrading e principalmente per il consolidamento dell'infrastruttura/opere d'arte per consentire l'elevazione del carico assiale dei rotabili e la velocizzazione del traffico.

Nell'agg. 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate risorse per 30 mln di euro che consentiranno di proseguire gli interventi atti a eliminare alcune criticità sul rispetto dei requisiti previsti dalle STI, con particolare riferimento al carico assiale di ponti e viadotti interessanti l'intera rete.

Nel 2020 sono state effettuate n. 15 attività, così suddivise:

- Emilia-Romagna: 2; Friuli-Venezia Giulia: 5; Liguria: 2; Lombardia: 1; Piemonte: 4; Veneto: 1.

Sono in corso n. 10 attività, così suddivise:

- Emilia-Romagna: 2; Friuli-Venezia Giulia: 4; Lazio: 1; Liguria: 1; Piemonte: 1; Trentino-Alto Adige: 1.

14) A1008 –Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale

Il programma prevede iniziative volte al rinnovo e upgrading della flotta navale per garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari. I servizi marittimi per la Sicilia sono assicurati con quattro navi ferroviarie ad uso esclusivo dei treni passeggeri e merci. Nel luglio 2013 la flotta si è “ringiovanita” con l'entrata in esercizio della Nave Traghetto Messina di ultima generazione. Il collegamento con la Sardegna, dedicato esclusivamente a trasporti ferroviari, viene svolto solo su domanda delle Imprese ferroviarie.

Le nuove risorse contrattualizzate con l'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021, pari a 60 mln di euro, sono destinate all'acquisto di una nuova nave, gemella della nave Messina, finalizzata a garantire l'esercizio sia “da e per” la Sicilia sia “da e per” Golfo Aranci.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**15) A1011 – Interventi sulla rete ferroviaria in Abruzzo**

Detto programma trae la propria ratio nel Decreto Legge n° 39 del 28 aprile 2009 (convertito con Legge n° 77/2009) che all'art. 4 comma 3 aveva destinato, nell'ambito dell'aggiornamento 2009, del Contratto di Programma, parte investimenti, 2007-2011, “fino a 100 milioni di euro per la realizzazione d'interventi sulle reti ferroviarie, funzionali alla ricostruzione, nei territori della regione Abruzzo colpiti dagli eventi sismici del 6 aprile 2009”.

Gli interventi di ripristino e potenziamento da realizzare sulle linee interessate dal terremoto in Abruzzo, nell'ambito del suddetto finanziamento, sono stati definiti, di concerto con le varie Amministrazioni Locali e sono stati ripartiti tra la Direzione Territoriale Produzione (DTP) di Ancona per circa 47 mln di euro e la Direzione Territoriale Produzione (DTP) di Roma per circa 53 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2020 lo stato di avanzamento degli interventi di ripristino e potenziamento degli impianti relativi alle linee interessate dal terremoto in Abruzzo, per gli interventi ricadenti nella Direzione Territoriale Produzione (DTP) di Ancona (circa 47,2 mln di euro), è il seguente:

Interventi sulla Rete ferroviaria in Abruzzo DTP Ancona

Id	Direzione Territoriale Produzione ANCONA	Importo (mln€)	Contabilizzato	Impegnato
a)	INTERVENTI ULTIMATI	46,5	46,5	46,5
b)	INTERVENTI IN CORSO (espropri)	0,7	0,1	0,1
	Totale	47,2	46,6	46,6

Riguardo invece gli interventi di competenza della Direzione Territoriale Produzione (DTP) di Roma (circa 53 milioni di euro), al 31 dicembre 2020 lo stato di avanzamento è il seguente:

Interventi sulla Rete ferroviaria in Abruzzo DTP Roma

Id	Direzione Territoriale Produzione ROMA	Importo (mln€)	Contabilizzato	Impegnato
a)	INTERVENTI IN CORSO (ripristino strutture danneggiate dal sisma e adeguamento sismico di fabbricati e opere d'arte)	7,5	6,7	7,4
b)	INTERVENTI IN CORSO (Velocizzazione tratta Sulmona-Roma)	45,0	43,3	44,0
	Totale	52,5	50,0	51,4

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA16) A1013A – “Idrogeologia”

Il programma “idrogeologia” prevede l’eliminazione di punti singolari della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico, e l’installazione di sistemi di allarme per segnalare fenomeni veloci che interessano la sede ferroviaria.

Le criticità per l’infrastruttura ferroviaria e per la sicurezza della circolazione ferroviaria riguardano principalmente fenomeni idraulici e di tipo franoso, caratterizzati da un’elevata velocità di evoluzione (fenomeni veloci), quali cadute massi, colate rapide, piene impulsive e flussi iperconcentrati (debris-flow).

È stato individuato un piano di intervento che prevede sia l’eliminazione di punti critici singolari della rete caratterizzati da fenomeni attivi o potenziali di dissesto idrogeologico, sia l’installazione di sistemi di allarme.

Per l’attuazione del piano è stato stimato un costo di 2.000 mln di euro.

Sono stati individuati gli interventi prioritari che hanno trovato copertura finanziaria per complessivi 838 mln di euro, di cui:

- 132 mln di euro nel CdP-I 2012-2016 per l’avvio della 1^ fase;
- 260 mln di euro nell’Aggiornamento 2015 del CdP-I, così ripartiti:
 - 243 mln di euro necessari al completamento del 2^ stralcio ed avvio di una prima fase del 3^ stralcio, in particolare sono stati pianificati ulteriori 800 interventi per un’estesa complessiva di circa 280 km;
 - 17 mln di euro per l’avvio di una prima fase di installazioni di reti allarmate per il segnalamento di eventi veloci (fase).
- 57 mln di euro nell’ Aggiornamento 2016 del CdP-I per il completamento della prima fase di attrezzaggio della rete con dispositivi in grado di segnalare situazioni di pericolo (c.d. "reti allarmate");
- 158 mln di euro nel CdP-I 2017-2021 per l’avvio di un ulteriore stralcio di interventi, in particolare su n. 300 punti singolari soggetti a rischio idrogeologico (per un’estesa di circa 100 km), oltre a specifici interventi su attraversamenti fluviali e installazione di sistemi di rete allarmata per circa 30 km;
- 231 mln di euro nell’Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I per l’avvio di un ulteriore stralcio di interventi su punti singolari soggetti a rischio idrogeologico e installazione di sistemi di allarme.

Al 31/12/2020 sono state effettuate 160 attività, così suddivise:

- Abruzzo: 9; Basilicata: 15; Calabria: 2; Campania: 1; Emilia-Romagna: 3; Friuli-Venezia Giulia: 6; Lazio: 48; Liguria: 7; Lombardia: 5; Marche: 5; Molise: 1; Piemonte: 6; Puglia: 14; Sardegna: 2; Sicilia: 4; Toscana: 5; Trentino-Alto Adige: 14; Umbria: 6; Veneto: 7.

Sono in corso n.110 attività, così suddivise:

- Basilicata: 3; Calabria: 7; Emilia-Romagna: 4; Friuli-Venezia Giulia: 3; Lazio: 12; Liguria: 10; Lombardia: 13; Molise: 1; Piemonte: 10; Puglia: 11; Sardegna: 8; Sicilia: 8; Toscana: 8; Trentino-Alto Adige: 5; Umbria: 2; Valle d'Aosta 2; Veneto: 3.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA17) A1013B: “Verifiche sismiche”

L’ordinanza OPCM 3274 del 20/03/2003 *"Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica"* introduce l’obbligo di procedere a verifica sismica, da effettuarsi a cura dei rispettivi proprietari di:

- edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile;
- edifici ed opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso.

Sulla base delle indicazioni contenute nel successivo Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 21/10/2003 *“Disposizioni attuative dell’art. 2, commi 2, 3 e 4, dell’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3274 del 20 marzo 2003”*, è stato possibile censire le opere da sottoporre alla verifica di vulnerabilità sismica.

In base al censimento sono da verificare complessivamente 7.664 opere tra ponti e fabbricati e per l’esecuzione di tali verifiche si è stimato un tempo di 8 anni (dal 2013 al 2021) e un costo di 268 milioni di euro.

Con il CdP-I 2017-2021 è stato esteso il perimetro degli interventi traguardando l’orizzonte temporale del 2026 e sono state quantificate le realizzazioni dei necessari interventi di miglioramento sismico, per le opere d’arte e per i fabbricati la cui verifica di vulnerabilità sismica ha fornito esito negativo portando il costo complessivo del programma a circa 1.000 milioni di euro.

Le nuove risorse contrattualizzate nell’Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I, pari a 80 milioni di euro, sono finalizzate alla prosecuzione delle indagini e delle verifiche di vulnerabilità sismica su circa 500 opere d’arte e fabbricati per ciascun anno e per la prosecuzione delle attività di progettazione e conseguente realizzazione di circa 50 interventi di miglioramento sismico.

Con riferimento alle verifiche di vulnerabilità sismica delle opere infrastrutturali presenti sulle linee del sistema di grande viabilità ferroviaria (articolo 2 comma 3 dell’OPCM n. 3274 del 2003) nonché agli interventi di miglioramento sismico su ponti risultati sismicamente vulnerabili, si segnalano i seguenti aggiornamenti:

- sono state ultimate le attività di verifica per 411 ponti di cui 227 ponti ricadenti in zone ad elevata sismicità, in aggiunta a quelli già verificati negli anni precedenti, e sono state ultimate le attività di verifica per 18 fabbricati;
- Sono state eseguite le visite generali su 213 ponti, ai sensi della procedura sulle “Visite di controllo ai ponti alle gallerie ed alle altre opere d’arte dell’infrastruttura ferroviaria”;
- Sono stati completati n. 30 progetti esecutivi e n. 10 progetti definitivi di interventi di miglioramento sismico su ponti risultati sismicamente vulnerabili; ad oggi sono stati ultimati gli interventi di miglioramento sismico su 38 ponti e sono in corso di esecuzione gli interventi su 89 ulteriori ponti.

18) A1014: “Piano conservazione opere d’arte”

Sulla rete ferroviaria nazionale sono presenti circa 24.000 opere d’arte tra ponti, viadotti, cavalcavia, sottovia-sottopassi e sovrappassi. Il processo delle visite ispettive, la loro programmazione, la loro

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

preparazione ed esecuzione nonché la registrazione e la validazione delle stesse sono normate da specifiche tecniche emesse dalla Direzione Tecnica di RFI.

Nell'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma Investimenti 2017-2021 è stato avviato un programma straordinario denominato "Piano conservazione opere d'arte" (riga CdP A1014), in linea con gli indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con la duplice finalità di accelerare l'attuazione dei suddetti interventi e di dare maggiore impulso all'azione di mantenimento e potenziamento delle infrastrutture.

Tale programma, del costo complessivo di 500 milioni di euro, con un fabbisogno finanziario annuo di 100 mln€ è stato inserito all'interno del Piano della Sicurezza, da attuarsi in coerenza con gli altri due programmi già avviati per la stessa tipologia di opere, finalizzati, uno al miglioramento sismico secondo l'OPCM 3274/2003 (Programma A1013B), l'altro, al conseguimento dell'interoperabilità ai sensi del Regolamento UEN1315/2013 (Programma A1004F).

Con il suddetto Aggiornamento contrattuale sono stati contrattualizzati i primi 100 mln di euro.

Nel corso del 2020 sono stati effettuati n. 20 interventi, così suddivisi:

- Emilia-Romagna: 2; Lazio: 2; Lombardia: 5; Piemonte: 1; Puglia: 1; Sardegna: 2; Toscana: 2; Umbria: 1; Veneto: 4.

Sono attualmente in corso o di prossimo avvio n. 66 interventi, così suddivisi:

- Abruzzo: 1; Calabria: 2; Campania: 1; Emilia-Romagna: 9; Lazio: 3; Liguria: 3; Lombardia: 7; Piemonte: 1; Puglia: 4; Sicilia: 1; Toscana: 22; Trentino-Alto Adige: 3; Umbria: 1; Veneto: 8.

❖ A02: "Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento".

Il piano di efficientamento tecnologico della rete è volto al progressivo ammodernamento dell'attrezzaggio tecnologico degli impianti ferroviari secondo standard tecnici di riferimento, al fine di migliorarne la risposta sia alle richieste del mercato che alle esigenze di produzione.

Tali tecnologie sono classificate nella Tabella A02, con costi totali previsti pari a 11.171,63 milioni di euro, di cui **4.571,77 milioni** di risorse disponibili.

Detto piano (Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento) si suddivide a sua volta nei seguenti 6 programmi dei quali si fornisce di seguito una breve descrizione.

Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

milioni di euro

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
A2001B Tecnologie per la circolazione	2.629,06	975,41	1.868,11	-	5.472,58
A2005 Telecomunicazioni e GSM-R	606,42	90,00	198,96	-	895,38
A2008 Sviluppo tecnologie innovative	243,42	80,00	203,53	-	526,96
A2009 Security	192,66	40,00	105,00	-	337,66
A2010 Sistemi Informativi	314,51	90,00	220,53	-	625,04
A2011 Tecnologie per l'interoperabilità (ERTMS)	585,70	650,00	2.078,30	-	3.314,00
Totale	4.571,77	1.925,41	4.674,45	-	11.171,63

1) A2001B - Tecnologie per la Circolazione

Il programma prevede interventi diffusi di upgrading delle linee degli impianti finalizzati ad adeguarne la dotazione infrastrutturale (armamento, linea di contatto) e tecnologica (sistemi di segnalamento e strumenti di governo della circolazione) per recepire l'evoluzione programmata del

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

traffico in coerenza con i modelli di esercizio concordati con gli EE.LL. Gli interventi consentono un migliore sfruttamento delle potenzialità della rete, con positive ricadute sulla regolarità di esercizio e contribuiscono all'ottimizzazione dei processi di manutenzione.

Nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate ingenti risorse pari a 1.147 milioni di euro.

Nel corso del 2020 sono stati effettuati interventi di rinnovo/upgrade insieme ad altri programmi di Investimento di n. 17 SSE, così suddivisi:

- Abruzzo: 12; Lazio: 2; Liguria: 7; Lombardia: 1; Sicilia: 1; Trentino-Alto Adige: 1.

Sono attualmente in corso o di prossimo avvio interventi di rinnovo/upgrade insieme ad altri programmi di Investimento di n. 17 SSE, così suddivisi:

- Calabria: 2; Campania: 1; Lazio: 5; Liguria: 1; Lombardia: 2; Piemonte: 2; Sicilia: 1; Umbria: 1; Veneto: 1.

Inoltre, sono stati attivati 9ACC/ACC-M ed entro il 2021 saranno attivati ulteriori 10 ACC/ACC-M.

Inoltre, sono state effettuate:

- Consegna di 56 caricatori Colmar T11000; consegnati di 13 autoscale a carrelli Tesmec OCPD 001; consegnati di 4 By Bridge SrS Sjolanders AB; consegnate di 8 Piattaforme elevabili Socage SrL; la stipula ad aprile del Contratto applicativo per la realizzazione del 1° esemplare dei Carri K12 attrezzati con sistema diagnostico per la misurazione degli Apparecchi di Binario, presso l'officina ONAI; la messa in servizio, a febbraio 2020, del veicolo diagnostico con Vmax 140 Km/h denominato «Falco 2»; il Revamping, a settembre 2020, del treno AV Tipo 3 «DIAMANTE 2.0» nell'officina IMC di TI a Vicenza; la messa in esercizio del mezzo diagnostico Plasser DIC-80, dotato di sistema di acquisizione per il controllo della sanità delle rotaie con il metodo US e di sistema di acquisizione della geometria del binario.

Sono attualmente in corso o di prossimo avvio:

- fornitura di n.14 autoscale a carrelli Tesmec OCPD 001; fornitura di n.4 rinalzatrici bimodali Diesel/elettriche; gara per la fornitura di n.44 autocarrelli; gare per il revamping dei carri internalizzato.

2) A2005: Telecomunicazioni e GSM-R

Il programma di investimento riguarda la realizzazione su scala nazionale di una rete radio, rispondente al nuovo standard europeo, per la trasmissione mobile fonia/dati tra personale e impianti di terra e personale e impianti a bordo dei treni. La realizzazione di tale sistema concretizza gli impegni assunti in ambito UIC con la firma dell'accordo sull'implementazione del sistema GSM-R da parte delle ferrovie europee per promuovere la convergenza verso standard comuni ed interoperabili.

Il programma è teso a garantire la regolarità e l'efficienza del servizio ferroviario attraverso la creazione di un sistema di radiocomunicazione mobile con tecnologia digitale GSM nella banda 900 MHz, garantendo i servizi di comunicazione terra-treno (anche in galleria), sia in regime di circolazione normale che in situazioni di anormalità ed emergenza. Il programma prevede inoltre la realizzazione della rete VOIP a larga scala, rete multiservizi abbinata ai sistemi di segnalamento e nuove realizzazioni di copertura GSM-R in galleria.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate ulteriori risorse pari a 91 milioni di euro per la prosecuzione delle attività di realizzazione della rete VOIP a larga scala e l'avvio della realizzazione della rete multiservizi abbinata ai sistemi di segnalamento e nuove realizzazioni di copertura GSM-R in galleria sulle linee principali e direttrici della rete. Gli interventi sono localizzati principalmente sulle tratte a maggior traffico della linea storica. È inoltre prevista l'implementazione dei sistemi trasmissivi e della rete TLC su tutte le linee AV/AC.

Nel 2020 sono state certificate 30 Strutture di sostegno GSM-R ed è stata completata la Fattibilità Tecnico-Economica di 4 Gallerie.

Inoltre, è in corso o di prossimo avvio la Fattibilità Tecnico-Economica di 15 Gallerie.

3) A2008 – Sviluppo Tecnologie Innovative

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

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

Con l'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate ulteriori risorse, pari a 71 mln di euro, che consentiranno la prosecuzione della realizzazione di un polo specialistico per le tecnologie innovative da ubicarsi presso gli attuali impianti di Firenze Osmannoro. In tale sito troveranno collocazione un insieme di Dimostratori Tecnologici per riprodurre specifiche tipologie di impianto di segnalamento, sia di tipo tradizionale (ACEI, ecc.) che innovativo (ACC/ACC-M, ERTMS/ETCS), presenti sulla rete ferroviaria italiana al fine di disporre di un ambiente di prove e sperimentazioni dove è possibile riprodurre determinati scenari funzionali ai fini di formazione, verifica e di testing automatico.

Nel corso del 2020 sono stati ultimati n. 11 apparecchiature/sistemi/impianti prototipali in ambito segnalamento, telecomunicazioni, armamento. Sono stati depositati n. 5 Brevetti industriali e sono state predisposte le registrazioni per ulteriori n. 10 brevetti da effettuare nel breve periodo.

4) A2009 – Security

Si tratta di interventi finalizzati ad assicurare la piena disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria contenendo quanto più possibile le interferenze esterne (danneggiamenti al patrimonio societario, occupazioni della sede ferroviaria, etc.) attraverso interventi tecnologici mirati e la valorizzazione della stretta collaborazione con le Istituzioni e le Forze dell'Ordine.

Il programma copre inoltre le esigenze specialistiche di Struttura e gli obblighi di legge della Polizia Ferroviaria (DPR 753/80). Le principali attività in corso riguardano la messa in sicurezza di grandi e medie stazioni, fermate impresenziate, magazzini contenenti materiali pregiati, locali adibiti ad uffici, gallerie e tratti di linea ad alto rischio di sabotaggi e/o furti rame, posti tecnologici strategici per la circolazione ferroviaria ubicati sia sulla linea AV/AC che sulla Rete Convenzionale, sottostazioni elettriche, standardizzazione dei sistemi di gestione TVCC a livello nazionale (Unica Piattaforma di Video Management System). Con l'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate ulteriori risorse, pari a 25 mln di euro, per:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- la realizzazione del mezzo URV (Unmanned Railway Vehicle) consistente in un sistema in grado di agire sull'infrastruttura ferroviaria effettuando una serie completa di misure integrate tali da fornire tutte le informazioni sullo stato della rete ferroviaria stessa ed è orientato al monitoraggio in condizioni di interruzione della circolazione, basato sui principi di safety e security;
- la sperimentazione del sistema basato su spettroscopia RAMAN per l'individuazione di sostanze ad alto contenuto energetico, riconducibili ad esplosivi o loro precursori;
- la sostituzione degli apparati (server, condizionamento, quadri elettrici) ed aggiornamento delle componenti software degli impianti di videosorveglianza al fine di ridurre i punti di vulnerabilità (point of failure), diminuire i consumi energetici e limitare i costi manutentivi;
- la realizzazione di nuovi impianti di protezione attiva (videosorveglianza, antintrusione e controllo accessi) e protezione passiva (recinzioni, cancelli, inferriate) a tutela di oltre 16 assets ferroviari.

5) A2010 – Sistemi informativi

Il programma riguarda l'introduzione o l'upgrading di sistemi informativi tali da supportare il rapido cambiamento in atto nei processi "core". Gli investimenti del programma hanno come obiettivi generali il miglioramento delle prestazioni, la sicurezza e lo sviluppo di nuove funzionalità. Oltre agli investimenti per sviluppo di software relativi all'ottimizzazione della circolazione, in esso rientrano anche applicativi per la gestione di componenti innovativi del sistema ferroviario, delle stazioni, dei nuovi sistemi di diagnostica e degli aspetti ambientali e per l'assistenza alle persone a ridotta mobilità. Con l'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate ulteriori risorse, pari a circa 103 mln di euro.

6) A2011 - ERTMS

Sul tema della migrazione ERTMS (European Rail Traffic Management System), in conformità al Regolamento (UE) 2016/919, il MIT ha ricevuto gli aggiornamenti sullo stato di avanzamento delle attività relative al Piano Nazionale di implementazione ERTMS (National Implementation Plan, NIP), che prevede l'attrezzaggio della rete ferroviaria italiana TEN-T core (circa 6.000 km) entro il 2030 e della rete comprehensive (ulteriori 4.000 km per un'estesa complessiva di circa 10.000 km) entro il 2050.

Il programma ERTMS ha subito una variazione di perimetro (+2.234 milioni di euro) nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I per ricomprendere l'attrezzaggio di tutte le linee della rete, in coerenza con il nuovo programma accelerato che prevede l'implementazione di tutte le linee entro il 2035 (da ~6000 km a ~17000 km).

Nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate risorse per 307 milioni di euro per il proseguimento dell'attrezzaggio di tutta l'intera rete e, in particolare, si prevede l'attrezzaggio di circa 800 km di rete.

A dicembre 2019 sono stati attivati gli interventi di attrezzaggio ERTMS livello 1 limited supervision sulla tratta transfrontaliera Pino Tronzano – Luino e Iselle.

A gennaio 2020 sono stati attivati gli interventi di attrezzaggio ERTMS livello 1 sulla linea Domodossola-Novara via Borgomanero. Sono in corso i lavori di attrezzaggio ERTMS livello 2 sulle tratte Chiasso-Milano-Genova, Novara - Verona - Venezia Mestre e Brennero - Verona.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Sono in corso i lavori di attrezzaggio ERTMS livello 1 sulle tratte Vicenza-Treviso-Portogruaro-Trieste/Villa Opicina.

❖ **A03: “Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”**

Lo sviluppo del turismo riveste un ruolo di primo piano nel quadro delle politiche per la crescita economica del Paese: il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ha posto al centro della sua azione il Piano Strategico di Sviluppo del Turismo in Italia (2016-2021), con il fine di coniugare la valorizzazione del territorio e del patrimonio artistico italiano con l’attivazione di una straordinaria leva occupazionale ed economica. Le strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica riconoscono i poli turistici come componenti fondamentali del sistema infrastrutturale nazionale. In coerenza con la strategia di Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente definita nel documento allegato al DEF “*Connettere l’Italia*” e con la Legge n.128 del 9 agosto 2017, nel Contratto di Programma-Investimenti 2017-2021 è stato inserito un nuovo specifico programma. Nell’Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021 sono state contrattualizzate nuove risorse pari a **114 milioni di euro** per la prosecuzione del programma.

❖ **A04: “Interventi destinati alla valorizzazione delle reti regionali”**

Il programma prevede il potenziamento tecnologico ed infrastrutturale delle linee interessate dal traffico regionale. Gli interventi infrastrutturali prevedono la velocizzazione degli itinerari deviati, la realizzazione di sottopassi, le condizioni impiantistiche per la realizzazione dei movimenti contemporanei nelle sedi di incrocio sul semplice binario. Dal punto di vista tecnologico è previsto il rinnovo del sistema di distanziamento, la realizzazione di nuovi apparati ed un nuovo sistema di supervisione e regolazione della circolazione.

E' prevista l'elettificazione di talune tratte a trazione diesel. Questi interventi sono prioritariamente legati agli Accordi Quadro per la capacità sottoscritti da RFI e Regioni per lo sviluppo dei modelli di servizio del segmento del trasporto locale.

Nell’Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate nuove risorse pari a **1.047 milioni di euro**. Di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.

Valorizzazione delle reti regionali

Programmi	milioni di euro				Totale
	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	
Bacini Nord Ovest	1.037,94	826,50	1.361,27	420,00	3.645,71
Bacini Nord Est	647,70	481,00	623,00	-	1.751,70
Bacini Centro	1.193,85	569,10	2.093,36	-	3.856,32
Bacini Sud e Isole	1.713,97	134,00	1.137,37	4.594,93	7.580,27
Totale Bacini	4.593,46	2.010,60	5.215,00	5.014,93	16.834,00

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Principali interventi nel programma A04 - Valorizzazione delle reti regionali



Nord Ovest

Alcuni esempi:

- Potenziamento linea Ponte S.Pietro-Bergamo-Montello 1^a fase
- Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia (opere di competenza RFI)
- Potenziamento tecnologico linea Carmagnola – San Giuseppe di Cairo e riattivazione linee Piemonte: Casale - Mortara, Alba - Asti, Castagnole – Alessandria



Nord Est

Alcuni esempi:

- Completamento elettrificazione linee Veneto (anello basso Dolomiti)
- Ripristino della Maniago – Gemona, potenziamento collegamenti con la Romagna
- Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto (1^a fase)
- Potenziamento Padova-Castelfranco



Centro

Alcuni esempi:

- Completamento potenziamento linea Empoli-Siena
- Potenziamento tecnologico linea LL Roma – Firenze e tratte afferenti
- Completamento potenziamento linea Pistoia-Lucca



Sud e Isole

Alcuni esempi:

- Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi-Pontecagnano Aeroporto*
- Ripristino linea Caltagirone – Gela*
- Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso*
- Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie
- Stazione AV Foggia Cervaro*
- Elettrificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa
- Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo

❖ A05: “Interventi destinati alle aree metropolitane”

La necessità di seguire lo sviluppo urbano delle aree metropolitane congiuntamente all'esigenza di recuperare l'esistente squilibrio modale che caratterizza attualmente il settore, costituiscono elementi centrali nella pianificazione degli investimenti infrastrutturali nel segmento della mobilità di breve raggio. L'infrastruttura ferroviaria dei nodi urbani è caratterizzata da elevati volumi di traffico di treni viaggiatori che, in particolare nelle fasce orarie “pendolari”, portano le linee ad elevati indici di utilizzazione, in alcuni casi prossimi alla saturazione.

Le stazioni ricomprese nei nodi urbani sono caratterizzate da elevati indici di frequentazione e necessitano di caratteristiche specifiche per svolgere al meglio le funzioni di afflusso/deflusso.

L'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I presenta un programma del costo complessivo di circa 20 miliardi di euro con coperture finanziarie pari a circa il 48%.

Aree metropolitane

milioni di euro

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
Torino	1.304,13	218,27	249,00	-	1.771,40
Milano	984,93	710,60	432,68	-	2.128,21
Genova	18,95	10,25	864,75	-	893,95
Venezia	166,64	55,16	119,30	-	341,10
Bologna	94,24	154,38	140,00	-	388,61
Firenze	240,00	236,00	161,00	-	637,00
Roma	1.711,62	957,32	692,47	-	3.361,41
Napoli	245,34	74,30	424,28	-	743,92
Bari	560,21	20,10	810,70	-	1.391,01
Reggio Calabria	45,99	6,70	46,00	199,61	298,30
Messina	7,47	10,55	120,00	-	138,02
Catania	380,60	625,09	120,00	-	1.125,69
Palermo	2.114,31	22,80	174,00	-	2.311,11
Cagliari	1,50	7,70	59,00	-	68,20
Interventi diffusi per il potenziamento dell'intermodalità	1.667,13	845,60	1.907,94	-	4.420,66
Totale Aree Metropolitane	9.543,06	3.954,81	6.321,11	199,61	20.018,59

Nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate nuove risorse pari a **1.464 milioni di euro**. Di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

	Torino • Potenziamento tecnologico per ERTMS – fase e PRG Chivasso • Fermate SFM Torino (fermate S.Paolo, Grugliasco/Le Gru)		Firenze • Potenziamento tecnologico per ERTMS-fasi • Progettazione quadruplicamento Firenze Rifredi-Firenze Statuto
	Milano • Raddoppio Carnate - Ponte S.Pietro (progettazione) • PRG Monza e Seregno, upgrading linee a singolo binario • Milano-Mortara: completamento fermate urbane e progettazione interventi prioritari di raddoppio • Accordo di Programma Scali milanesi		Roma • Potenziamento tecnologico per ERTMS-fasi e attrezzaggio Roma Termini con impianti di riscaldamento scambi • Completamento raddoppio Campoleone-Aprilia e progettazione Raddoppio Aprilia-Nettuno • Raddoppio Cesano-Bracciano 1^a fase
	Genova • Potenziamento tecnologico per ERTMS-fasi • Progetto unificato Genova (DL Sblocca Cantieri)		Napoli • Potenziamento tecnologico per ERTMS-fasi
	Venezia • Collegamento con aeroporto • Potenziamento tecnologico per ERTMS-fasi		Bari • Sistemazione del nodo di Bari * • Progettazione variante Bari Nord
	Bologna • Progettazione nodo ferroviario Casalecchio di Reno (stralcio ferroviario) • Potenziamento tecnologico per ERTMS-fasi		Reggio Calabria • Sistema ferroviario metropolitano – tratta Reggio Calabria Centrale – Melito P.S.: realizzazione di 3 fermate e upgrade tecnologico
			Piano stazioni • Interventi diffusi di adeguamento al nuovo concept su ~100 stazioni più frequentate della rete

milioni di euro

* FSC 2014-2020

❖ A06: “Programma porti e interporti. Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete”

Gli interventi di “ultimo e penultimo miglio” riguardano il collegamento fra la stazione di origine/termine corsa del treno, denominata transfer station, e l’impianto dove il materiale viene terminalizzato (raccordo industriale, terminale intermodale, ecc.). Per l’efficientamento delle operazioni di “ultimo miglio” è necessario un approccio integrato che comprenda sia una componente infrastrutturale che organizzativa.

Dal punto di vista infrastrutturale occorre, adeguare la lunghezza dei binari allo standard europeo, estendere l’elettrificazione fino ai binari di presa e consegna, provvedere ad un layout del piano di stazione idoneo a ridurre il numero e l’estensione delle manovre primarie e secondarie, ed, infine, provvedere all’installazione del segnalamento basso.

Dal punto di vista organizzativo è auspicabile la presenza di un Gestore di manovra unico per migliorare la programmazione delle operazioni, sia di manovra che di handling, con riduzione delle attività in gestione operativa ed addivenire ad un migliore sfruttamento della capacità delle stazioni e dei terminal portuali ed interportuali, alleggerendo le stesse da funzioni spurie, come la sosta carri e la piccola manutenzione. Nel caso dei porti si aggiunge la necessità di ridurre i tempi di sdoganamento della merce e l’opportunità di far partire direttamente i treni per le destinazioni finali dalle stazioni portuali.

In tale quadro le azioni programmate sono finalizzate all’incremento prestazionale delle linee dei principali corridoi, all’efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, in sinergia con le azioni previste all’interno degli scali portuali.

In sintesi, gli obiettivi del Piano di sviluppo del network merci riguardano:

- adeguamento prestazionale dei corridoi europei in termini di codifica traffico combinato e moduli treno, in particolare per i collegamenti con i valichi alpini;
- separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- potenziamento ed efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti c.d. “ultimo e penultimo miglio”;
- miglioramento ed ampliamento dei servizi negli impianti.

Porti e interporti

milioni di euro

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
Porti e Terminali	658,75	265,78	431,01	85,00	1.440,54
Totale Ultimo/penultimo miglio ferroviario	658,75	265,78	431,01	85,00	1.440,54

Nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate nuove risorse pari a **183 milioni di euro** per l'ulteriore potenziamento dei collegamenti ai porti di Trieste, Ravenna, Brindisi e Livorno anche nel rispetto di quanto disposto dall'art.1 comma 749 della Legge di Bilancio 2019: *“in sede di Aggiornamento del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa, una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, è destinata alla realizzazione di connessioni ferroviarie in grado di attivare finanziamenti europei che valorizzino nodi di mobilità di livello almeno sovraregionale, con priorità per quelli connessi con il sistema portuale o aeroportuale”*.

❖ A07: “Programma aeroporti. Accessibilità su ferro”

Gli interventi hanno come obiettivo l'aumento degli standard di accessibilità mediante mezzo pubblico agli aeroporti ed in particolare mediante accesso ferroviario. Il programma mira ad integrare la rete aeroportuale a quella ferroviaria con lo scopo di far crescere la quota di accesso modale per tutti quegli aeroporti che hanno una massa critica adeguata.

Nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate nuove risorse pari a **60 milioni di euro** per avviare la fase realizzativa del nuovo collegamento con l'aeroporto di Brindisi.

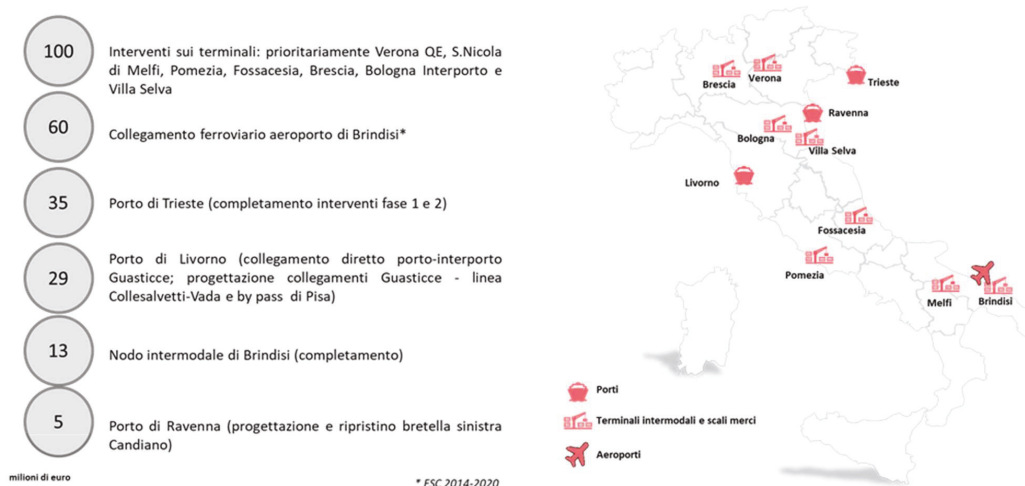
Accessibilità su ferro - Aeroporti

milioni di euro

Programmi	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
Aeroporti	594,68	376,40	1.152,23	1.200,00	3.323,30
Totale Aeroporti	594,68	376,40	1.152,23	1.200,00	3.323,30

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Principali interventi finanziati nei programmi A06 e A07 - Aeroporti, Porti ed Interporti



❖ A08: “Direttrici ferroviarie di interesse nazionale”

Secondo le indicazioni ed i propositi del MIT definiti nell’allegato infrastrutture del DEF 2017, “la rete ferroviaria nazionale basata sull’Alta Velocità di Rete, trova la sua sostenibilità se si costruiscono hub regionali nelle principali città fondati su tanti Servizi Ferroviari Metropolitani”.

Nello stesso allegato il MIT individua, anche ai fini di un upgrading prestazionale della rete esistente, “tre obiettivi funzionali di base per la gestione e lo sviluppo della rete ferroviaria di interesse nazionale:

1. diffusione a rete dei servizi ferroviari ad alta velocità, in modo da ampliarne la connettività a livello nazionale;
2. integrazione di questi servizi con il trasporto regionale, destinato a svolgere un ruolo primario anche a supporto della mobilità metropolitana;
3. potenziamento delle connessioni merci con i porti e gli inland terminal, con progressiva estensione dei servizi di maggiore qualità e produttività ai principali comparti industriali dell’Italia peninsulare.”

Gli interventi programmati sono finalizzati, in particolare, a supportare la produzione di servizi “Alta Velocità di Rete” (AVR), con l’obiettivo di consentire tempi di accesso a Roma, da tutte le principali aree urbane del paese, non superiori a quelli oggi garantiti dal sistema AV tradizionale sulla tratta di maggior lunghezza. L’intento è quello di aumentare i livelli di connettività ed accessibilità delle regioni non direttamente connesse al sistema AV.

A partire da un concetto di accessibilità che rappresenta possibilità e facilità di raggiungere più destinazioni e in senso più ampio di coesione territoriale sia per le attività produttive che per le esigenze di mobilità delle persone, l’AVR risponde con un criterio di ponderazione tra la prestazione in termini di velocità e la possibilità di ampliare e migliorare le opportunità di mobilità, in termini sia di destinazioni possibili che di tempi di spostamento. L’inserimento quindi di collegamenti veloci “a rete” consente di trovare un punto di incontro tra quella che è l’Alta Velocità in senso stretto e l’accessibilità anche da aree del paese non direttamente connesse.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Gli interventi previsti in tale tabella contrattuale si inquadrano nel programma di potenziamento delle 13 direttrici di interesse nazionale.

Le linee strategiche nazionali in coerenza con le politiche comunitarie hanno concentrato le priorità sugli investimenti di valenza europea con l'obiettivo di dar corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese. L'obiettivo è quello di realizzare, progressivamente, le tratte dei quattro "core corridor" che interessano il territorio, privilegiando investimenti in grado di rispondere in tempi rapidi alle esigenze espresse dalle imprese e dai clienti per essere capaci di offrire servizi che siano appetibili ed in grado di essere competitivi sui diversi segmenti del mercato.

Le direttrici ferroviarie di maggior interesse per i servizi AVR includono, in particolare, le connessioni di Genova con Torino e Milano, le linee adriatica e tirrenica, ed alcune trasversali appenniniche.

Al momento sono in corso interventi di velocizzazione lungo la direttrice Adriatica tra Bologna e Bari, con l'obiettivo di risparmiare circa 45 minuti, a fronte di costi assai inferiori a quelli che sarebbero stati generati dalla realizzazione di nuove tratte di linea dedicata.

In questa logica sono previsti interventi di velocizzazione delle linee: Milano-Venezia-Trieste; Genova-Ventimiglia, Torino-Genova e Milano-Genova, Firenze-Roma, della Direttrice Adriatica tra Bologna-Bari-Lecce, del tratto terminale della linea Caserta-Foggia e della Dorsale Tirrenica tra Battipaglia e Reggio Calabria.

Interventi puntuali di natura infrastrutturale e tecnologica consentiranno di velocizzare gli itinerari in ambito stazione sulle principali linee delle reti regionali con positive ricadute sulla regolarità di esercizio.

Il Piano investimenti dell'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma, previsto per lo sviluppo delle direttrici ammonta ad un totale 91.095 milioni di euro, di cui **32.756 milioni di euro** relativo ad opere in corso già coperte finanziariamente, come rappresentato nella tabella seguente:

Direttrici ferroviarie di interesse nazionale

Programmi	milioni di euro				
	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	SEZIONE 2 Fabbisogni finanziari 2018-2021	SEZIONE 3 Fabbisogni finanziari 2022-2026	SEZIONE 4 Fabbisogni finanziari oltre Piano	Totale
Direttrice Torino-Lione	146,54	1.753,61	-	2.692,85	4.593,00
Direttrice Liguria - Alpi	9.103,94	2.320,38	2.678,97	2.862,09	16.965,38
Direttrice Genova - Ventimiglia	1.028,37	1.585,95	44,55	-	2.658,87
Direttrice Trasversale	1.023,53	210,01	144,99	-	1.378,53
Direttrice Verona - Brennero	1.561,49	1.003,10	2.361,41	3,00	4.929,00
Direttrice Venezia-Trieste/Udine	762,11	1.182,94	1.197,20	-	3.142,25
Direttrice centrale e direttrice Tirrenica Nord	2.517,59	929,28	2.467,32	844,63	6.758,82
Direttrice Adriatico-Ionica	3.186,19	493,70	1.234,45	-	4.914,34
Trasversali appenniniche centro Italia	785,81	870,54	3.610,00	348,00	5.614,35
Trasversale Napoli-Bari	3.812,57	-	-	-	3.812,57
Direttrice Salerno - Taranto	367,93	70,00	1.114,55	-	1.552,49
Direttrice Napoli - Palermo	7.931,63	1.370,58	1.700,00	22.468,00	33.470,21
Rete Sarda	396,93	-	567,80	-	964,73
Territorio nazionale	131,48	109,00	100,45	-	340,94
Totale Direttrici	32.756,13	11.899,08	17.221,69	29.218,57	91.095,47

Nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I sono state contrattualizzate nuove risorse pari a **6.751 milioni di euro**. Forte impulso al Sud con il completamento del finanziamento dell'Itinerario Napoli-Bari e del nuovo collegamento Palermo - Catania. Si completano le coperture del Terzo Valico dei Giovi sul Corridoio Reno-Alpi e proseguono fasi per il completamento della velocizzazione Roma-

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Pescara, per il potenziamento della linea Gallarate-Rho e per il quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo.

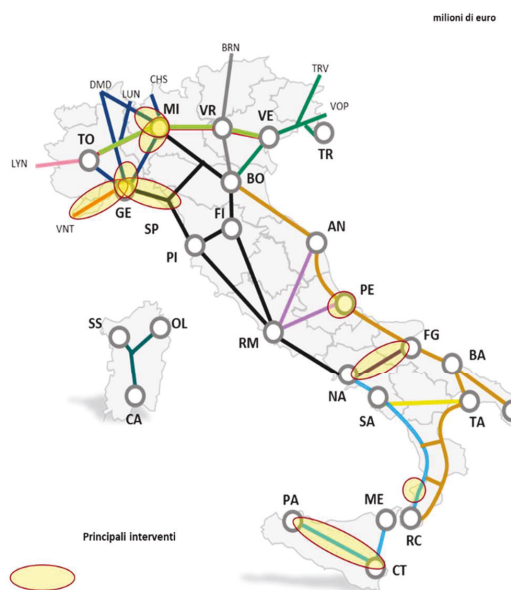
Di seguito è indicata la ripartizione territoriale delle nuove risorse ed i principali interventi finanziati nel programma.

Programma A08 - Direttrici di interesse nazionale

Principali interventi

2.985	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1 ^a macrofase* Lotto 1+2: tratta Fiumetorto-Montemaggiore-Lercara (completamento) Lotto 3: tratta Lercara-Caltanissetta Xirbi Lotti 4b e 5: tratta Enna-Dittaino-Catenanuova
~1.000	Prosecuzione programmi di adeguamento prestazionale e potenziamento tecnologico core corridor TEN-T
818	Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi 6 ^a ed ultimo lotto Terzo valico dei Giovi Completamento interventi Voltri-Brignole
607	Itinerario Napoli-Bari* Raddoppio Orsara-Bovino (completamento) Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano (completamento)
500	Potenziamento linea Gallarate-Rho 1 ^a fase (quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y per Malpensa)
250	Quadruplicamento Pavia-Milano Rogoredo 1 ^a fase (tratta Milano-Pieve Emanuele)
211	Roma-Pescara opere prioritarie
201	Potenziamento tecnologico linee Genova-Ventimiglia e Genova-La Spezia
94	Velocizzazione Tirrenica Sud* (Variante di Rosarno)

* FSC 2014-2020



❖ **A09: “Sviluppo infrastrutturale della Rete AV/AC Torino - Milano – Napoli”**

Completamente aperta al pubblico dal 13 dicembre 2009, la direttrice Alta Velocità Torino-Milano-Napoli si sviluppa complessivamente per circa 675 km ed è collegata al resto della rete ferroviaria attraverso binari di interconnessione.

Fondamentale per l'integrazione con il resto della rete AV europea, si sviluppa lungo due dei core corridor della Transeuropean Networks–Transport (TEN-T): il Mediterranean Corridor, con la Torino-Milano, e lo Scandinavian-Mediterranean Corridor, con la Milano-Salerno.

La realizzazione della direttrice dorsale AV/AC Torino – Milano - Napoli rappresenta in Italia il principale intervento di potenziamento ferroviario effettuato dal dopoguerra ad oggi ed è da ritenersi ormai concluso.

Il completamento della prima opera risale alla fine del 2005, con l'apertura della tratta AV/AC Roma – Napoli, seguita dopo pochi mesi dall'attivazione della tratta Torino - Novara. Successivamente è seguita l'attivazione delle ulteriori tratte, così come viene indicato nella tabella sottostante.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Attivazione Rete AV/AC Torino- Milano-Napoli

Investimento		Attivazione
Torino-Milano	Avviamento	feb 06 - attivata
	Completamento	dic 09- attivata
Milano-Bologna	Avviamento	set 06 - attivata
	Completamento	dic 08 - attivata
	Opere accessorie	giu 13 - attivata
Nodo di Bologna	Passante superficie	dic 07 - attivato
	Passante sotterraneo senza servizio viaggiatori	giu 12 - attivata
	Passante sotterraneo e stazione AV/AC	giu 13 - attivata
Bologna-Firenze	Intera tratta	dic 09- attivata
Nodo di Firenze	Scavalchi	sett 11 - attivata
	Passante sotterraneo	in corso di definizione
	Stazione AV/AC	
Firenze-Roma	Adeguamento a standard 1^ fase	dic 09 - attivata
Nodo di Roma	Avviamento	ott 06 - attivata
	Completamento	set 08 - attivata
Roma-Napoli	Avviamento	dic 05 - attivata
	Completamento	dic 09- attivata
Nodo di Napoli	Avviamento	dic 07 - attivata
	Collegamento nord sud	dic 13 - attivata
	Stazione AV/AC	giug 17 - attivata

Gli investimenti della Rete AV/AC Torino - Milano - Napoli sono ricompresi nella “Tabella A09” dell'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma per un valore complessivo di **2.686 milioni di euro** rispetto ai 4.762 milioni di euro del precedente contratto in quanto la parte più rilevante delle opere è da ritenersi ormai conclusa e per tale motivo è stata trasferita nella tabella “opere in ultimazione”.

3.6.2 Tabella B – Investimenti realizzati per lotti costruttivi

Con riferimento alla Tabella B del CdP-I 2017-21 si ribadisce che, con l’espressione “interventi realizzati per lotti costruttivi”, si fa riferimento alla fattispecie di cui all’articolo 2, comma 232, della legge n. 191/2009 (Legge Finanziaria 2010), introdotta per quanto concerne la realizzazione dei progetti prioritari, nell’ambito dei corridoi europei TEN-T inseriti nel programma di infrastrutture strategiche, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro, tempi di realizzazione superiore a quattro anni e che non siano suddivisibili in lotti di importo inferiore a un miliardo di euro. In tali casi la disposizione consente infatti l’individuazione di specifici “lotti costruttivi”.

I relativi progetti sono individuati attraverso decreti del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d’intesa con il Ministro dell’economia e delle finanze. Per tali opere, il CIPE può autorizzare l’avvio della realizzazione del progetto definitivo per lotti costruttivi, nel limite di un importo complessivo residuo da finanziare di 10 miliardi di euro, nel rispetto delle condizioni indicate dallo stesso comma 232. Il CIPE, con l’autorizzazione al primo lotto costruttivo, assume l’impegno di finanziare integralmente l’opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato.

In deroga a questa disciplina generale, il comma 230 dell’articolo unico della Legge di Stabilità 2015 (L. n. 190/2014) ha previsto che per alcune specifiche tratte (Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Milano-Venezia, Terzo Valico dei Giovi della linea AV/AC

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Milano-Genova, Nuovo Tunnel ferroviario del Brennero), il CIPE possa approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere.

A partire dall'Aggiornamento 2009 del CdP-I 2007-2011, hanno avuto accesso iniziale a questo meccanismo di finanziamento i seguenti progetti infrastrutturali:

- AV/AC Treviglio – Brescia
- AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi
- Tunnel di Base del Brennero - quota italiana.

Con la Legge di Stabilità 2014, in particolare con l'art. 1 comma 76, che ha individuato, rispetto al precedente Contratto di Programma 2007-11, nuovi interventi infrastrutturali da realizzare per lotti costruttivi in particolare *“le tratte Brescia-Verona-Padova, della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea AV/AC Napoli-Bari”*, stanziando complessivamente nuove risorse per 1.800 milioni di euro sul capitolo di bilancio 7122, piano di gestione 7 nel CdP-I 2012-2016 sono stati inseriti nella Tabella contrattuale “B -progetti da realizzare per lotti costruttivi” anche i seguenti interventi:

- AV/AC Napoli-Bari: primo lotto costruttivo del raddoppio Apice-Orsara del valore di 768 milioni di euro;
- AV/AC Milano-Venezia: primo lotto costruttivo tratta Brescia-Verona del valore di 768 milioni di euro.
- AV/AC Verona-Padova: primo lotto costruttivo subtratta Verona-Vicenza del valore di 369 milioni di euro.

Si segnala inoltre che in data 17 giugno 2019 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 140 la legge n. 55/2019 di conversione del Decreto Legge n. 32/2019 (D.L. “Sblocca cantieri”) il quale dispone all'art.4 comma 12-septies che *“al fine di consentire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova, i progetti “Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole”, “Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi” e “Potenziamento Genova-Campasso” sono unificati in un Progetto unico, il cui limite di spesa è definito in 6.853 milioni di euro ed è interamente finanziato nell'ambito delle risorse del contratto di programma.*

Tale finalizzazione è stata recepita nell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I in cui è stato rappresentato il progetto unificato: *“P234: Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi”*, essendo inoltre il programma di interventi interamente finanziato è stato trasferito dalla Tabella B - interventi realizzati per lotti costruttivi alla Tabella A08 - Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale.

In continuità con la precedente Relazione, l'avanzamento dello stato di attuazione del 3[^] Valico dei Giovi verrà ancora trattato nel presente capitolo.

Nella tabella seguente si riportano i dati relativi a costi totali, coperture finanziarie e impegni programmatici dello Stato a garanzia della completa copertura di queste tipologie di opere. In particolare, nella prima colonna sono riportati anche i dati aggiornati così come rappresentati nella Banca Dati delle Amministrazioni Pubbliche (BDAP).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Grandi opere per Lotti Costruttivi

Importi in milioni di euro										
LOTTI COSTRUTTIVI	Costo totale aggiornato BDAP	Costo totale CdP-I 2017-2021 Agg. 2018- 2019	CdP-I 2017-2021 Coperture	FINANZIAMENTI 2018-2019			DEFINANZA- MENTI/RIMO DULAZIONI	SALDO FINANZIAMENTI TOTALE	CdP-I 2017-2021 Agg. 2018-2019	
				MIT	DPCM 2018	TOTALE			Coperture	Fabbisogni residui
Tratta AV/AC Treviglio-Brescia	2.050,00	2.050,00	2.050,00	0,04		0,04	-0,04	0,00	2.050,00	-
Tunnel di Base del Brennero	4.192,00	4.192,00	3.532,32			-	0,06	0,06	3.532,38	659,62
Tratta AV/AC Brescia-Verona	3.430,00	3.430,00	2.875,07			-		-	2.875,07	554,93
Subtratta AV/AC Verona-Vicenza	3.139,96	3.093,00	1.363,94			-	0,06	0,06	1.364,00	1.729,00
Subtratta AV/AC Attraversamento Vicenza	849,15	805,00	150,00			-		-	150,00	655,00
Subtratta AV/AC Vicenza-Padova	1.316,00	1.316,00	0,00			-		-	-	1.316,00
Raddoppio Apice-Orsara	2.424,00	2.424,00	923,00		1.392,00	1.392,00	109,00	1.501,00	2.424,00	-
TOTALE	17.401,11	17.310,00	10.894,33	0,04	1.392,00	1.392,04	109,09	1.501,13	12.395,46	4.914,54
Terzo Valico dei Giovi - per memoria		6.158,00	5.366,56		791,44	791,44		791,44	6.158,00	-

Di seguito una rappresentazione sintetica dello stato di attuazione degli interventi riportati in tabella:

AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi

La nuova linea a doppio binario, denominata “Terzo Valico dei Giovi” si sviluppa complessivamente per 53 km, di cui 39 in galleria, e interessa 12 Comuni delle Province di Genova e Alessandria e le Regioni Liguria e Piemonte.

La linea consentirà di aumentare in maniera significativa l’offerta di trasporto, migliorando i collegamenti ferroviari fra il sistema portuale ligure e i porti dell’Alto Tirreno e il Nord del Paese, il Centro e Nord Europa (Rotterdam, Anversa) e, con contestuali interventi di potenziamento del nodo di Genova, di sviluppare una rete dedicata ai flussi di traffico dell’area genovese.

Si ritiene utile, data la complessità, ricostruire la recente evoluzione delle coperture finanziarie.

Il CIPE, con Delibera n. 86 del 6.12.2011, ha disposto l’assegnazione - a favore di RFI - di complessivi 1.100 milioni per la realizzazione del 2° Lotto Costruttivo non funzionale del Terzo Valico dei Giovi.

Al fine di garantire l’integrale copertura delle attività di manutenzione straordinaria programmata per l’annualità 2013, d’intesa con il MIT, è stata effettuata una riduzione delle citate risorse per un importo di 240 milioni di euro con una corrispondente riduzione del perimetro citato del secondo lotto costruttivo, a favore degli interventi di manutenzione straordinaria regolati nel Contratto di programma 2012-2014 – parte servizi.

In data 21.3.2014 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Delibera CIPE n. 22/2013 con cui è stata disposta la riduzione del limite di spesa del secondo lotto costruttivo da 1.100 a 860 milioni e contestuale pari incremento del limite di spesa e del relativo fabbisogno del terzo lotto costruttivo.

Con l’Aggiornamento 2015 del CdP-I sono state contrattualizzate ulteriori risorse finanziarie per complessivi 600 mln di euro a copertura del 3° lotto costruttivo, così articolate:

- 200 mln di euro recati dalla Legge 164/2014 (di conversione del Decreto c.d. Sblocca Italia) e stanziati dal Decreto interministeriale MIT/MEF del 13 novembre 2014;
- 400 mln di euro recati dalla Legge di Stabilità 2015 a valere del capitolo di bilancio 7518.

In data 6 agosto 2015, il CIPE con delibera n.56 ha autorizzato la realizzazione del 3° lotto costruttivo del Terzo valico dei Giovi del valore di 607 milioni di euro ed ha assegnato a RFI risorse per 600

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

milioni di euro per la completa copertura finanziaria del lotto stesso, individuando altresì una nuova articolazione dei lotti costruttivi dell'opera ferroviaria.

Con l'Aggiornamento 2016 del CdP-I sono state stanziati a valere della legge di Stabilità 2016, ulteriori risorse per 1.630 mln di euro a copertura del 4° lotto costruttivo approvato dal CIPE con delibera n.42 del 2016 del 10 agosto 2016. Con il CdP-I 2017-2021 è stato finanziato il 5° lotto costruttivo per un importo di 1.550 milioni di euro.

Il CIPE, con delibera n. 82/2017 ha approvato, la Variante di Interconnessione di Novi Ligure alternativa allo Shunt e autorizzato l'avvio dei lavori per il Quinto Lotto Costruttivo, con la relativa assegnazione delle risorse finanziarie, nel limite di spesa di 1.508 milioni di euro, confermando l'impegno programmatico a finanziare l'intera opera, entro il limite di spesa di 6.158 milioni di euro, per un importo residuo da finanziare a carico dello Stato di 791 milioni di euro.

Con l'Aggiornamento 2018-2019 è stato completato il finanziamento dell'opera e con il DL 32/2019 è stato autorizzato l'avvio a realizzazione del 6° ed ultimo lotto costruttivo.

Situazione finanziaria Nuova linea AV/AC, 3^ Valico dei Giovi (per memoria)

	Costo Totale Opere CdP-I 2017-2021 Agg. 2018-2019	CdP-I 2017-2021		Nuove risorse 2018-2019		CdP-I 2017-2021 Agg. 2018-2019	Fabbisogno residuo	Delibere CIPE	
		Risorse	DPCM 2018	DPCM 2019	Risorse			ultima approvazione	n. Delibera
3^ Valico dei Giovi	6.158,00	5.366,56	791,44	0,00	6.158,00	-			
Opere propedeutiche e prog. Progresse	219,56	219,56			219,56	-			
Lotto 1	500,00	500,00			500,00	-	autorizzazione 1° lotto costruttivo	2009 n.101	
Lotto 2	860,00	860,00			860,00	-	autorizzazione 2° lotto costruttivo	2011 n. 86	
Lotto 3	607,00	607,00			607,00	-	autorizzazione 3° lotto costruttivo	2015 n.56	
Lotto 4	1.630,00	1.630,00			1.630,00	-	autorizzazione 4° lotto costruttivo	2016 n.42	
Lotto 5	1.508,00	1.508,00			1.508,00	-	autorizzazione 5° lotto costruttivo	2017 n.82*	
Altri lotti da finanziare	833,44	42,00	791,44		833,44	-	autorizzazione 6° lotto costruttivo	DL 32/2019	

Lo stato di avanzamento dei lavori dei lotti già autorizzati rispetto al contrattualizzato con il General Contractor, è il seguente:

- il primo lotto costruttivo è all' 88%: comprende la maggior parte degli interventi di viabilità che consentono di mitigare l'impatto dei cantieri (transito dei mezzi d'opera nel territorio interessato) e l'avvio dello scavo di due delle quattro "finestre" che consentono l'accesso alla lunga Galleria di Valico e lo scavo della Galleria Campasso;
- il secondo lotto costruttivo, consegnato a marzo 2013 è al 70%: comprende principalmente le rimanenti opere di viabilità, il completamento dello scavo delle quattro "finestre" di accesso alla Galleria di Valico, l'avvio dello scavo della Galleria di Valico e della Galleria Artificiale di Pozzolo nonché dell'interconnessione di Voltri;
- il terzo lotto costruttivo, consegnato a marzo 2016, è al 48%: comprende principalmente la prosecuzione dello scavo della Galleria di Valico e lo scavo di entrambi i binari della Galleria Serravalle;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- il quarto lotto costruttivo, consegnato a maggio 2017, è al 38 %: comprende principalmente la prosecuzione dello scavo della Galleria di Valico e dell'interconnessione di Voltri, il completamento dello scavo della Galleria Artificiale di Pozzolo e l'avvio dei lavori nei tratti allo scoperto in trincea e/o rilevato oltre la Galleria di Pozzolo;
- il quinto lotto costruttivo, consegnato a dicembre 2018, è al 6%: comprende principalmente la prosecuzione dei lavori di scavo della Galleria di Valico, dell'interconnessione di Voltri e di tutti i tratti all'aperto in trincea e/o rilevato della Tratta; comprende altresì le prime forniture relative ad armamento e tecnologie ferroviarie e l'avvio della realizzazione dei fabbricati tecnologici di linea;
- il sesto lotto costruttivo, consegnato ad agosto 2019, è al 1% circa: comprende principalmente le opere relative ad armamento e tecnologie ferroviarie e il completamento della realizzazione dei fabbricati tecnologici di linea.

È stato ridefinito il termine di ultimazione dell'opera a dicembre 2024. Il 24 settembre 2020 è stato eseguito l'abbattimento di due diaframmi, Galleria di Valico e Galleria di Serravalle, che rappresenta un milestone del progetto e consentirà il collegamento diretto di tutti i cantieri operativi su 17 km di linea ferroviaria.

AV/AC Treviglio – Brescia

La nuova linea AV/AC Treviglio-Brescia costituisce un investimento indispensabile in considerazione dell'elevato livello di utilizzazione dell'attuale linea, elemento di criticità per la regolarità del servizio ferroviario e l'incremento dei servizi. L'investimento è stato attivato nel 2016. La fase 4 ACC di Brescia, con attivazione programmata per luglio 2021, che prevedeva la dismissione dell'esistente ACEI di Stazione si è puntualmente verificata.

Tunnel di Base del Brennero - quota italiana

La nuova galleria di base del Brennero è un investimento centrale per il potenziamento del core corridor Scandinavia-Mediterraneo lungo l'asse che collega Monaco a Verona.

La galleria ha una lunghezza di 55 km e, in prossimità di Innsbruck, sarà collegata in sotterraneo all'esistente circonvallazione, raggiungendo quindi complessivamente una lunghezza di 64 km.

L'opera è destinata esclusivamente al trasporto ferroviario. La configurazione del tunnel prevede due gallerie principali a singolo binario collegate tra loro ogni 333 m tramite cunicoli trasversali di collegamento.

L'investimento ha l'obiettivo di migliorare le possibilità di trasporto di persone e di merci nel cuore dell'Europa, salvaguardando al tempo stesso il patrimonio ambientale della regione Alpina.

Con il nuovo tunnel si otterrà una forte riduzione della pendenza rispetto all'esistente linea di valico, permettendo così un transito attraverso il Brennero di treni merci più lunghi, capienti e veloci.

Dei circa 230 Km che verranno complessivamente scavati tra gallerie di linea, cunicolo esplorativo e gallerie con funzioni logistiche e di servizio, ad oggi sono già stati realizzati circa 123 Km. Attualmente, tra Italia ed Austria, sono attivi i seguenti undici cantieri: Aica, Mules, Hinterrigger, Isarco e stazione di Fortezza in Italia, Wolf, Valle Padaster, Ahrental, Ampass, Tulfes e stazione di Innsbruck in Austria.

Al 31.03.2020 sono stati scavati circa 122,9 km. Lo stato di avanzamento dei lavori dei lotti già autorizzati è il seguente:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Studi ed indagini geognostiche: nel 2011 sono state ultimate la galleria di accesso di Mules e la tratta del cunicolo esplorativo Aica-Mules, per complessivi 12,6 km. Nel 2015 si sono conclusi i lavori di realizzazione del cunicolo esplorativo attraverso il lineamento periadriatico.

Primo Lotto costruttivo: nel 2015 si sono conclusi gli scavi previsti nell'ambito del lotto Mules Periadriatica, ovvero i primi chilometri delle canne principali e i lavori per il cunicolo esplorativo in direzione nord attraverso il lineamento periadriatico. Lo scavo attraverso il lineamento periadriatico è stato eseguito con grande cautela e si è concluso senza difficoltà di rilievo. Sono in corso i lavori per la realizzazione del sottoattraversamento del fiume Isarco. A febbraio 2019 è stato stipulato il contratto di lavori di realizzazione della nuova viabilità di accesso Riöl. Nel mese di marzo sono state avviate le attività preparatorie. Nel mese di giugno si è reso necessario sospendere parzialmente i lavori in una parte delle aree di cantiere per la presenza di materiali classificabili come rifiuti non pericolosi. Per tali aree è in fase di definizione il relativo progetto di bonifica ambientale. Nelle rimanenti aree di cantiere i lavori sono in corso di esecuzione; in particolare, sono in corso le attività per la realizzazione del nuovo ponte sul rio Riöl.

Secondo Lotto costruttivo: i lavori per la realizzazione delle opere previste nel lotto del sotto attraversamento del fiume Isarco prevedono lo scavo delle gallerie principali, sotto la valle del fiume Isarco e sotto le infrastrutture di trasporto che la percorrono (autostrada A22, strada statale SS12, linea ferroviaria attuale, percorso ciclabile, ecc.) fino alla stazione di Fortezza.

A fine 2016 sono stati ultimati i lavori per la realizzazione delle opere propedeutiche. Ad agosto 2016 sono stati avviati i lavori delle opere principali. A inizio dicembre 2018 è stato ultimato lo scavo in tradizionale della galleria di interconnessione con la linea storica e delle gallerie principali in direzione sud fino ai portali presso la stazione di Fortezza.

Terzo Lotto costruttivo: con la stipula del contratto relativo al lotto Mules 2-3, avvenuta il 12 settembre 2016, è stato dato avvio alla realizzazione di tutte le rimanenti opere civili della galleria di base del Brennero in territorio italiano. Tale lotto è il più grande, in termini di lunghezza di gallerie da scavare, dell'intero progetto della galleria di base del Brennero. Mules 2-3 si estende dal lotto del Sotto attraversamento Isarco, a sud, fino al confine di Stato. Ad oggi sono stati realizzati 30,8 km dei circa 65 km di scavo previsti nel lotto.

Quarto Lotto costruttivo: nell'ambito della stazione di Fortezza (linea esistente) sono stati ultimati i lavori di adeguamento della radice nord e di una prima fase di adeguamento della radice sud del Piano Regolatore Generale (PRG) nonché quelli del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) della linea esistente. Una ulteriore fase di adeguamento del PRG della radice sud è stata contrattualizzata a maggio 2019. La conclusione dei lavori, originariamente prevista entro la fine del corrente anno, subirà un ritardo derivante essenzialmente dalla sospensione dei lavori del lotto "Nuova viabilità di accesso Riöl", nonché a causa dell'emergenza sanitaria "COVID-19", che ha determinato la sospensione di tutte le attività di cantiere a partire dal 16.03.2020.

Con riferimento all'evoluzione delle coperture finanziarie si registra quanto segue.

La Legge di Stabilità 2013 all'art. 1 comma 176 ha assegnato risorse per un importo di 700 milioni di euro per la rete infrastrutturale ferroviaria nazionale da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla prosecuzione dei lavori relativi alle opere in corso di realizzazione ai sensi dell'art. 2 commi 232-234 della legge 23 dicembre 2009 n° 191 (Lotti costruttivi).

A seguito della seduta CIPE del 18 marzo 2013, in considerazione dei fabbisogni per gli interventi di manutenzione straordinaria per il completamento dell'annualità 2012 e per la copertura dell'annualità 2013, è stata destinata a tale esigenza quota parte dello stanziamento della Legge di Stabilità 2013 sopra descritto pari a 338 milioni di euro con il conseguente trasferimento al Contratto di Programma 2012-2014 – Parte Servizi.

Nella seduta del 31 maggio 2013 il CIPE con delibera n. 28, ha riformulato nuove disposizioni relative al progetto Nuovo Valico del Brennero, in particolare ha disposto:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- l'autorizzazione alla realizzazione del secondo lotto costruttivo della Galleria di base del Brennero per un importo di 297 milioni di euro,
- l'assegnazione di 25 milioni di euro a copertura del completamento del primo lotto,
- la presa d'atto della modifica del cronoprogramma,
- l'approvazione nuovo costo a vita intera pari a 4.865 mln di euro.

Successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-16 in data 21 ottobre 2014, il Comitato di Sorveglianza di BBT SE, ha approvato l'Aggiornamento 2014 del Programma Lavori che, nel confermare il completamento dell'opera nel 2025, ha previsto una nuova articolazione in sei lotti per un valore complessivo **4.400 milioni di euro**.

Tale nuova articolazione è stata poi recepita nell'Aggiornamento 2015, insieme alle nuove risorse stanziare per il progetto dal Decreto Sblocca Italia e dalla Legge di Stabilità 2015, pari a 869 mln di euro, che hanno permesso il finanziamento del terzo lotto costruttivo autorizzato con Delibera CIPE n. 44 del 29 aprile 2015.

Nella seduta del 1° maggio 2016 il CIPE con delibera n. 17/2016 ha approvato l'avvio della realizzazione del 4° lotto costruttivo della Galleria di base del Brennero del valore complessivo di 1.250 milioni di euro, assegnando a Rete Ferroviaria italiana S.p.a. (RFI) per l'intervento circa un miliardo di euro in anticipo rispetto alla conclusione dell'iter approvativo dell'Aggiornamento 2016 del CdP-I.

Con il CdP-I 2017-2021 sono state contrattualizzate risorse pari a 433,8 milioni di euro, a copertura del 5° lotto costruttivo per il quale il CIPE non si è ancora espresso.

Il programma dei lavori per la realizzazione della galleria di base del Brennero viene aggiornato periodicamente, in ottemperanza alle disposizioni statutarie della Società BBT SE. Nella seduta del 10 gennaio 2019, il Consiglio di Sorveglianza di BBT SE ha approvato il programma lavori 2019, che determina le seguenti variazioni rispetto a quanto riportato nella Delibera CIPE 17/2016:

- attivazione dell'infrastruttura ferroviaria da prevedersi per dicembre 2028;
- una nuova previsione del piano annuale degli impieghi;
- modifiche agli importi dei Lotti Costruttivi già finanziati ed alla consistenza ed agli importi degli interventi inclusi nei futuri Lotti Costruttivi;
- la riduzione del Costo dell'opera.

Il Costo Globale (Italia) dell'opera è dunque pari a **8.384 milioni di euro, di cui 4.192 milioni di competenza italiana**, così come riportato nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I.

Situazione finanziaria Nuovo Valico del Brennero

GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Costo Totale Opere	CdP-I 2017-2021	Rimodulazioni/definanziamenti 2018-2019	CdP-I Agg. '18-'19 2017-2021	Fabbisogno residuo	Delibere CIPE	
		Risorse		Risorse		ultima approvazione	n. Delibera
Tunnel di Base del Brennero	4.192,00	3.532,32	0,06	3.532,38	659,62		
Studi ed indagini geognostiche	260,00	260,00	0,00	260,00	-		
Lotto 1	284,01	280,01	4,00	284,01	-	autorizzazione 1° lotto costruttivo	2010 n.83
Lotto 2	373,26	297,26	76,00	373,26	-	autorizzazione 2° lotto costruttivo	2013 n.28
Lotto 3	788,03	920,03	-132,00	788,03	-	autorizzazione 3° lotto costruttivo	2015 n.44
Lotto 4	1.160,02	1.250,02	-90,00	1.160,02	-	autorizzazione 4° lotto costruttivo	2016 n.17
Lotti costruttivi a completamento	1.326,68	525,00	142,06	667,06	659,62		

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

AC Napoli-Bari, raddoppio Apice-Orsara

Nell'ambito del programma di investimenti per il potenziamento dell'itinerario Napoli-Bari è compreso il raddoppio tra Apice e Orsara.

È prevista la realizzazione del raddoppio in variante rispetto alla linea esistente, dell'estesa di circa 47,4 km, con una nuova stazione a servizio dell'Irpinia.

Il progetto preliminare trasmesso a luglio 2010 ai Ministeri ed agli Enti competenti per l'avvio dell'iter autorizzativo di Legge Obiettivo ha ottenuto tutti i pareri degli Enti e del Territorio, compreso quello delle Regioni Campania e Puglia.

La Legge di Stabilità 2014 ha incluso l'intervento tra le tratte che potranno essere realizzate per lotti costruttivi.

Recependo tale indicazione RFI ha proposto la suddivisione dell'intervento in lotti e, in funzione delle disponibilità indicate nella citata legge, ha previsto nel CdP 2012–2016 le risorse per la realizzazione di un primo lotto costruttivo, individuato tra la stazione di Apice e la nuova stazione di Irpinia, di circa 18,4 km.

Con l'Aggiornamento 2015 del CdP-I sono stati stanziati 768 milioni di euro a valere delle risorse della Legge di Stabilità 2014 a copertura del primo lotto costruttivo.

Con l'Aggiornamento 2016 sono state assegnati ulteriori 155 milioni al progetto per la realizzazione di tecnologie, del sistema di trazione elettrica e di opere di armamento in grado di assicurare funzionalità al 1° lotto costruttivo del raddoppio in variante Apice - Irpinia di circa 18 Km, per il collegamento tra la stazione di Apice e la nuova stazione di Irpinia.

Con ordinanza n. 25 del 1° settembre 2016 il Commissario, nominato dal Decreto Sbocca Italia, ha approvato il **progetto preliminare** dell'opera *“Itinerario Napoli – Bari: Raddoppio della tratta Apice - Orsara”*, nell'ambito di detta Ordinanza il Commissario ha autorizzato RFI S.p.A. ad avviare la progettazione definitiva del lotto funzionale Apice – Hirpinia.

Con Ordinanza n. 35 del mese di aprile 2018 è stato approvato il **progetto definitivo** del 1° lotto funzionale Apice - Hirpinia e autorizzato l'avvio delle attività negoziali. Nel mese di maggio 2019 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva; ad agosto 2019 si è proceduto alla consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva ed all'avvio delle attività di Bonifica degli ordigni esplosivi.

Per il 2° lotto funzionale Hirpinia-Orsara sono stati sviluppati gli approfondimenti progettuali del progetto preliminare, che si sono conclusi lo scorso febbraio 2018 e, con ordinanza n.42 del 18 aprile 2019 è stata indetta la Conferenza di Servizi.

L'approfondimento progettuale che ha interessato la tratta Hirpinia – Orsara è stato sviluppato in contemporanea con il progetto di fattibilità tecnica economica della tratta Bovino-Orsara e le attività di analisi di tracciato sono state effettuate complessivamente su entrambe le tratte per ottimizzare le fasi necessarie per l'attivazione della linea e definire il complesso degli elementi correlati a ciascuna tratta anche in riferimento alle relative tempistiche di costruzione e attivazione, ciò ha comportato una riarticolazione del perimetro e delle stime di costo dei progetti interessati:

- il raddoppio della tratta Orsara-Bovino del progetto “Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico Caserta-Foggia” ha incrementato il suo costo da 300 mln di euro a 671 mln di euro
- il raddoppio della tratta Irpinia-Orsara del progetto “Raddoppio Apice-Orsara” ha contestualmente ridotto il suo costo da 1.763 mln di euro a 1.392 mln di euro.

Con l'ordinanza n.47 del 18 giugno 2020 è stato approvato in linea tecnica il progetto definitivo del 2° Lotto funzionale (Hirpinia-Orsara) che è stato sviluppato in maniera coordinata ed integrata con il

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

progetto definitivo della tratta contigua Orsara - Bovino, evidenziando un incremento di costo di 109 Mln € rispetto al CVI fino a quel momento consolidato e previsto con il Contratto di Programma 2017 – 2021, Parte Investimenti, passando da 1.426 Mln € a 1.535 Mln €; detto incremento del costo complessivo delle opere del 2° Lotto funzionale Hirpinia - Orsara è stato compensato integralmente con la corrispondente minore esigenza di 109 Mln € nel frattempo evidenziatasi per la tratta contigua Bovino – Orsara; la compensazione dei costi tra i due progetti è stata oggetto di apposita rimodulazione dei rispettivi quadri economici, ferma restando l'invarianza dei costi complessivi dell'itinerario Napoli – Bari, come riportato nell'Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021 Parte Investimenti, nel quale inoltre sono state contrattualizzate le risorse ad integrale copertura dell'intervento pari a 1.392 mln di euro.

Con l'ordinanza n. 50 del 30 ottobre 2020, per effetto della registrazione presso la Corte dei Conti in data 26 ottobre 2020 del Decreto Interministeriale MIT/MEF di approvazione dell'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I 2017-2021 tra RFI e MIT, è stato approvato in linea economica il progetto definitivo del 2° Lotto funzionale (Hirpinia-Orsara) per un costo complessivo pari a 1.535 Milioni di euro. Nell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I trova infatti copertura finanziaria anche la fase realizzativa di tale lotto funzionale.

AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona

L'investimento riguarda la realizzazione della linea ferroviaria AV/AC Milano – Verona nel tratto da Brescia a Verona, in continuità con la tratta Milano - Treviglio già realizzata ed in esercizio dal luglio 2007, e con la tratta Treviglio – Brescia attivata nel 2016.

Il potenziamento della linea Milano - Venezia è da tempo ritenuto indispensabile in considerazione dell'attuale stato di saturazione della tratta, oggetto dell'investimento, che determina una perdita di efficienza e regolarità nell'erogazione del servizio ferroviario in quanto rappresenta un collo di bottiglia per tutti i flussi che vi confluiscono.

L'aumento di capacità ottenuto con la nuova coppia di binari consentirà di far fronte ai consistenti incrementi di traffico previsti sull'asse est - ovest e nel contempo permetterà un decongestionamento della linea esistente (linea lenta); tale recupero di capacità consentirà di incrementare l'offerta di trasporto ferroviaria.

A seguito di quanto stabilito dalla Legge di Stabilità 2014, la realizzazione della tratta AV/AC Brescia-Verona è stata suddivisa in Lotti costruttivi per un costo totale pari a 3.954 mln di euro; in particolare il 1° lotto costruttivo del valore di 768 milioni di euro, è stato interamente finanziato a carico delle risorse stanziato dall'art.1, comma 76 della Legge 147/2013 (Legge di Stabilità 2014) e ricomprende le opere civili poste sul percorso critico e sub critico della tratta, localizzate tutte ad est dell'interconnessione di Brescia e la progettazione preliminare e definitiva dell'intervento "Ingresso della tratta AV/AC a Verona".

Successivamente alla sottoscrizione del CdP-I 2012-2016, è stata emanata la Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015) che ha stanziato ulteriori risorse per 3.000 milioni di euro per la prosecuzione dei lotti costruttivi Brescia-Verona-Padova della linea AV/AC Milano-Venezia che sono stati contrattualizzati dell'Aggiornamento 2015 del suddetto Contratto di Programma.

In particolare, sono stati attribuiti al progetto 1.500 milioni di euro a copertura del secondo lotto costruttivo riguardante il completamento delle opere civili dell'Interconnessione di Brescia est sino a fine intervento e la realizzazione dell'Ingresso in Verona.

Successivamente alla conclusione dell'iter approvativo dell'Aggiornamento 2015 del CdP-I, con riferimento al costo totale dell'intervento si è registrata una diminuzione di 117 milioni di euro a seguito di approfondimenti progettuali che andranno confermati ed individuati in sede CIPE all'atto dell'approvazione della progettazione.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nella seduta del 10 luglio 2017, il CIPE con delibera n.42 ha approvato il progetto definitivo della nuova linea AV/AC Brescia – Verona, “Lotto Brescia est - Verona (escluso nodo di Verona)” del costo di **2.499 milioni di euro**.

Ha disposto inoltre che il costo del secondo lotto costruttivo del 1^ Lotto funzionale Brescia Est - Verona, dopo l'ulteriore funzionalizzazione, non dovrà superare il costo massimo previsto di 607 milioni di euro.

Nello stesso contesto il CIPE ha disposto la progettazione, in sostituzione del cosiddetto “Shunt di Brescia”, della soluzione “Quadruplicamento in affiancamento alla linea storica nell'ambito del Nodo di Brescia”, finalizzata a dare continuità alla Linea AV-AC Milano – Verona. Il Progetto Preliminare è in fase di trasmissione al MIT per l'avvio dell'iter approvativo da parte del CIPE.

In data 06.06.2018 il Consorzio Cepav Due/ENI e RFI hanno sottoscritto il 2° Atto Integrativo con avvio a realizzazione del 1^ Lotto costruttivo della **Tratta AV/AC Brescia Est-Verona Ovest**. Sono state avviate le opere da realizzare direttamente a cura del Consorzio (es. opere di imbocco Ovest della galleria di Lonato, opere di imbocco Ovest ed Est della galleria di San Giorgio, realizzazione della nuova galleria artificiale in corrispondenza del futuro svincolo di Castelnuovo del Garda, risoluzione interferenze) e sono stati emessi cinque bandi di gara pubblica a procedura europea, tra cui anche quello relativo allo scavo mediante TBM della Galleria Naturale di Lonato; ulteriori tre bandi saranno emessi tra il 2020 e il 2021. Nel mese di Aprile 2020 è avvenuta la contrattualizzazione con il GC per la realizzazione del 2^ Lotto Costruttivo, autorizzata con **Delibera CIPE n.68/2019** pubblicata in G.U. il 10/03/2020, il cui valore ammonta a 607 milioni di euro.

L'iter autorizzativo sul progetto preliminare del **Nodo AV/AC di Verona Ovest** è stato avviato ad ottobre 2016 e, con **Delibera CIPE n.69** del 21 novembre 2019 pubblicata in G.U. il 02/04/2020, il CIPE ha approvato la progettazione preliminare. Successivamente, in adempimento alla suddetta Delibera, è stato assegnato all'intervento “Nodo AV/AC di Verona: ingresso ovest” un nuovo specifico CUP con conseguente apertura di un nuovo progetto distinto dalla tratta Brescia-Verona. In data 06/05/2020 è stata avviata la progettazione definitiva.

La copertura finanziaria del progetto preliminare è assicurata dalle risorse del Contratto di Programma - parte Investimenti 2017-2021 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., pari a 375,85 milioni di euro che costituiscono il limite di spesa dell'opera.

Situazione finanziaria Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona

milioni di euro

LOTTI COSTRUTTIVI	Costo Totale Opere	CdP-I 2017-2021	Rimodulazioni/de finanziamenti 2018-2019	CdP-I 2017-2021 Agg. 2018-2019	Fabbisogno residuo	Delibere CIPE	
						ultima approvazione	n. Delibera
Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	3.430,00	2.875,07	0,00	2.875,07	554,93		
1^ lotto funzionale: 1° lotto costruttivo Tratta Brescia Est - Verona	1.892,00	1.892,07	-0,07	1.892,00	-	prog.def.	2017 n.42
1^ lotto funzionale: 2° lotto costruttivo Tratta Brescia Est - Verona	607,00	607,00		607,00	-	autorizzazione 2^ lotto costruttivo	2019 n.68
Nodo di Verona Ovest	376,00	376,00		376,00	-	approvazione prog. prel.	2019 n.69
2^ lotto funzionale: Quadruplicamento in uscita da Brescia	555,00	0,00	0,07	0,07	554,93		

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**AV/AC Verona-Padova: sottratta Verona-Vicenza**

Il CIPE, con Delibera n. 94/2006, ha approvato il progetto preliminare del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova, limitatamente alle tratte esterne (Verona-Montebello Vicentino-interconnessione di Vicenza e Grisignano di Zocco-Padova), mentre per la tratta intermedia Montebello Vicentino-Vicenza-Grisignano di Zocco il CIPE ha individuato il solo corridoio di sotto-attraversamento di Vicenza nell'ambito del quale collocare un nuovo tracciato.

Con il Protocollo di Intesa sottoscritto il 29 luglio 2014 tra il MIT, la Regione Veneto, RFI, il Comune di Vicenza e la CCIAA di Vicenza, è stata definita la soluzione progettuale per l'attraversamento di Vicenza.

Nello specifico la nuova soluzione prevede, per la tratta centrale del progetto, un tracciato prevalentemente in superficie da Montebello a Vicenza, con l'inserimento delle nuove stazioni di Vicenza Fiera, Vicenza Tribunale e l'eliminazione dell'attuale stazione di Vicenza centrale.

Lo Studio di Fattibilità è stato approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel mese di gennaio 2015.

Con il CdP-I 2012-2016 ed il successivo Accordo, la tratta Verona-Padova è stata articolata nelle due sub tratte Verona-Vicenza, prioritaria, con CVI pari a 4.153 milioni di euro, e Vicenza-Padova con CVI pari a 1.249 milioni di euro.

Dal punto di vista finanziario con l'Aggiornamento 2015 del CdP-I 2012-2016 sono state contrattualizzate ulteriori risorse finanziarie per complessivi 1.500 mln di euro recati dalla Legge di Stabilità 2015 a valere del capitolo di bilancio 7122 pg.7.

Allo stato attuale la Linea AV/AC Verona-Padova, di lunghezza complessiva di 77 km di nuova linea a doppio binario, è stata suddivisa in 3 lotti funzionali:

1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza: comprende la Tratta AV/AC Verona-Bivio Vicenza (competenza GC) di lunghezza 44,25 km e gli interventi del Nodo di Verona Est (competenza RFI), che includono la realizzazione di circa 6,6 km di nuovi binari AV/AC, una nuova stazione elementare AV/AC a Verona Porta Nuova e uno scalo merci di tre binari in zona Cason.

In data 30/10/2015 RFI ha trasmesso al MIT il Progetto Definitivo per l'avvio dell'Iter autorizzativo, ancora in corso. Il CIPE, con delibera n. 84/2017 del 22.12.2017 pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 165 del 18.07.2018, ha approvato il progetto definitivo della tratta AV/AC "Verona-Bivio Vicenza" ed ha autorizzato l'avvio alla realizzazione del 1° lotto costruttivo. In data 6 agosto 2020 è stato sottoscritto l'Atto Integrativo con il Consorzio Iricav Due. L'avvio della realizzazione del 1° lotto costruttivo è avvenuto in data 20.09.2020.

Relativamente al Nodo AV/AC di Verona EST, RFI ha ultimato e trasmesso al MIT il 09 ottobre 2017, per avvio dell'iter autorizzativo, il Progetto Preliminare che è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, nella seduta del 14 maggio 2020 dal CIPE, con un limite di spesa di 379,96 milioni di euro. Nel corso del 2020 è stata avviata la progettazione definitiva.

2° lotto funzionale attraversamento di Vicenza: comprende la realizzazione della nuova linea AV/AC, con tracciato in superficie in affiancamento alla linea esistente, tra il km 43+650 ed il km 49+827, la rilocazione verso nord di 4,3 km dell'esistente linea Milano-Venezia, il riassetto del PRG di Vicenza con realizzazione di una nuova stazione elementare AV/AC, nonché l'inserimento al km 46+400 della nuova fermata Fiera, a servizio sia della linea storica che dell'alta velocità.

Il Progetto Preliminare è stato ultimato e trasmesso al MIT in data 11 ottobre 2017 per avvio dell'iter autorizzativo ed è stato approvato dal CIPE in data 26/11/2020. Attualmente, sono in corso di definizione gli accordi per l'avvio della Progettazione Definitiva da parte del GC.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3° lotto funzionale Vicenza-Padova: l'intervento è sospeso per assenza di finanziamenti ed è stata avviata una project review per l'ottimizzazione delle progettazioni già sviluppate e per una maggiore sostenibilità economica e ambientale.

Per il tratto compreso tra il bivio della Schio-Treviso e la fermata di Lerino in comune di Grisignano di Zocco, il tracciato è stato ridefinito dallo studio di fattibilità predisposto da Italferr nel 2014 e approvato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto nel gennaio 2015.

Per il tratto compreso tra Grisignano di Zocco e Padova, il tracciato coincide con quello del progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera n.94/2006.

Situazione finanziaria Linea AV/AC Verona-Padova

milioni di euro

GRANDI OPERE PER LOTTI COSTRUTTIVI	Costo Totale Opere <i>CdP-I 2017-2021</i>	Costo totale Opere agg.	CdP-I 2017- 2021 <i>Risorse</i>	Rimodulazioni/ definanziamenti 2018-2019	CdP-I 2017-2021 Agg. '18-'19 <i>Risorse</i>	Fabbisogno residuo	Delibere CIPE	
							ultima approvazione	n. Delibera
Linea AV/AC Verona-Padova:	5.214,00	5.305,11	1.513,94	0,06	1.514,00	3.791,11		
1° lotto funzionale Verona-bivio Vicenza	3.093,00	3.139,96	1.363,94	0,06	1.364,00	1.775,96	prog. def. e avvio lavori	2017 n. 84
Nodo di Verona Est	380,00	379,96	380,00		380,00	-0,04	progetto preliminare	2020 n. 11
1° lotto costruttivo	984,00	984,00	983,94	0,06	984,00	0,00		
2° lotto costruttivo	1.729,00	1.776,00				1.776,00		
2° lotto funzionale: Attraversamento Vicenza	805,00	849,150	150,00	-	150,00	699,15	progetto preliminare	2020 n. 64
1° lotto costruttivo	150,00	150,00	150,00		150,00	0,00		
2° lotto costruttivo	655,00	699,15				699,15		
3° lotto funzionale Vicenza-Padova	1.316,00	1.316,00	-	-	-	1.316,00		

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.7 Il rendiconto dei finanziamenti al 31/12/2020.

In questa sezione si riporta il rendiconto dettagliato dell'evoluzione delle risorse stanziato dallo Stato e da altri Enti finanziatori (UE, EE.LL.) per la rete convenzionale e contrattualizzate con l'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017 - 2021.

3.7.1 I finanziamenti e le erogazioni per la Rete Convenzionale

Nel prospetto successivo viene rappresentata l'evoluzione delle coperture finanziarie che, con l'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021, hanno raggiunto il valore complessivo di **79.197,87 milioni di euro** così ripartiti:

- **66.802,41 milioni** per le opere in corso (Tabella A - grado di copertura pari al 100%),
- **12.395,46 milioni** per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi (Tabella B - costo totale pari a 17.310 milioni di euro – grado di copertura 72%).

In particolare, come si evince dalla tabella seguente, con l'Aggiornamento 2018-2019 del CdP 2017-21, il valore delle coperture finanziarie è passato da 65.957,49 milioni di euro a **79.197,87 milioni di euro**, per effetto delle variazioni alle risorse finanziarie dovute principalmente a:

- trasferimento nella Tabella "Investimenti ultimati" di interventi conclusi pari a **2.097,72** milioni di euro;
- recepimento del definanziamento/ridestinzioni per un valore complessivo di circa **503,30** milioni di euro derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;
- contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di circa **15.863,21** milioni di euro.

Rete Convenzionale - Coperture finanziarie dell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I

Tabelle CdP-I 2017-21	Coperture di competenza contrattualizzate						milioni di euro
	Totale competenza CdP-I 2017-2021	Trasferimenti in "Tab.C Opere ultimate"	Riclassifiche	Risorse aggiuntive CdP-I 2017-2021 Agg. '18-'19	Definan.	Rimodulazioni	Totale competenza CdP-I 2017-2021 Agg. '18-'19
Opere in corso - (Tabella A)	49.696,61	(2.097,72)	5.365,50	14.469,52	(461,53)	(169,97)	66.802,41
Investimenti realizzati per lotti costruttivi - (Tabella B)	16.260,88		(5.366,56)	1.392,04	(9,68)	118,77	12.395,46
Totale	65.957,49	(2.097,72)	(1,06)	15.861,56	(471,21)	(51,20)	79.197,87
Opere ultimate (Tabella C)	60.668,35	2.097,72	1,05	1,65	(32,09)	51,20	62.787,88
Totale generale (A+B+C)	126.625,84	0,00	0,00	15.863,21	-503,30	0,00	141.985,75

La composizione attuale delle coperture finanziarie relative alla rete convenzionale (esclusa AV/AC TO-MI-NA), riportata nell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021, è rappresentata nel successivo prospetto articolato per capitoli di bilancio.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Rete Convenzionale (esclusa TO-MI-NA): Coperture finanziarie per fonte dell'Aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021

Tipo Rete		Capitale di bilancio	Descrizione fonte	Risorse contrattualizzate all'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021										
				Totale coperture del portafoglio Agg. 2018-2019 del CdP-I 2017-2021	Nuove Risorse contrattualizzate CdP-I 2017-2021	Definanziamenti contrattualizzati CdP-I 2017-2021	Trasferimenti in Tabella E	Definanziamenti per fonte	Totale coperture del portafoglio CdP-I 2017-2021	Nuove Risorse contrattualizzate Agg. 2018-2019 del CdP-I 2017-2021	Definanziamenti contrattualizzati Agg. 2018-2019 del CdP-I 2017-2021	Trasferimenti in Tabella E	Totale coperture del portafoglio Agg. 2018-2019 del CdP-I 2017-2021	
Rete Rete	7122	CAP 7122 - P.G. 1 - CONTRIBUTI IN CONTO RAPPRESENTATI DA CORRISPONDENZE ALIQUOTE FERROVIE DELLO STATO SPA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGRAMMA DI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO E AMMODERNAMENTO DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARE	2.263		-			2.263		-		2.263		
		CAP 7122 - P.G. 2 - FONDO OPER. RIFINANZIAMENTO ART. 1, COMMA 84, L.F. 266/05	25.978	10.580	(442)	(2.597)		33.518	27		(80)	33.465		
		CAP 7122 - P.G. 4 - INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA (D.L. 36.06.2013 N° 48 art. 1ter co.2 "emergenza ambientale")	1.030	70				1.100				1.100		
		CAP 7122 - P.G. 6 - RFI TRATTA CANCELLO FRASSO TOLEDO - AV NAPOLI BARI	75					75				75		
		CAP 7122 - P.G. 7 - RFI BRESSA VERONA PADOVA - FRASSA TOLEDO UTILIANO - APICE ORSABA	4.660					4.660				4.660		
		CAP 7122 - P.G. 8 - ADEGUAMENTO TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO ADRIATICO BOLOGNA - LECCE	215					215				215		
		CAP 7122 - P.G. 9 - Contributi in conto impianti da corrispondere a FS SpA per la nuova linea ferroviaria "Torreandrea - Maratea-Matera"		210				210				210		
		CAP 7122 - P.G. 10 - Fondo ex art.1 comma 1072 della Legge di Bilancio 2018 (SPCM 2018)							5.900			5.900		
		CAP 7122 - P.G. 11 - Fondo ex art.1 comma 95-98 della Legge di Bilancio 2019							7.264			7.264		
		Subtotale Legge Finanziaria e altre fonti collegate (Cap. 7122)			34.221	10.860	(442)	(2.597)		42.041	13.190	-	(80)	55.152
Rete Rete	7123	Legge 30/04	203					203				203		
		Legge 154/06 (C.d.P. 94-003) "Addendum"	1.059				(58)	1.059				1.059		
		Legge 174/06	3					3				3		
		Legge 102/09	84				(3)	84				84		
		Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Finanziaria"	48					48				48		
		Fondo FSC (ex FAG) Agg. 2009 cap. 7120	460					460				460		
		Attualizzazione contributi quinquennali	1.118					1.118				1.118		
		Legge 10/03 - Superamento	642				(1)	642				642		
		Legge di stabilità 2013 L. 24.12.2012 N° 228	0					0				0		
		Decreto MISE 17.07.2013 N° 268 (a valere sul Fondo costituito ai sensi del Decreto Legge 60/2013)	510					510				510		
Rete Rete	800 e s.s.	Infrastruttura CPE 16/2004 (Prov. al IV Addendum CDP 03.05)	0					0				0		
		Legge 6/14	41					41				41		
		Fondo FSC (ex FAG) Agg. 2009	207					207				207		
		Fondo FSC (ex FAG) - Piano per il sud 2012-2013-2014 - Cultura di Regio	1.030	1.858				1.030	2.197	(72)		1.030		
		Legge 94/175	1					1				1		
		Legge 142/1986	1					1				1		
		Legge 150/1987	23					23				23		
		Legge 236/98	15					15				15		
		Contributi Legge 190/2014 (art. 1 comma 296)		49				49				49		
		Rete Rete	900	Legge Obiettivo (Decreto MISE 17/07/2013 N° 268)	176					176				176
Legge Obiettivo 2009	935							935				935		
Fondo Infrastruttura Ferroviaria a Strada - Trenitalia - Stretto	924							924				924		
Fondo Infrastruttura Ferroviaria a Strada - ST - Valico dei Gioi	665							665	29			694		
Contributi quinquennali per lavori sulla tratta Andora-Francia-Liguria	225							225		(225)		0		
Fondo per la Infrastruttura portuali														
Legge 10/03 - Superamento	90							90		(3)		87		
Legge 10/03 - Superamento (Decreto MISE 17/07/2013 N° 268)	270							270				270		
Legge 10/03 - Superamento (Decreto MISE 17/07/2013 N° 268)	215							215		(8)		207		
Decreto Legge 133/2014 Superamento	60							60		(60)		0		
Rete Rete	940	Decreto Legge 133/2014 Superamento (Decreto MISE 17/07/2013 N° 268)	29			(29)						0		
		Fondo di rotazione - riduzione del tasso di collocamento	1.185	141	(45)			1.285		(24)		1.262		
		Legge 10/03 - Superamento	35					35				35		
		Subtotale altre Fonti Stato			10.254	2.048	(69)			12.233	2.228	(930)	14.131	
		Fondi consuntivi	3.700	527	(147)			4.079	43	(43)		4.080		
		Risorse da terzi (D.L. 15/11/1997 Finanziaria e altre)	2.300	490	17			2.807	402	(143)		3.106		
		Totale Rete Convenzionale/AC			50.570	13.925	(666)	(2.597)		61.231	15.861	(963,36)	(80)	76.511

Di seguito si riporta il prospetto delle risorse erogate per cassa al Gestore alla data del 31 dicembre 2020 per l'attuazione dei programmi di investimento contenuti nel CdP-I relativi alla Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA), a fronte delle coperture di competenza contrattualizzate nel Contratto.

Il prospetto mostra distintamente, per capitoli di bilancio e fonti di finanziamento, le erogazioni ricevute a tutto il 31 dicembre 2020, pari complessivamente a **33.600 milioni di euro**, ovvero corrispondenti a circa il 44% degli stanziamenti di competenza complessivi.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Rete (esclusa AV/AC TO-MI-NA): Erogazioni di cassa per capitoli di bilancio e fonti di finanziamento

milioni di euro

Tipo fonte	Cap. bilancio	Descrizione fonte	Coperture di competenza del portafoglio progetti agg. 2018-2019 del CdP-I 2017-2021	Erogazioni di cassa relative al portafoglio progetti agg. 2018-2019 CdP-I 2017-2021		
				al 2020	% totale vs competenza	di cui 2020
7122		CAP. 7122 - P.G. 1 - CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI DA CORRISPONDERE ALL'IMPRESA FERROVIE DELLO STATO SPA PER LA REALIZZAZIONE DI UN PROGRAMMA DI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO E AMMODERNAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	2.263	1.531	68%	50
		CAP. 7122 - P.G. 2 - FONDO OPERE: RIFINANZIAMENTO ART. 1, COMMA 84, L.F. 266/05	33.465	18.199	54%	2.754
		CAP. 7122 - P.G. 4 - INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA (D.L. 26.04.2013 N° 43 art. 7ter co.2 " emergenze ambientali")	1.100	620	56%	120
		CAP. 7122 - P.G. 6 - RFI TRATTA CANCELLO FRASSO TELESINO - AV NAPOLI BARI	75	35	46%	35
		CAP. 7122 - P.G. 7 - RFI BRESCIA VERONA PADOVA -FRASSO TELESINO VITULANO - APICE ORSARA	4.660	1.000	21%	672
		CAP. 7122 - P.G. 8 - ADEGUAMENTO TRACCIATO E VELOCIZZAZIONE ASSE FERROVIARIO ADRIATICO BOLOGNA LECCE	215	210	98%	6
		CAP. 7122 - P.G. 9 - Contributi in conto impianti da corrispondere a FS SpA per la nuova linea ferroviaria "Ferrandina - Matera La Martella"	210	-	0%	-
		CAP. 7122 - P.G. 10 - Fondo ex art.1 comma 1072 della Legge di Bilancio 2018 (DPCM 2018)	5.900	30	1%	30
		CAP. 7122 - P.G.11 - Fondo ex art.1 commi 95-98 della Legge di Bilancio 2019	7.264	30	0%	30
		Subtotale Leggi Finanziarie e altre fonti collegate (cap. MEF 7122)	55.152	21.595	39%	3.698
Fonti Stato	7123	Legge 30/98	203			
		Legge 354/98 (CdP 94-00) 3° Addendum	1.059			
		Legge 194/98	3	1.396	70%	-
		Legge 472/1999	84			
		Finanziaria 2007 L. 27.12.2006 N° 296 "Pontremolese"	48			
	7120	Fondi FAS - MEF agg. 2009 cap. 7120	460	460	100%	-
	7124	Attualizzazione contributi quindicennali	1.118	1.118	100%	-
	7102	Legge 189/83 - Soppressione PL	642	642	100%	-
	7140	Decreto MIT/MEF 17.07.2013 N° 268 (a valere sul Fondo costituito ai sensi del Decreto Legge 69/2013)	510	490	96%	70
	8000	Legge 64 / 86	41	8	19%	-
		Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg. 2009	207	84	41%	-
		Fondi FSC (ex- FAS) - MIT agg. 2010/2011 per il Piano per il sud	1.030	367	36%	189
		FSC 2014-2020 - Cabina di Regia	3.983	-	0%	-
	7149	Legge 341/95	1			
		Legge 641/1996	1	41	100%	-
		Legge 135/1997	23			
		Legge 208/98	15			
	8274	Contributi Legge 190/2014 (art. 1 comma 294)	49	-	0%	-
	7140	Legge Obiettivo (incluso decreto MIT/MEF del 30/12/2004)	176	785	70%	151
Legge Obiettivo 2009		935				
7103	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - Treviglio - Brescia	924	791	86%	-	
7108	Fondo Infrastrutture ferroviarie e Stradali - 3° Valico dei Giovi	694	572	82%	135	
7109	Fondo di rotazione - riduzione del tasso di cofinanziamento	1.262	54	4%	54	
7148	Legge 651/96 - Legge 270/97 - GIUBILEO (**)	35	35	100%	-	
	Fondo per le Infrastrutture portuali	3	-	0%		
7104	Oi Sbocca Italia (Verona-Padova)	89	89	100%	89	
7109	Oi Sbocca Italia Tunnel di Base del Brennero	270	52	19%	52	
7144	Oi Sbocca Italia Pistoia - Lucca viareggio	207	151	73%	125	
7149	Decreto Legge 133/2014 Soppr. Passaggi a livello	60	47	79%	3	
	Subtotale altre Fonti Stato	14.131	7.181	51%	867	
Altre fonti	Fonti comunitarie		4.090	3.173	78%	188
	Risorse da terzi (E.E.LL., Altri Enti finanziatori e altro)		3.139	1.651	53%	144
	Totale Rete Convenzionale/AC		76.511	33.600	44%	4.898

Nel dettaglio, le erogazioni effettivamente registrate nel corso dell'anno 2020, sono state pari a **4.898 milioni di euro**, ripartite come di seguito indicato:

- **3.698** milioni di euro a valere sul capitolo di bilancio MEF 7122, così articolati:
 - 50 milioni di euro, sul pg.1;
 - 2.754 milioni di euro, sul piano gestionale (pg) 2;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 120 milioni di euro, sul pg.4 (INFRASTRUTTURA NAZIONALE FERROVIARIA ex D.L. 26.04.2013 N° 43 art. 7ter co.2 c.d. Decreto emergenze ambientali);
- 35 milioni di euro, sul pg. 6 (tratta Cancellò Frasso Telesino – AV Napoli-Bari);
- 672 milioni di euro sul pg.7 (Brescia-Verona-Padova, Frasso Telesino Vitulano – Apice-Orsara);
- 6 milioni di euro, sul pg.8 (Adeguamento tracciato e velocizzazione asse ferroviario adriatico Bologna Lecce);
- 30 milioni di euro, sul pg. 10 (Fondo ex comma 1072 della Legge di Bilancio 2018);
- 30 milioni di euro, sul pg. 11 (Fondo ex art. 1 commi 95-98 della Legge di Bilancio 2019);
- **151 milioni di euro** relativi ad incassi su risorse stanziati dalla Legge Obiettivo di cui 63 milioni per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi, 68 milioni per la linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia e 20 milioni di euro per il finanziamento dell'intervento "Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di Base del Brennero – I Lotto Costruttivo – Opere in Corso";
- **70 milioni di euro** (capitolo 7540 MIT) relativi alle risorse assegnate dal Decreto Legge n. 69/2013 per interventi di miglioramento della rete ferroviaria (cd. "DL del fare");
- **189 milioni di euro** (cap. 8000 MEF - Fondo Sviluppo e Coesione) a valere sulle risorse assegnate dal Piano Sud;
- **103 milioni di euro** (cap.7518 MIT) relativi alle risorse stanziati dalla Delibera CIPE 86/2011 a valere sulle risorse di cui al comma 1 dell'art.32 del Decreto Legge n.98/2011 (Fondo Infrastrutture Ferroviarie e stradali) assegnate a RFI per la linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi – III lotto costruttivo;
- **32 milioni di euro** (cap.7518 MIT) stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd "Sblocca Italia");
- **3 milioni di euro** (capitoli 7549 MIT) a valere sulle risorse stanziati dalla Legge n.164/2014 (cd. "Sblocca Italia");
- **54 milioni di euro** (capitoli 7493 MIT) a valere sulle risorse stanziati sul Fondo di Rotazione – riduzione del tasso di cofinanziamento;
- **125 milioni di euro** (capitolo 7564 MIT) a valere sulle risorse stanziati dall'art. 3, comma 2, lettera b) del D.L. n. 133/2014 (cd. "Sblocca Italia") convertito dalla L. 164/2014, (cd. "Sblocca Italia") destinati al "Quadruplicamento della Linea ferroviaria Pistoia - Lucca";
- **52 milioni di euro** (capitolo 7528 MIT) a valere sulle risorse stanziati dall'art. 3, comma 2, lettera b) del Decreto Legge n. 133/2014 (cd. "Sblocca Italia") convertito dalla L. 164/2014, (cd. "Sblocca Italia") destinati al "Potenziamento Asse ferroviario Monaco - Verona: Galleria di Base del Brennero – III Lotto Costruttivo";
- **89 milioni di euro** (capitolo 7516 MIT) a valere sulle risorse stanziati dall'art. 3, comma 2, lettera b) del Decreto Legge n. 133/2014 (cd. "Sblocca Italia") convertito dalla L. 164/2014, (cd. "Sblocca Italia") destinati alla nuova linea AV/AC "Verona-Padova";
- **188 milioni di euro** recati da fonti comunitarie, così articolati:
 - 110 milioni di euro derivanti da incassi relativi al Programma PON – FESR 2014-2020;
 - 78 milioni di euro derivanti da incassi comunitari relativi a risorse CEF 2014-2020 (compreso BBT);
- **144 milioni di euro** derivanti da Enti terzi (EE.LL, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 - Patti Sud, operazioni di autofinanziamento).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.7.2 I finanziamenti e le erogazioni per la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli

In questa sezione si presenta il rendiconto della situazione finanziaria del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli, con particolare riferimento alle risorse di natura pubblica a copertura dell'investimento.

Il totale degli stanziamenti pubblici per competenza destinati al progetto alla data del 31 dicembre 2020, è pari a **32.623 milioni di euro** e ripartito secondo i seguenti impieghi:

- **27.805 milioni di euro** a carico risorse pubbliche - di cui 27.274 milioni di euro di fonti Stato e di 531 milioni di euro di risorse comunitarie – a copertura del costo dell'investimento;
- **4.818 milioni di euro** per impieghi di natura finanziaria connessi al modello di finanziamento sottostante che ha previsto il ricorso al settore creditizio per una parte del fabbisogno.

Nella successiva tabella viene riportata l'articolazione delle singole fonti di finanziamento e la loro destinazione per impieghi.

Finanziamenti pubblici Rete AV/AC – Torino – Milano – Napoli

Descrizione Fonte	Coperture di competenza			Erogazioni da Stato/UE		
	Stanziati	di cui opere	di cui altri impieghi	al 31.12.2019	anno 2020	al 31.12.2020
Contratto di programma 1994-2000	5.306					
Finanziaria 1996 L. 28.12.1995 N° 500 (Addendum N° 1)	715					
Finanziaria 1998 L. 27.12.1997 N° 450 (Addendum N° 2)	2.195					
Finanziaria 2001 L. 23.12.2000 N° 388 (CdP 01-05)	1.343					
Finanziaria 2002 L. 28.12.2001 N° 448 (CdP 01-05) 1° Addendum	2.696	5.128	1.474	6.370		6.370
Finanziaria 2003 L. 27.12.2002 N° 289 (CdP 01-05) 2° Addendum	216					
Finanziaria 2004 L. 24.12.2003 N° 350 (CdP 01-05) 3° Addendum	561					
Definanziamento di 5.314 mln di euro (tabella E legge finanziaria 2004) e riallocazione fondi su Rete Convenzionale per 1.116 (3° Addendum)	(6.430)					
Finanziaria 2005 L. 30.12.2004 N° 311 (CdP 01-05) Acc. Prel. IV Addendum	763		763	649		649
Definanziamento post Delibera CIPE 10/2009	(346)		(346)	0		0
Subtotale finanziamenti da cap. di bilancio 7122 (post definanziamento 2009)	7.019	5.128	1.891	7.019	-	7.019
Bilancio dello Stato 2006 (Cap. 2222)	618		618	618		618
Legge 248/2006	1.800	1.800		1.800		1.800
Anticipazione contributi LF 2007 (art. 1 comma 975) (*)	1.500	1.162	338	1.162		1.162
LF 2007 (art.1 comma 964) (**)	8.092	6.121	1.971	7.292	400	7.692
LF 2007 (art.1 comma 964) Accollo Debito ISPA	13.063	13.063	-	13.063		13.063
Totale da Stato	32.092	27.274	4.818	30.954	400	31.354
Fonti comunitarie	531	531	-	531	-	531
Totale fonti pubbliche	32.623	27.806	4.818	31.485	400	31.885

(*) L'art. 1 comma 975 ha modificato la disciplina dell'art. 1 comma 84 della Finanziaria 2006, stornando una quota delle risorse a beneficio della rete convenzionale (100 milioni di euro per quindici anni a partire dal 2007) e lasciando in capo al sistema AV/AC TO-MI-NA 1.500 milioni di euro in ragione di 100 milioni di euro annui a partire dal 2006.

(**) Le risorse sono così articolate: 392 milioni di euro per l'anno 2007, al netto del definanziamento di 8 milioni di euro, 1.300 milioni di euro per l'anno 2008, 1.600 milioni di euro per l'anno 2009 e 4.800 milioni di euro per il periodo 2010 - 2021 in ragione di 400 milioni di euro annui.

A fronte delle risorse di competenza di natura pubblica, le erogazioni complessive al 31 dicembre 2020 sono state pari a **31.885 milioni di euro**, di cui 31.354 milioni di euro a valere su fonti statali e 531 milioni di euro su fonti comunitarie.

In particolare, per l'anno 2020 le erogazioni complessive ammontano a 400 milioni di euro che traggono origine dalla Legge Finanziaria 2007 (art.1, comma 964).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.8 Lo stato di attuazione

Si illustra nel seguito lo stato di attuazione, aggiornato al 31 dicembre 2020, degli investimenti realizzati dal Gestore dell'infrastruttura nell'ambito del Contratto di Programma - parte Investimenti 2017-2021.

Sono altresì indicate, in un apposito paragrafo, le principali opere attivate all'esercizio ferroviario.

3.8.1 La spesa per gli investimenti del Contratto di Programma - parte Investimenti

Nel corso del 2020 la spesa per gli investimenti della Rete Convenzionale/Alta Capacità (esclusa la linea AV/AC TO-MI-NA) iscritte nel CdP – I 2017-2021, è stata pari a **3.542 milioni di euro**, articolata nel modo seguente:

- **3.099 milioni di euro** per gli investimenti compresi nelle Tabelle A01/02/03/04/05/06/07/08, sezione opere in corso;
- **400 milioni di euro** per gli investimenti in Tabella B, realizzati per lotti costruttivi;
- **43 milioni di euro** relativi a code di contabilizzazioni di investimenti inseriti nella Tabella C “Opere ultimate”.

Per quanto attiene, invece, alla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli, la spesa nel corso del 2020 per i lavori di completamento è stata pari a **110 milioni di euro**, articolata nel modo seguente:

- **85 milioni di euro** per gli investimenti in Tabella A09, sezione opere in corso;
- **25 milioni di euro** relativi a code di contabilizzazioni di investimenti inseriti nella Tabella C “Opere ultimate”.

Pertanto, nel 2020, la spesa complessiva per investimenti compresi nel Contratto di Programma parte Investimenti è stata pari a **3.652 milioni di euro**.

Contabilizzazioni per classi di investimento

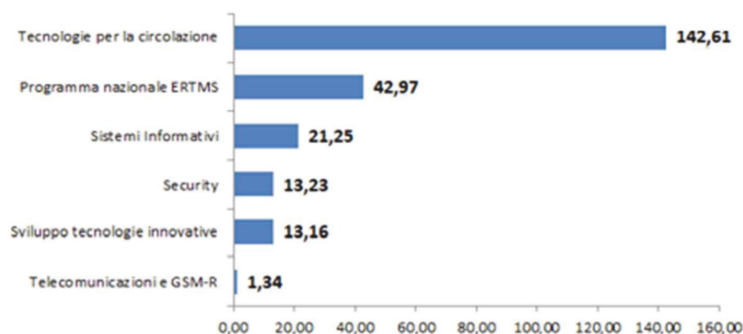
milioni di euro

TIPOLOGIA DI INVESTIMENTO	SEZIONE 1 Opere in corso finanziate	al 2019 (pro forma)	Contabilizzazioni		Avanzamento % al 2020
			2020	al 2020	
Aggiornamento 2018-2019, CdP 2017-2021 Parte investimenti (B)	141.986	93.625	3.652	97.277	69%
01 - Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	11.230	7.802	1.254	9.056	81%
02 - Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	4.572	2.077	235	2.312	51%
03 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	169	57	9	66	39%
04 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	4.593	1.428	172	1.601	35%
05 - Programmi città metropolitane	9.543	5.244	258	5.502	58%
06 - Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	659	111	26	137	21%
07 - Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	595	21	7	28	5%
08 - Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	32.756	9.718	1.138	10.857	33%
09 - Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli	2.686	1.585	85	1.671	62%
B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi	12.395	3.374	400	3.774	30%
C - Opere Ultimate	62.788	62.207	68	62.274	99%
di cui Rete Convenzionale	33.474	33.244	43	33.286	99%
di cui Rete AV	29.314	28.963	25	28.988	92%

0,00 100,00 200,00 300,00 400,00 500,00 600,00 700,00 800,00 900,00 1.000,00

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento (Tabella A02)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento tecnologico della rete per l'anno 2020 è pari a **234,56 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

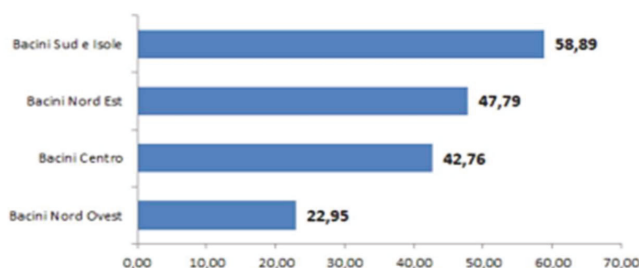
Investimenti per Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento (Tabella A02): contabilizzazioni anno 2020**Valorizzazione turistica delle ferrovie minori (Tabella A03)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sul programma di valorizzazione delle ferrovie turistiche per l'anno 2020 è pari a **8,78 milioni di euro**; le principali realizzazioni hanno riguardato le seguenti linee:

- Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia (1^a Fase) - studio di fattibilità
- Benevento-Pietrelcina-Boscoredole.

Valorizzazione delle reti regionali (Tabella A04)

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento e sviluppo infrastrutturale della rete regionale per l'anno 2020 è pari a **172,39 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

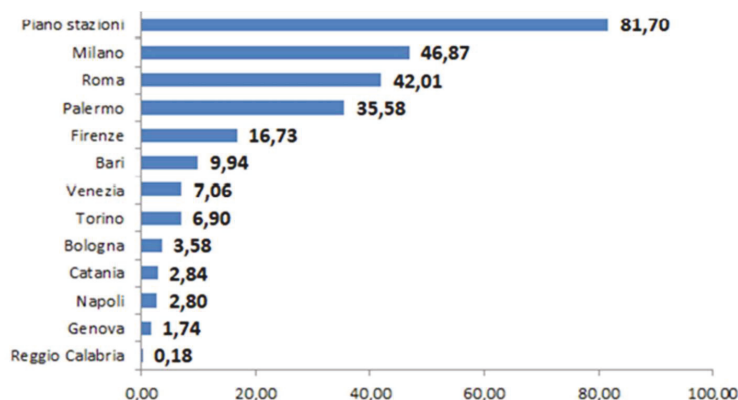
Investimenti per la valorizzazione delle reti regionali: contabilizzazioni anno 2020

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

I lavori più significativi hanno interessato il potenziamento della linea Pistoia-Lucca al servizio del trasporto regionale toscano, l'elettrificazione e l'ammodernamento delle linee Salerno - Mercato S.S. - Avellino - Benevento e Mercato S.S. - Codola - Sarno, l'elettrificazione della linea Civitanova-Macerata-Albacina, l'elettrificazione dell'anello bellunese ed interventi di upgrading infrastrutturale e tecnologico diffusi al Nord/Sud.

Programma città metropolitane (Tabella A05)

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento delle principali aree metropolitane per l'anno 2020 è pari a **257,94 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Investimenti per le aree metropolitane: contabilizzazioni anno 2020

Gli investimenti per lo sviluppo delle **Aree Metropolitane** hanno riguardato:

- per il **68%** interventi volti allo sbottigliamento dei principali **nodi urbani**, di seguito le principali attività:
 - **Nodo di Milano (18%)**: in corso gli interventi sul Ponte San Michele tratta Paderno d'Adda-Calusco, PRG/ACC Milano Lambrate, fermate Porta Romana e Tibaldi e interventi diffusi per lo sviluppo del traffico metropolitano e regionale;
 - **Nodo di Roma (16%)**: raddoppio della linea FL2 nel tratto Lunghezza-Guidonia, e potenziamento tecnologico nodo di Roma 1^a e 2^a fase (tratte Orte-Tiburtina-Ostiense-Cesano, Termini-Ciampino-Colleferro, Temini-Campoleone-Nettuno, Ostiense-Fiumicino, Ostiense-Civitavecchia, linee Castelli Romani);
 - **Nodo di Palermo (14%)**: in corso gli interventi sulla tratta Fiumetorto-Castelbuono e sul passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini;
 - **Nodo di Firenze (6%)**: in corso gli interventi per il potenziamento tecnologico del nodo di Firenze e interventi diffusi per lo sviluppo del traffico metropolitano e regionale;
 - **Nodo di Bari (4%)**: in corso gli interventi per la realizzazione della variante Bari C.le-Bari Torre a Mare, la variante in ingresso sulla linea viaggiatori Bari-Taranto e la modifica radice lato Nord Bari C.le e ACC Bari Parco Nord;
- per il **32%** intervento volti alla **riqualificazione delle stazioni** attraverso l'attuazione dei Piani Easy e Smart Station.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Programma Porti e Interporti – Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete (Tabella A06)**

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento dei collegamenti con porti/interporti e di ultimo/penultimo miglio per l'anno 2020 è pari a **26,39 milioni di euro**.

Le principali realizzazioni hanno riguardato l'upgrading prestazionale degli scali merci di Torino Orbassano, Milano Smistamento e delle linee di adduzione al Porto di Ravenna e Trieste.

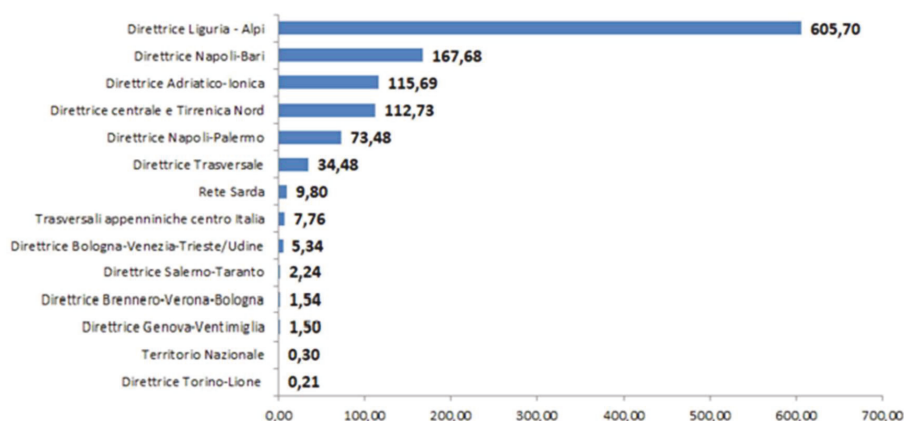
Programma Aeroporti – Accessibilità su ferro (Tabella A07)

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento dei collegamenti di ultimo/penultimo miglio per l'anno 2020 è pari a **6,78 milioni di euro**.

Le principali realizzazioni hanno riguardato il collegamento ferroviario con gli aeroporti di Catania Fontanarossa, Bergamo, Brindisi, Genova e Venezia.

Interventi prioritari ferrovie – direttrici di interesse nazionale (Tabella A08)

Il totale delle contabilizzazioni registrate sui programmi di potenziamento delle direttrici di interesse nazionale per l'anno 2020 è pari a **1.138,46 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura.

Investimenti per direttrici di interesse nazionale: contabilizzazioni anno 2020

Le principali realizzazioni hanno riguardato:

- **Direttrice Liguria-Alpi (53%)**: in corso gli interventi sul Terzo Valico dei Giovi per l'estensione del sistema AV/AC lungo l'asse Milano-Genova; potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole per eliminare gli attuali colli di bottiglia e migliorare le interconnessioni con il sistema portuale genovese; interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Reno-Alpi per rispondere alle esigenze del mercato e in coerenza agli standard di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Gli interventi si concentrano sui punti critici

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

della rete e sono mirati all'allungamento dei moduli di linea per consentire il transito di treni lunghi fino a 740 m e all'adeguamento della sagoma per consentire il transito di autostrada viaggiante o di contenitori high cubes.

- **Direttrice Napoli-Bari (15%):** interventi sulla linea Cancellò-Napoli per integrazione con linea AV/AC, raddoppio e velocizzazione tratta Cancellò-Frasso Telesino e potenziamento tecnologico Napoli-Bari-Lecce/Taranto.
- **Direttrice Adriatico-Jonica (10%):** in corso gli interventi sull'asse ferroviario Bologna-Lecce, adeguamento prestazionale del corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno, adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica Sibari-Melito Porto Salvo e il raddoppio Bari-Taranto;
- **Direttrice Centrale e Tirrenica Nord (10%):** interventi di adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno 1^a fase e upgrading della linea Direttissima Firenze-Roma (2^a fase);
- **Direttrice Napoli-Palermo (6%):** in corso gli interventi sull'asse Palermo-Catania per la riduzione dei tempi di viaggio, con un tempo di percorrenza stimato in circa 1h 45', e l'incremento della capacità e delle prestazioni (la nuova infrastruttura sarà adeguata alle Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità ferroviaria) e miglioramento dell'accessibilità.

Linea AV/AC Torino-Milano-Napoli (Tabella A09)

La spesa per il programma di sviluppo della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli nel 2020 è stata **complessivamente di 202,45 milioni di euro** di cui 110,28 milioni di euro per opere e 92,17 milioni di euro per interessi.

Le contabilizzazioni per opere sono così articolate: opere in corso per 85,31 milioni di euro ed opere ultimate per 24,98 milioni di euro, il livello di avanzamento economico delle opere al 31.12.2020 si attesta pertanto ad un totale di 30.577,69 milioni di euro, con un avanzamento del 96% sul valore dei costi totali (32.000 milioni di euro). Il quadro complessivo delle contabilizzazioni in esame articolato per tratte e nodi è riportato nella successiva tabella.

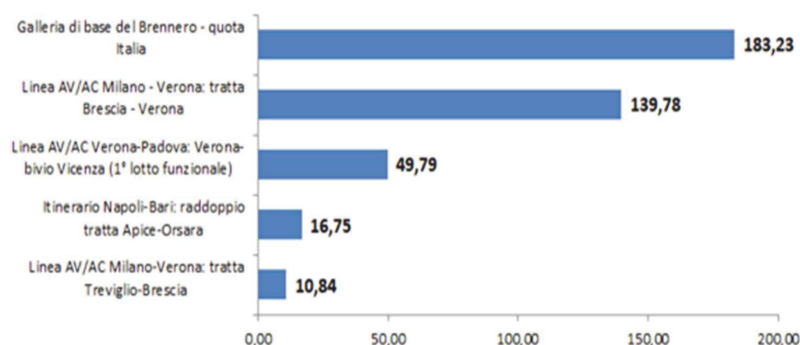
Investimenti sulla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli: Contabilizzazioni (Tabella A09 + ultimati)

Investimenti su tratte/nodi	Costo Totale Opere	Contabilizzazioni			
		al 31.12.2019	2020	al 31.12.2020	Avanzamento % al 2020
Tratta Torino-Milano	7.668,50	7.593,90	12,34	7.606,24	99%
Tratta Milano-Bologna	7.045,13	6.994,60	3,56	6.998,16	99%
Tratta Bologna-Firenze	5.719,54	5.692,39	1,92	5.694,31	100%
Tratta Roma-Firenze	455,34	324,48	34,68	359,16	79%
Tratta Roma-Napoli	5.979,70	5.790,44	2,58	5.793,02	97%
Nodo di Torino	3,25	3,24	-	3,24	100%
Nodo di Milano	44,00	43,13	-	43,13	98%
Nodo di Bologna	2.064,72	1.984,88	9,26	1.994,14	97%
Nodo di Firenze	1.612,35	822,17	39,65	861,82	53%
Nodo di Roma	764,40	733,33	5,95	739,28	97%
Nodo di Napoli	503,79	473,43	0,34	473,77	94%
Materiali di scorta	11,40	11,40	-	11,40	100%
Contingencies	127,89	-	-	-	0%
Totale TO-MI-NA	32.000,00	30.467,41	110,28	30.577,69	96%
Oneri finanziari e altri impieghi		5.327,45	92,17	5.419,62	

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Interventi realizzati per lotti costruttivi (Tabella B)

Il totale delle contabilizzazioni registrate per gli interventi realizzati per lotti costruttivi per l'anno 2020 è pari a **400,39 milioni di euro**, ripartiti come mostrato nella successiva figura:

Interventi realizzati per lotti costruttivi: contabilizzazioni anno 2020**3.8.2 Le principali opere attivate all'esercizio**

Nel corso del 2020 sono proseguite le attività di completamento ed attivazione all'esercizio ferroviario di investimenti pianificati, nel rispetto di quanto programmato.

A fine giugno è stato attivato il Sistema SDH nelle tratte Monza-Bergamo e Gallarate-Varese, nell'ambito dei lavori di seconda e terza fase sulla Rete Radio GSM-R.

Nel mese di novembre, in relazione al Progetto di Potenziamento Tecnologico del Nodo di Roma, è stato attivato il sistema ACCM tra le stazioni di Ciampino e Colleferro, sulla Linea Roma-Cassino, con contestuale attivazione dell'ACC del Posto periferico di Ciampino.

Nel mese di dicembre è stata attivata all'esercizio la fase 4.1 della stazione di Voltri nell'ambito del progetto di Potenziamento Tecnologico della Linea Genova-Ventimiglia, completando, di fatto, l'intervento del PRG della stazione di Voltri.

Il 28 dicembre, sulla linea "Direttissima" Firenze – Roma, nel tratto fra Rovezzano e Arezzo Sud, è stata inoltre completata l'installazione dell'ERTMS, il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni, e di un nuovo ACCM.

A febbraio è stata avviata la Progettazione Definitiva relativamente agli impianti di telecomunicazione (TLC), segnalamento (IS), Trazione Elettrica (TE) e luce e forza motrice (LFM) per l'impianto del porto di Trieste.

Relativamente al progetto di Potenziamento della Linea Venezia-Trieste è stata avviata la progettazione definitiva delle opere civili, soppressione PL ed adeguamento a modulo 750 metri a San Donà ed è stata avviata la progettazione e la realizzazione delle indagini archeologiche preventive richieste dalla Soprintendenza a San Giorgio di Nogaro dove è prevista la realizzazione di un fabbricato tecnologico nell'ambito dell'appalto di upgrading.

Nell'ambito del Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova è stata avviata la progettazione definitiva della fase 2 del Raddoppio della linea e sono state ultimate le progettazioni definitive del sistema ACCM/SCCM sulla tratta Mantova - Piadena.

È stato ultimato il progetto definitivo del Raddoppio S. Pietro – Bergamo - Montello e del collegamento ferroviario della Stazione di Bergamo con l'aeroporto di Orio al Serio.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

In Campania è stata avviata la progettazione definitiva del Nodo Complesso di Salerno Centrale e il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) della Elettificazione, velocizzazione ed ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente della linea Salerno-Mercato San Severino. A maggio è stato ultimato il progetto definitivo.

Inoltre, sono state ultimate le progettazioni definitive del prolungamento del sottopasso del Nodo e del prolungamento della metro di Salerno, tratta Arechi-Pontecagnano aeroporto.

Nell'ambito del collegamento Lamezia-Catanzaro-Dorsale Jonica, sono stati avviati il Progetto Definitivo della tratta Lamezia T. – Settingiano, a marzo, e lo Studio di Fattibilità Tecnico Economico dell'elettificazione della galleria Cutro, a settembre, ed è stato ultimato il progetto definitivo dell'adeguamento tecnologico della tratta Sibari-Melito porto Salvo.

Ad aprile sono state avviate le progettazioni definitive degli interventi nella Galleria del Virgolo, dell'ACC di Milano Certosa e del Nodo di Catania - interrimento Stazione di Catania Centrale; mentre sono state ultimate le progettazioni definitive del sistema ACCM/SCCM sulle linee dei Castelli Romani, del Nuovo collegamento Palermo Catania, dell'interrimento linea fronte pista Aeroporto di Catania.

A maggio sono stati avviati i progetti definitivi del Nodo di Verona Ovest, del Quadruplicamento Ciampino Capannelle e la 2^a Fase del PRG di Ciampino, della Galleria per l'interrimento della Porrettana a Casalecchio di Reno, della Nuova Stazione di Taranto Nasisi e dell'upgrading tecnologico dell'impianto di Paduli (che si è conclusa nel mese di ottobre).

Sempre a maggio è stato ultimato il progetto definitivo dell'ACCM della tratta Ronco (e) - Tortona (e) nell'ambito del progetto di upgrading tecnologico della tratta Tortona (esclusa) - Bivio Fegino e della prima fase del PRG di Ciampino – radice Castelli.

Nel secondo semestre è stato ultimato il progetto definitivo del PRG di Bressanone, della Fermata di Porta Roma, della chiusura dell'anello di Palermo - tratta Politeama-Notarbartolo, dell'attrezzaggio tecnologico dello scavalco di Livorno, del Nodo intermodale di Brindisi.

Inoltre, sono state ultimate le progettazioni definitive dell'estensione ACCM sulla tratta Bari TM – Brindisi, dell'ACCM tratta Formia(e)-Villa Literno(e).

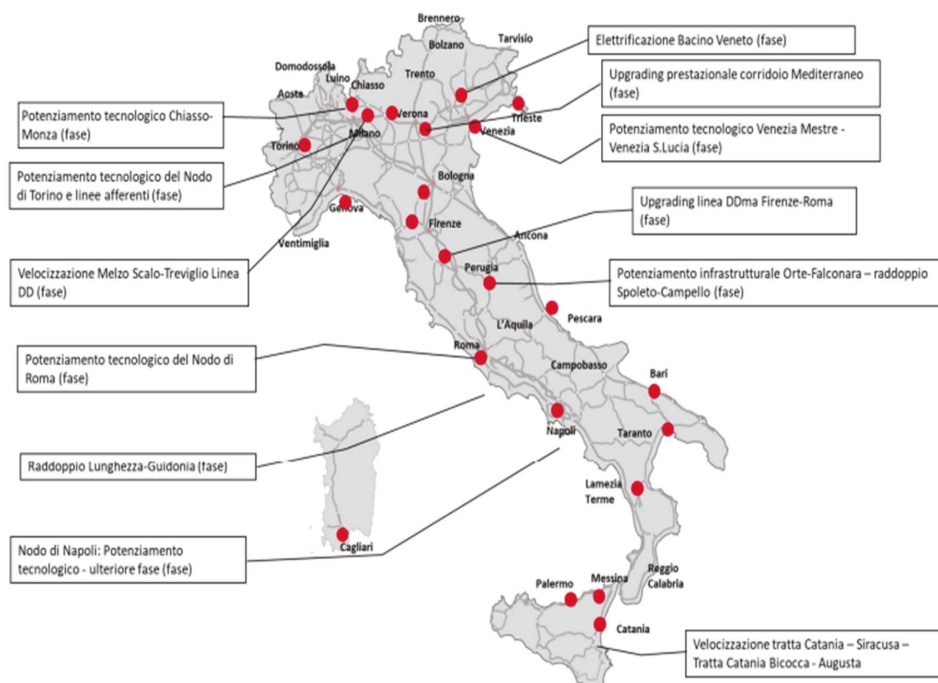
Nel quarto trimestre infine è stato avviato il progetto definitivo dell'ACC del Posto Periferico di Modena, nell'ambito del progetto di potenziamento tecnologico della linea Bologna-Piacenza, dell'adeguamento a modulo 750 metri dell'impianto di Anagni, della Lunetta di Gorizia e dell'adeguamento delle tecnologie del Passante ferroviario di Napoli.

Tra gli interventi tecnologici sono state avviate le Progettazioni Definitive dell'ACC di Cava dei Tirreni e banalizzazione dell'attuale blocco conta assi (BCA) per inserimento della tratta Nocera Inferiore-Salerno in SCC e l'upgrading Bacc (Blocco Automatico a corrente continua) e Bacf (Blocco Automatico a Correnti fisse) nell'ambito del progetto “Sistemi di distanziamento per incremento capacità nodo di Milano (1^a fase)”.

Nell'ambito del progetto di upgrading tecnologico della linea AV/AC Roma-Napoli è stato avviato il progetto definitivo del Bivio Sgurgola che si è concluso nel mese di giugno.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Principali attivazioni nel 2020



In termini fisici, le opere che sono state attivate all'esercizio ferroviario nel 2020 sono le seguenti, articolate secondo le diverse tipologie:

Riepilogo principali attivazioni nel 2020

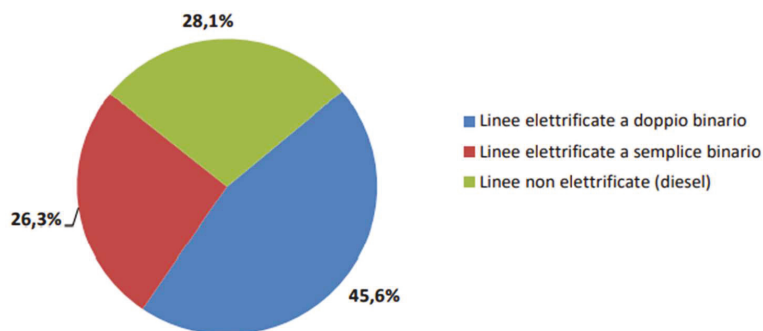
OPERA	Unità	2019	2020
		Totale	Totale
Nuove linee	Km.	74	25
Raddoppi	Km.	-	18
Elettrificazioni	Km.	-	45
P.L. Soppressi	n.	82	53
SCMT	Km.	193	231
ERTMS	Km.	31	70
SCC (Sistema Comando e Controllo)	Km.	20	18
CTC (Comando Traffico Centralizzato)	Km.	-	4
SCC con ACC-M	Km.	222	72
CTC con ACC-M	Km.	-	-
ACEI attivati/adeguati	n.	-	-
ACC	n.	11	14
Banalizzazione	Km.	112	32
Blocco Automatico	Km.	8	-
Blocco Conta Assi	Km.	20	44

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Principali opere consegnate all'esercizio ferroviario distinte per tratta

Principali attivazioni 2020		Infrastrutturali			PL Soppressi	Tecnologie										
		Nuove linee e varianti	Raddoppi	Elettrofiche		Sicurezza		Sistema di Esercizio					Regime di Circolazione			
						SOMT	ERTMS	SCC	CTC	SCC con ACC-M	CTC con ACC-M	ACCI attivati/deattivati	ACC	Señalización	Blocco Automatico	Blocco Cont. Auto
DTP	Tratto	Km	Km	Km	n.	Km	Km	Km	Km	km	km	n.	n.	Km	Km	Km
AN	Ascoli Piceno												1			
	Offida												1			
	Comidonia												1			
	Civitanova Marche – Albacina					87							1			
	Montecosaro												1			
	Morrovale												1			
BA	Bari Parco Nord – Biletto		16					16						16		
	Bari Parco Nord - Bari C.le	1											1			
	Ginosa												1			
	Bari C.le-Biletto	10														
FI	Pm Rovizzano-1° Bivio Anzolo Sud						70									
	Siena-Rapolano Terme					38										
	Rapolano – Sinalunga					19										
GE	Andora – Albenga									12						
	Bivio - Castelluccio												1			
MI	Carimate-Monza									20						
	Molteni - Costa Masnaga e Molteni - Oggiono														17	
	Molteni												1		27	
NA	Somma Lombardo												1			
	Rocchetta - Salerno												1			
PA	Capua												1			
	Trapani												1			
RM	Trapani - Marsala					14										
	Campino-Coleferro									40						
	Campello – Spoleto	10														
	Bagni di Tivoli - P.M. Lunghezza Antenne	4											1			
	Campino															
RC	Matrice – Campobasso					12										
TO	Valenza-Alessandria													14		
BO	Modena-Quattro ville Sud									4						
VE	Bassano del Grappa – Cittadella															
	Cittadella – Camposampiero			29												
	Montebelluna – Castelfranco Veneto					16										
	Belluno Ponti Nelli Alpi Polpet – Conegliano					46							1			
	Portebona															
	Montebelluna Castelfranco Veneto		16													
	Soppressione/Automazione PL				53											
Totale		25	18	45	53	231	70	18	4	72	-	-	14	32	0	44

Rete elettrificata anno 2020



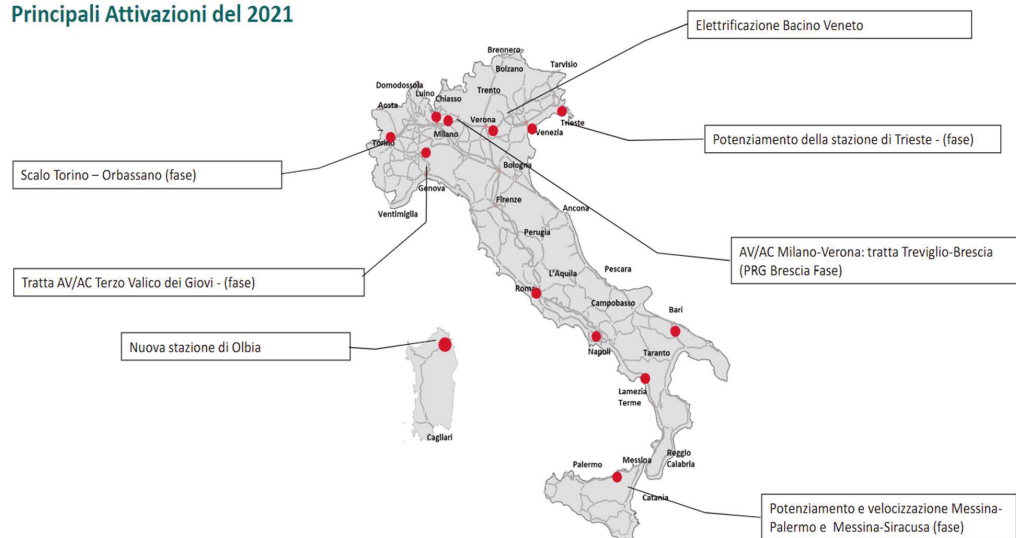
Le linee a doppio binario, sia elettrificate che non, coprono una lunghezza di 7.656 km, che corrisponde al 46% del totale.

Le **principali attivazioni** all'esercizio ferroviario che si prevedono **nell'anno 2021** riguardano lo scalo Torino-Orbassano, la tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi e AV/AC Milano-Verona; tratta Treviglio-Brescia, la Nuova stazione di Olbia, il potenziamento della stazione di Trieste e il potenziamento e la velocizzazione della Messina-Palermo e Messina-Siracusa, e l'elettificazione del Bacino Veneto.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Investimenti

Principali Attivazioni del 2021



3.8.3 Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento

Al fine di approfondire le criticità connesse agli slittamenti temporali sui tempi di esecuzione degli interventi ferroviari di competenza del Gestore e, conseguentemente, di ricercare possibili soluzioni alle criticità stesse è stata avviata una specifica attività di monitoraggio sui tempi stimati di esecuzione degli interventi.

Sul totale degli interventi che hanno presentato uno scostamento temporale rispetto alla precedente rilevazione al 31.12.2019, sono stati esaminati più dettagliatamente i soli slittamenti temporali superiori a sei trimestri.

Nella tabella di seguito sono indicati sinteticamente i progetti in argomento, i ritardi registrati e le relative cause.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Interventi con maggiori slittamenti temporali delle previsioni di attivazione all'esercizio registrati al 31.12.2020

Descrizione Opere Funzionali	CUP di riferimento	Data attivazione attuale	Data attivazione precedente	Sitamento Motivazioni (mss)
Potenziamento tecnologico 1° fase	J56C17000100001	31/12/2025	30/06/2022	43 Autorizzative - Autorizzazioni Tecnico Funzionali in progettazione Ambientali - Idro-Geologia
Potenziamento linee Fierline e Valdicre	J94J18000000001	30/06/2025	26/02/2022	41 Autorizzative - Autorizzazioni Fonori - Gestione Negoziale Tecnico Funzionali in progettazione
Interventi sulla stazione di Centrale e progettazione sviluppo Fossano-Cuneo	J11H05000100001	15/06/2025	29/12/2022	30 Autorizzative - Autorizzazioni Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
Realizzazione Termini - Latina 2° fase (tratta Termini-Ripalta)	J71H9320000000007	23/12/2028	22/10/2028	26 Normative - Normativa Tecnica Autorizzative - Autorizzazioni
Realizzazione Termini - Latina 1° fase (tratta Ripalta-Latina)	J71H9320000000007	30/05/2025	05/05/2023	25 Normative - Normativa Tecnica Fonori - Gestione Negoziale
Ripartizione linee Catagnone - Cella	J64C18000140001	19/12/2025	28/11/2023	25 Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
Upgrade linea DO Firenze-Roma 2° fase	J44H17000110001	17/12/2023	10/12/2021	25 Tecnico Funzionali in progettazione Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
Completamento realizzazione nuova linea elettrificazione e bretella di collegamento con linea Potenza-Metaponto in direzione Potenza	J51H9320000000001	22/12/2028	20/12/2024	24 Autorizzative - Autorizzazioni
Realizzazione Empoli-Granaiolo	J54H17000100001	28/12/2028	28/12/2024	24 Tecnico Funzionali in progettazione Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
Elettrificazione linea Empoli-Siena	J54H17000100001	28/02/2027	28/02/2025	24 Tecnico Funzionali in progettazione Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
Porto di Ravenna 1° fase soppressione P.L. via Canale Molinatto, completamento opere di infrastruttura ferroviaria e sottopassaggio pedonale di stazione e progettazione opere 2° fase	J74H17000100001	31/12/2022	31/12/2020	24 Tecnico Funzionali in progettazione Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
Collegamento Porto-Guallicce (cavalco della linea tirrenica ambito Livorno-Calambrone)	J51D18000110003	31/12/2023	31/12/2021	24 Tecnico Funzionali in progettazione Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
Ripartizione linee Palermo-Trapani via Milo	J44H17000670001	14/12/2025	21/12/2023	24 Autorizzative - Autorizzazioni Tecnico Funzionali in progettazione Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
1° fase quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Meriggio	J31G50000010001	19/09/2028	08/12/2024	22 Autorizzative - Autorizzazioni
Realizzazione tratta Chiari-Pesara	J31H9600000000021	09/10/2029	31/12/2027	22 Normative - Normativa Tecnica Tecnico Funzionali in progettazione
1° fase potenziamento Lamezia Terme - Sestrigano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido	J371D10001100001	31/03/2026	30/06/2024	21 Normative - Normativa Tecnica Fonori produttivi - Riforme Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
Brescia-Salmona	J84J18000000001	30/10/2023	10/02/2022	21 Autorizzative - Autorizzazioni
Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	J31D19000000001	30/06/2026	28/11/2024	19 Tecnico Funzionali in progettazione Tecnico Funzionali - Tecnico Funzionali in progettazione
1° fase tratta Reggio Emilia-Emanuele	J47H90000030009	11/01/2028	26/06/2024	19 Autorizzative - Autorizzazioni
Nodo intermodale di Brindisi	J54C18000140001	31/12/2025	24/07/2024	18 Tecnico Funzionali in progettazione Autorizzative - Autorizzazioni

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI
Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Nella tabella di cui sopra le cause riportate nella colonna “motivazioni” sono state classificate in:

CATEGORIA PRINCIPALE	DESCRIZIONE	CATEGORIA SECONDARIA
Tecnico/Funzionali	Modifiche tecnico/economiche del Progetto e delle tempistiche standard progettuali/realizzative	Tecnico/Funzionali in progettazione
		Tecnico/Funzionali in realizzazione
		Tecnologiche
		Perimetro
Ambientali	Criticità nascoste del territorio non pianificabili	Cave e Discariche
		Idro-Geologia
		Archeologia
		Materie Inquinanti
Normative	Modifiche normative e legislative	Normativa Tecnica
		Normativa Appalti
		Normativa Autorizzazioni
Autorizzative	Criticità nei rapporti con gli Enti e Soggetti Terzi	Autorizzazioni
		Convenzioni
		Acquisizione Aree
Fornitori	Criticità nell'attivazione e gestione del rapporto contrattuale con il fornitore della prestazione	Gestione Negoziale
		Gestione Contrattuale
Fattori Produttivi	Criticità nella gestione delle risorse tecnico/economiche da parte del committente	Materiali/Attrezzature
		Risorse
		Economiche/Finanziarie
Forza Maggiore	Eventi non pianificabili dovuti ad imprevisti di forza maggiore	Naturali
		Altri

In esito a detto monitoraggio e sulla base di specifiche relazioni, a firma del referente di progetto, contenenti, tra l'altro, maggiori dettagli sulle motivazioni degli slittamenti registrati, si rappresenta quanto segue.

Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica – tratta Sibari - Melito Porto Salvo – Potenziamento tecnologico 1^ fase.

(Classificazione slittamento: Autorizzative-Autorizzazioni)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 43 mesi, è conseguente ai maggiori tempi per la conclusione dell'iter autorizzativo.

Durante la fase di validabilità del Progetto Definitivo, che prevede la realizzazione di numerosi fabbricati per la gestione degli Enti, si è reso necessario avviare le attività per l'acquisizione dei Benestare a Costruire verso le strutture competenti (Comuni/Province/Regione), che di norma hanno 90 giorni per formulare la risposta. Non essendo pervenuti la maggior parte dei Benestare, si è resa necessaria una ripianificazione delle attività per tener conto dei ritardi maturati.

Il Gestore, al fine di contenere gli slittamenti temporali, ha deciso di migrare sul nuovo AQ ERTMS, per ridurre al minimo i tempi delle Attività Negoziali. Inoltre, ha provveduto ad inoltrare agli Enti coinvolti due solleciti, in data 26 marzo 2021 e 13 settembre 2021, al fine di ridurre i tempi di risposta.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**Adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli****Potenziamento linee Faentina e Valdisieve**

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in progettazione; Ambientali – Idrogeologia; Autorizzative-Autorizzazioni; Fornitori-Gestione Negoziale)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 41 mesi, è conseguente all'allungamento dei tempi causato dalla suddivisione dei processi autorizzativi in relazione alla frammentazione degli interventi da eseguire (PL + Stazioni) e delle correlate approvazioni da parte delle singole amministrazioni territoriali coinvolte; ciò al fine di rendere autonomi i processi e non avere ripercussioni su tutti gli interventi in caso di criticità su interventi specifici, e all'obbligatorietà del passaggio formale autorizzativo c/o il Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato alle Opere Pubbliche della Toscana; alla mancata attivazione di più contratti applicativi con conseguente ricorso ad un'attività negoziale per ogni singolo intervento. Per ciascun intervento si registrano eventi diversi che hanno determinato slittamenti nelle tempistiche preventivate.

Per quanto attiene il progetto di sospensione dei PL 25+930, che regola l'intersezione tra la linea ferroviaria e la SS67 (ANAS) nel Comune di Rufina, si evidenzia che i ritardi subiti dal progetto, il cui iter autorizzativo non si è ancora concluso, sono connessi alla definizione della soluzione progettuale. La sospensione dell'iter progettuale/realizzativo della nuova "variante" alla SS67 da parte di ANAS, nonché i sopravvenuti aggravi della pericolosità idraulica dell'area prescelta per la localizzazione della viabilità alternativa al PL, hanno comportato la necessità di definire nuovi input e soluzioni progettuali da concordare mediante un tavolo tecnico con le parti interessate, tale tavolo è ad oggi tutt'ora in corso.

Per quanto attiene i progetti di adeguamento della stazione di Vicchio e di soppressione del PL 5+565, lo slittamento è dovuto alla sospensione delle attività progettuali in quanto gli Enti territoriali competenti hanno condotto studi idraulici che hanno portato ad un aumento della classe di pericolosità idraulica delle aree interessate.

In merito agli iter di progettazione ed autorizzativi del PL km 25+930, del PL km 5+565 e della stazione di Vicchio, sarà cura della Committenza promuovere, rispettivamente, un confronto con ANAS e Amministrazione di Rufina per la definizione dei nuovi input progettuali e la convocazione di riunioni di verifica e avanzamento delle attività relative alla messa in sicurezza idraulica dell'area in Comune di Vicchio.

Interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo**Potenziamento Fossano - Cuneo.**

(Classificazione slittamento: Fornitori-Gestione Negoziale; Tecnico/Funzionali; Tecnico/funzionali in progettazione)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 30 mesi, è conseguente:

- al ritardo nell'avvio della redazione della progettazione per carenze di risorse; inoltre;
- ai maggiori tempi nello sviluppo della PFTE e alla necessità di approfondimenti con gli Enti locali, attività non previste nel programma originale;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- ai maggiori tempi nell'acquisizione dei benestare da parte degli Enti Locali durante lo sviluppo del Progetto Definitivo, a seguito del vincolo territoriale istituito a valle della Progettazione Preliminare del raddoppio Fossano – Cuneo;
- alla rivisitazione del programma a vita intera con l'adeguamento dei tempi di predisposizione degli elaborati di gara e con l'incremento delle tempistiche dell'attività negoziale, della progettazione esecutiva e, soprattutto, della fase realizzativa.

Per gli adeguamenti del progetto definitivo necessari per recepire le richieste rappresentate dal territorio nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, non è più possibile ricorrere allo stesso progettista del progetto definitivo sviluppato, in quanto lo strumento contrattuale non risulta più utilizzabile. Per il contenimento dello slittamento temporale si fa ricorso ad una disponibilità contrattuale nell'ambito di un ulteriore Accordo Quadro di progettazione che consente di non ricorrere ad una nuova procedura negoziale. Sulle restanti attività del cronoprogramma a vita intera, il Gestore porrà in essere ogni possibile azione per individuare ulteriori azioni di contenimento dei tempi e per evitare nuove possibili cause di slittamento.

Completamento raddoppio Pescara – Bari (tratta Termoli-Lesina)**Raddoppio Termoli – Lesina 2^a fase (tratta Termoli-Ripalta).**

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in progettazione; Normative-Normativa Tecnica; Autorizzative-Autorizzazioni)

Lo slittamento dell'attivazione dell'intervento, pari a 26 mesi, è conseguente:

- ai maggiori tempi per l'avvio della PD del raddoppio della tratta Termoli – Ripalta per la necessità di rivedere la soluzione progettuale a seguito della richiesta della Regione Molise di variare il tracciato, nonché per l'elaborazione dei documenti di gara;
- alla tempistica per il rilascio del parere di AMIS da parte dell'ANSFISA (5 mesi), come previsto dal D.Lgs. 57/2019;
- al protrarsi dei tempi per la conclusione della fase autorizzativa (in particolare dell'iter ambientale relativo al rilascio della VIA) in parte per ritardi nei riscontri da parte degli Enti coinvolti ed in parte per richieste di integrazioni avanzate dagli Enti stessi.

Lo scostamento temporale è stato in parte mitigato con la minore durata per le fasi di gara, di PE e realizzativa dell'Appaltatore nell'ambito di un'ottimizzazione dei tempi ad esito della PD.

Completamento raddoppio Pescara – Bari (tratta Termoli-Lesina)**Raddoppio Termoli – Lesina 1^a fase (tratta Ripalta-Lesina).**

(Classificazione slittamento: Fornitori-Gestione Negoziale; Normative-Normativa Tecnica)

Lo slittamento dell'attivazione dell'intervento, pari a 25 mesi, è conseguente al ritardo nell'affidamento dell'appalto per la realizzazione del raddoppio Ripalta-Lesina, inizialmente previsto a luglio 2019 ed avvenuto solo in data 25/03/2021 a causa di ricorsi intervenuti nel corso delle attività negoziali. Inoltre, considerando la ridefinizione della tempistica per il rilascio del parere di AMIS da parte dell'ANSFISA (5 mesi), come previsto dal D.Lgs. 57/2019, la data di attivazione dell'intervento è stata riprogrammata di circa 24 mesi, dal 05/05/2023 al 30/04/2025.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

I ritardi registrati non sono recuperabili riducendo altre attività previste nel cronoprogramma dell'intervento.

Ripristino linea Caltagirone - Gela

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali; Tecnico/Funzionali in progettazione)

Lo slittamento dell'attivazione dell'intervento, pari a circa 25 mesi (dal 28/11/2023 al 19/12/2025), è dovuto in parte al ritardo nella redazione della Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica per la difficoltà nei rilievi dell'infrastruttura di difficile accesso (circa 11 mesi) e in parte all'allungamento del programma di realizzazione lavori, al momento provvisorio, che comporta maggiori tempi di esecuzione (circa 14 mesi).

Per il contenimento dello slittamento temporale, le attività di rilievo sono state ottimizzate con i responsabili di linea che hanno garantito le opportune scorte di personale di accompagnamento ai progettisti e hanno facilitato gli accessi.

Upgrading linea DD Firenze – Roma 2^a fase

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in progettazione – Studio di fattibilità; Forza Maggiore - Covid)

Lo slittamento dell'attivazione dell'intervento, pari a 25 mesi, che si riferisce alla tratta Chiusi-Orte, è dovuto ai maggiori tempi per lo svolgimento della progettazione definitiva per tener conto degli studi legati alla fattibilità della velocizzazione della tratta, necessari per valutare gli impatti dei nuovi requisiti funzionali nel rispetto delle STI e delle normative vigenti.

È, inoltre, conseguente alla rallentata ripresa dei lavori a regime dovuta all'applicazione delle misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

In merito allo slittamento temporale dovuto alle restrizioni imposte dal Covid, non è stato possibile porre in essere azioni contenitive.

Nuova Linea Ferrandina – Matera La Martella

(Classificazione slittamento: Autorizzative-Autorizzazioni)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 24 mesi (dal 20 dicembre 2024 al 22 dicembre 2026), è conseguente:

- ai ritardi nell'emissione del parere del CSLPP e dai maggiori tempi scaturiti per recepire nel progetto le prescrizioni e le raccomandazioni dello stesso;
- allungamento dei tempi dell'iter autorizzativo per la necessità di prevedere l'avvio dell'accertamento della conformità urbanistica solo dopo 90 gg (al termine della scadenza prevista dall'art.24 c.3 del D.L. 152/06) dall'avvio della VIA.

Il programma lavori di realizzazione presente nel progetto definitivo (consegnato ed approvato dal CSLP ed inviato al MITE per l'istanza di VIA) prevedeva 1170 giorni di realizzazione con ultimazione lavori a novembre 2026 ed attivazione a maggio 2027.

Al fine di contenere la data di attivazione entro dicembre 2026 (attesa la presenza di 50 mln di finanziamento oggetto di Recovery Plan), RFI ha chiesto ad Italferr di contrarre il programma lavori

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

di realizzazione presente nel progetto (da presentare all'iter autorizzativo) della tempistica necessaria per perseguire l'attivazione entro dicembre 2026.

Potenziamento linea Empoli – Siena: Raddoppio Empoli - Granaiole; Elettrificazione linea Empoli - Siena.

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in progettazione e di Forza Maggiore - Covid)

Il progetto, che mira alla razionalizzazione dei servizi regionali nell'ambito del territorio della Regione Toscana, migliorando i collegamenti tra il capoluogo di regione ed il territorio della Val d'Elsa fino a Siena, è articolato nei seguenti macro-interventi:

- Raddoppio della linea Empoli – Granaiole;
- Elettrificazione della linea Empoli – Siena.

Lo slittamento dell'attivazione per entrambi gli interventi, pari a 24 mesi, è conseguente al protrarsi dei tempi per lo sviluppo dell'iter autorizzativo e al rallentamento delle attività a causa dell'emergenza sanitaria.

Le tempistiche dell'intero iter autorizzativo hanno fortemente risentito degli effetti dell'emergenza sanitaria legata al virus COVID 19; le diverse modalità operative per lo svolgimento delle istruttorie, poste in essere a seguito delle restrizioni previste normativamente, nonché i periodi di chiusura degli uffici degli Enti preposti, hanno comportato un fisiologico allungamento della durata delle istruttorie da parte degli Enti stessi.

Si tratta di processi che sono risultati rallentati rispetto al normale svolgimento anche a causa della pluralità di soggetti coinvolti nelle diverse istruttorie, le cui interazioni hanno indubbiamente risentito dell'attuazione diffusa delle nuove modalità operative rese necessarie a seguito dell'emergenza sanitaria.

Il progetto di Potenziamento della linea Empoli – Siena è stato individuato dal D.P.C.M. del 5 agosto 2021 tra quelli per i quali è prevista la nomina di un Commissario Straordinario. La possibilità di utilizzare gli strumenti messi a disposizione dalle vigenti norme ed i poteri conferiti al Commissario, potrà consentire un'accelerazione del complessivo percorso autorizzativo, in particolare per l'iter di localizzazione attraverso Conferenza dei Servizi.

Porto di Ravenna 1^a fase: Soppressione P.L. via Canale Molinetto, adeguamento cavalcavia Teodorico, prolungamento del sottopasso pedonale di stazione e progettazione opere 2^a fase.

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in progettazione; Autorizzative-Autorizzazioni; Forza Maggiore - Covid)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 24 mesi, è legato al protrarsi dei tempi per la chiusura della Conferenza dei Servizi (CdS) indetta dal Comune di Ravenna per autorizzare l'opera sostitutiva per la chiusura del Passaggio a Livello di via Canale Molinetto (Intervento 1 – Opera 1). Sussistono le autorizzazioni degli Enti terzi ma risultano in essere opposizioni da parte di privati. La chiusura della Conferenza di Servizi vincola le attività di aggiudicazione in appalto dei lavori, la cui durata è stimata in 24 mesi dalla consegna. Occorre altresì tener conto dei tempi necessari ad espletare le procedure di gara che mediamente si possono valutare in 9 mesi.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Al fine di contenere lo slittamento temporale, il Gestore ha provveduto ad inoltrare ai Referenti comunali richieste di sollecito della chiusura della Conferenza dei Servizi.

Potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto Guasticce.**Collegamento Porto-Guasticce (scavalco della linea tirrenica ambito Livorno Calambrone)**

(Classificazione slittamento: Autorizzative-Autorizzazioni; Fornitori-Gestione Negoziale; di Forza Maggiore – Covid)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 24 mesi, è conseguente:

- al protrarsi dei tempi della conclusione dell'iter autorizzativo da parte degli Enti coinvolti;
- al prolungamento dei tempi per la conclusione delle attività negoziali, dovuto ad una complessa attività della Commissione giudicatrice (commissione tecnica) per la stipula della convenzione d'appalto e al rallentamento delle stesse a causa dell'emergenza epidemiologica.

Durante la fase negoziale relativa all'appalto principale del progetto sono state avviate e sostanzialmente concluse una serie di complesse attività propedeutiche di risoluzione interferenze, quali il riposizionamento di acquedotti industriali e gasdotti, la demolizione di manufatti in cemento armato sovrastanti le zone di esercizio ferroviario interessate dal Progetto, che hanno consentito un parziale contenimento dello scorrimento temporale maturato, consentendo l'immediata piena operatività dell'appalto principale a valle della consegna dei lavori.

Ripristino linea Palermo – Trapani via Milo

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in progettazione; Autorizzative-Autorizzazioni)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 24 mesi, è dovuto al ritardo nell'acquisizione del parere obbligatorio da parte del CSLLPP e al ritardo accumulato durante la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, conclusasi con il parere del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di esclusione della procedura VIA dell'intervento di ripristino dell'esercizio della linea ferroviaria, dopo circa 14 mesi dalla presentazione dell'istanza (anziché 90gg dopo l'invio del progetto).

Un ulteriore elemento che ha ridefinito lo slittamento temporale è l'aggiornamento del cronoprogramma del Progetto Definitivo che rimodula i tempi del programma lavori.

Il Progetto rientra nell'elenco delle opere commissariate, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. n. 32 del 18 aprile 2019, c.d. "Sblocca cantieri" e s.m.i.. Il Progetto Definitivo è stato approvato l'11/11/2021 ed entro il mese di novembre si procederà con la pubblicazione del bando di gara. Allo stato attuale vengono rispettati i vincoli temporali imposti dal PNRR.

Potenziamento linea Gallarate – Rho**1^ fase: quadruplicamento tratta Rho-Parabiago e raccordo a Y per Malpensa**

(Classificazione slittamento: Autorizzative-Autorizzazioni)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 22 mesi, è conseguente al protrarsi dei tempi dell'iter autorizzativo che ha comportato un aggiornamento del cronoprogramma e conseguente

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

riprogrammazione della data di attivazione al 19/09/2026 anziché 8/12/2024, con una traslazione rigida delle attività previste a valle dell'iter.

Al fine di contenere lo slittamento temporale, il Gestore metterà in atto una serie di azioni:

- contrazione delle tempistiche necessarie per l'adeguamento del Progetto a seguito di prescrizioni in sede di iter autorizzativo che, compatibilmente, verranno svolte in parallelo con le altre attività di Verifica e Validazione;
- riduzione delle tempistiche necessarie per la predisposizione della documentazione di gara e per lo svolgimento della gara stessa;
- inserire, come azione premiante in ambito di gara, la possibilità da parte del Concorrente di ridurre la tempistica prevista in contratto per la realizzazione dei lavori. Si valuterà anche la possibilità di introdurre un premio di accelerazione in funzione delle risorse economiche eventualmente disponibili.

Roma – Pescara opere prioritarie**Raddoppio tratta Chieti-Pescara**

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in progettazione; Normative – Normativa Tecnica)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 22 mesi, è conseguente:

- alla ripianificazione delle attività per tener conto del ritardo nell'inoltro del progetto definitivo al CSLLP, al fine di effettuare i necessari approfondimenti tecnici legati all'attraversamento del Comune di San Giovanni Teatino;
- ai maggiori tempi ipotizzati per adeguare il PD alle prescrizioni degli Enti interessati e per predisporre i documenti di gara;
- ai maggiori tempi per l'AMIS, comprensivi dei tempi per la circolare di attivazione.

I ritardi registrati non sono recuperabili riducendo altre attività previste nel cronoprogramma dell'intervento.

Potenziamento collegamento Lamezia Terme – Catanzaro Lido – Dorsale Jonica**1^a fase: potenziamento Lamezia Terme – Settingiano e elettrificazione Lamezia-Catanzaro Lido**

(Classificazione slittamento: Tecnico/Funzionali in progettazione; Normative – Normativa Appalti; Fattori produttivi – Risorse; Forza Maggiore - Covid)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 21 mesi, è conseguente:

- ai ritardi maturati nell'avvio delle attività di progettazione: nell'ambito delle attività progettuali è emersa la necessità di effettuare approfondimenti di carattere idraulico e geotecnico che hanno comportato ulteriori indagini i cui esiti hanno richiesto la progettazione di ulteriori specifici interventi;
- ai ritardi maturati a seguito dell'entrata in vigore del DL semplificazioni che prevede l'invio al CSLLPP/CTA del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE), e non del Progetto Definitivo. Ciò ha comportato un'ulteriore attività di revisione progettuale che, seppur in

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

misura contenuta, ha contribuito ad un allungamento dei tempi necessari ad adeguare il PFTE da inviare;

- al ritardo maturato nell'esecuzione delle indagini in situ a causa dell'indisponibilità di risorse a seguito dell'emergenza da Covid-19;
- ai maggiori tempi necessari all'elaborazione del PFTE da parte di Italferr, anche in considerazione dell'emergenza sanitaria che ha condizionato le attività da svolgere.

Tenendo conto della priorità degli interventi previsti, funzionali e necessari al potenziamento del collegamento tra Lamezia Terme e Catanzaro Lido, nella definizione del piano di committenza e nella fase di affidamento dei lavori, sono in corso di valutazione le possibili azioni di recupero sul cronoprogramma realizzativo, come ad esempio l'ottimizzazione degli interventi da realizzare sulla medesima tratta in modo da minimizzare le soggezioni all'esercizio, prevedendo anche eventualmente un minore periodo di fuori esercizio della linea. Inoltre, l'avvenuta nomina del commissario straordinario consentirà di individuare ed adottare specifiche azioni di possibile recupero sul cronoprogramma.

Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo**Bretella Sulmona**

(Classificazione slittamento: Autorizzative - Autorizzazioni)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 21 mesi, è conseguente ai ritardi nella conclusione dell'iter autorizzativo. Nel mese di maggio 2019 RFI ha chiesto la sospensione dell'iter autorizzativo a seguito di chiarimenti inerenti alla soluzione progettuale avanzati dalle Commissioni Parlamentari di Camera e Senato, nell'ambito dell'iter approvativo del CdP 2017-21.

Nel mese di dicembre 2019 RFI ha confermato la soluzione progettuale e nel mese di febbraio 2020 ha chiesto la ripresa dell'iter.

All'inizio di marzo 2020, il MIT, ai sensi del DPR 383/94, ha riavviato l'iter autorizzativo presso la Regione Abruzzo ovvero ha chiesto alla Regione Abruzzo di pronunciarsi in merito all'accertamento della conformità urbanistica delle opere alle norme e piani urbanistici ed edilizi vigenti nel Comune interessato ed ha invitato la Regione, nell'ipotesi in cui fosse acclarata la suddetta conformità dell'opera, a trasmettere entro il termine prescritto dall'art. 2 del citato D.P.R. n.383/94 (60 gg) le proprie determinazioni, allegandone i relativi atti.

Inoltre, il MIT ha richiesto alla Regione di accertare il rispetto della normativa statale anche in relazione agli aspetti paesaggistici, ambientali ed idrogeologici. In detto contesto il MIT ha anche precisato che RFI ha già effettuato comunicazione, ai sensi dell'art. 11 del DPR 327/20101, ai singoli proprietari circa l'avvio del procedimento sotteso all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate.

Non essendo stata espressa l'intesa Stato/Regione nei tempi previsti dalla norma, il 28/07/2020 il MIT ha inviato nota per l'indizione della Conferenza di Servizi, con richiesta di invio pareri a tutti gli Enti entro il 12/10/2020. Essendo pervenuti tutti i pareri entro la data fissata, il MIT ha emesso il decreto di conclusione positiva della CdS in data 13/10/2020.

Tenuto conto di tutto quanto sopra, nel mese di novembre 2020, avviata la verifica ai fini della validazione ai sensi dell'art.26 del D.Lgs 50/2016 e l'aggiornamento degli elaborati progettuali e la predisposizione degli atti contrattuali per l'avvio delle attività negoziali, la data di attivazione è stata

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

riprogrammata dal 10/02/2022 al 30/10/2023, nell'ipotesi di avvio delle attività negoziali entro lo stesso mese di novembre 2020.

I ritardi registrati non sono recuperabili riducendo altre attività previste nel cronoprogramma dell'intervento.

Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi

(Classificazione slittamento: Autorizzative – Autorizzazioni; Tecnico/Funzionali in progettazione; Normative – Normativa Tecnica)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 19 mesi, è conseguente:

- alla riprogrammazione delle attività causata dai maggiori tempi per la conclusione dell'iter autorizzativo;
- ai maggiori tempi previsti per la fase realizzativa ad esito dell'elaborazione della progettazione;
- alla ridefinizione della tempistica per il rilascio del parere di AMIS da parte dell'ANSFISA, come previsto dal D. Lgs. 57/2019.

I ritardi registrati non sono recuperabili riducendo altre attività previste nel cronoprogramma dell'intervento.

Quadruplicamento Pavia – Milano Rogoredo**1^ fase: tratta Rogoredo-Pieve Emanuele**

(Classificazione slittamento: Autorizzative – Autorizzazioni)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 19 mesi, è conseguente ai ritardi nella conclusione dell'iter autorizzativo.

La data di attivazione del 26 giugno 2024, venne determinata in base al cronoprogramma accelerato del Piano Investimenti per la Lombardia (condiviso tra Regione Lombardia e vertici del gruppo FSI) che prevedeva la chiusura dell'iter VIA, con contestuale avvio della Conferenza dei Servizi, per la fine del 2019.

Alla fine del 2020, non essendosi ancora chiuso l'iter VIA (avviato nel mese di agosto 2019) e ipotizzando di poter ottenere il parere VIA da parte del MATTM (ora MITE) entro febbraio 2021, è stato aggiornato il cronoprogramma, posticipando la data di attivazione all'11 gennaio 2026, per tener conto dei maggiori tempi necessari per adeguamenti progettuali e normativi.

La procedura di valutazione di Impatto Ambientale si è conclusa il 16.09.2021 con esito positivo del Ministero della Transizione Ecologica (DM_2021-0000376 del 16.09.2021).

Al fine di contenere lo slittamento temporale, il Gestore metterà in atto una serie di azioni:

- contrazione delle tempistiche necessarie per l'adeguamento del Progetto a seguito di prescrizioni in sede di iter autorizzativo che, compatibilmente, verranno svolte in parallelo con le altre attività di Verifica e Validazione;
- riduzione delle tempistiche necessarie per la predisposizione della documentazione di gara e per lo svolgimento della gara stessa;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- inserire, come azione premiante in ambito di gara, la possibilità da parte del Concorrente di ridurre la tempistica prevista in contratto per la realizzazione dei lavori. Si valuterà anche la possibilità di introdurre un premio di accelerazione in funzione delle risorse economiche eventualmente disponibili.

Nodo intermodale di Brindisi

(Classificazione slittamento: Autorizzative – Autorizzazioni; Tecnico/Funzionali in progettazione)

Lo slittamento dell'attivazione, pari a 17 mesi, è conseguente:

- ai maggiori tempi per la conclusione dell'iter autorizzativo presso il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, a causa del ritardo nell'ottenimento del parere del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, nonché ai maggiori tempi necessari per adeguare il Progetto Definitivo alle prescrizioni del Provveditorato stesso, al fine di avviare l'iter ambientale (VIA) presso il MITE e autorizzativo presso il MIMS, di cui al DPR383/94 (localizzazione e Conferenza di Servizi);
- ai maggiori tempi della fase realizzativa ad esito della progettazione.

Il progetto è stato inserito tra i progetti finanziati con il PNRR; pertanto, in relazione all'iter autorizzativo ambientale da seguire si è reso necessario verificare le modifiche normative introdotte dal D.Lgs 77 /2021 convertito con modificazioni nella Legge 108/2021 del 30/07/2021.

Nelle more della formalizzazione del parere espresso dal Comitato Tecnico Amministrativo, RFI si è attivata per recepire, sin da subito, nell'ambito del Progetto Definitivo, sia le prescrizioni ricevute dal Provveditorato, sia le prescrizioni ricevute dalle strutture tecniche di RFI preposte alla verifica del progetto e contestualmente di procedere al completamento dello Studio di Impatto Ambientale necessario per avviare, quanto prima, l'iter di Valutazione di Impatto Ambientale.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.9 Gli indicatori di performance**

Sulla scorta delle indicazioni pervenute dal CIPE nel corso dell'iter approvativo del Contratto di Programma 2017-2021, parte Investimenti e anche alla luce delle osservazioni espresse dall'Autorità di regolazione e Trasporti (ART) sull'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma 2012-2016, sono state apportate alcune modifiche alla metodologia di valutazione della performance del Gestore di cui all'art. 8 "Indicatori di performance" del medesimo CdP-I riportata nell'Appendice 9 del CdP-I 17-21.

Il meccanismo di misurazione della performance del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale è strettamente correlato alla sua capacità di pianificare e realizzare gli investimenti classificati nella sezione operativa del Contratto. Come noto, infatti il meccanismo mette annualmente a confronto i valori obiettivo pianificati e la registrazione a consuntivo delle performance effettivamente realizzate, fatti salvi i casi di forza maggiore e di fatto del terzo.

A questo scopo è stato definito un Indice Sintetico di risultato che tiene conto di n. 4 variabili essenziali per la pianificazione ed il controllo degli investimenti: costi e tempi complessivi, produzione e attivazioni nell'anno. Per ogni variabile è stato individuato un indicatore specifico, come qui di seguito riportato, che costituisce elemento base nella costruzione dell'Indicatore sintetico complessivo di risultato da utilizzare ai fini dell'eventuale penale:

- ICTO funzione del Costo Totale del progetto del campione
- ITU funzione della durata di esecuzione del Progetto del campione
- IProd funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) del Progetto del campione
- Imilestone funzione del numero delle attivazioni previste nell'anno (milestone) nel Progetto del campione.

Individuati come sopra descritto i quattro Indicatori specifici, si definisce l'Indice Sintetico I associato, **calcolato per ogni singolo progetto del campione**, quale misura dello scostamento complessivo registrato sulle variabili di cui al Contratto, da calcolare ai fini della determinazione della eventuale "penale" da applicare in rapporto al valore delle prestazioni rese dal Gestore.

$$I = (0,4 * I_{CTO} + 0,3 * I_{ITU} + 0,2 * I_{IProd} + 0,1 * I_{Imilestone})$$

In particolare, il pagamento della sanzione pecuniaria in capo al Gestore viene valutato sulla base degli scostamenti superiori alla percentuale del 15% dell'apposito indicatore di misurazione sintetico (I) non più sull'intero paniere di interventi individuato come avveniva nel CdP-I 2012-2016, ma sul singolo intervento e la misura della sanzione, elevata a un limite massimo di 2 milioni di euro, è pari ad una percentuale variabile dal 1% al 2% della produzione obiettivo dell'intervento secondo le seguenti classi:

Misura della sanzione	Misura dello scostamento
1% produzione annua	tra il 15 ed il 30%
1,5% produzione annua	tra il 30 ed il 50%
2% produzione annua	oltre il 50%

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Sono, inoltre, state anticipate ad aprile le tempistiche di comunicazione da parte del Gestore degli indicatori di performance al MIT.

Con l'**Aggiornamento 2018-2019** del CdP-I l'art-8 "Indicatori di performance" è stato ulteriormente integrato in ottemperanza alla seguente prescrizione recata nella delibera n.66/2017 del CIPE, ribadita anche dalla Corte dei Conti:

"si raccomanda di definire quanto prima indicatori idonei a valutare la performance con riferimento a categorie di intervento di cui alle tabelle A01 «Sicurezza e adeguamento ad obblighi di legge» e A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento», oltre a definire parametri di valutazione anche sull'attività svolta dalla Società nelle diverse fasi di progettazione delle opere programmate".,.

È stata pertanto integrata la metodologia di determinazione degli indicatori di performance, riportata nell'Appendice 8 dell'Aggiornamento 18-19 del CdP-I, per individuare anche le modalità di misurazione delle performance attuative di:

- **"Programmi" di investimento**, costituiti da una molteplicità di interventi ciascuno caratterizzato da una specifica fase di progettazione e di realizzazione, generalmente estesi ad ampie porzioni dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, generalmente articolati in una serie progetti di investimento ciascuno individuato da un Codice Unico Progetto (CUP) e riferiti nello specifico alle tabelle contrattuali A01 «Sicurezza, ambiente e adeguamento ad obblighi di legge» e A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento», così come rappresentati nell'Aggiornamento 2018/2019 del CdP-I 2017-2021;
- **Progettazioni definitive e studi di fattibilità tecnico-economica** di investimenti rilevanti.

Nello specifico, per i **Programmi** ci si è basati sulle due dimensioni:

- Tecnica, relativa all'avanzamento fisico del programma, che è riferita alla attivazione nel periodo di monitoraggio di un numero obiettivo di opere;
- Economica, relativa all'avanzamento contabile del programma, che è riferita all'importo della produzione (contabilizzazioni) nel periodo monitorato.

Per ognuna delle due dimensioni analizzate è stato individuato un indicatore:

- *I milestone*, funzione dell'indicatore fisico attribuito ad ogni programma di investimento oggetto di valutazione;
- *I produzione* funzione del valore della produzione annua (contabilizzazione) per ciascun programma di investimento individuato:

che vengono sintetizzati in un unico indicatore calcolato per ogni singolo elemento del paniere monitorato attraverso la seguente formula che ne definisce il peso relativo:

$$I_{pi} = (0,4 * I_{milestone} + 0,6 * I_{prod})$$

Per i "Programmi" i cui interventi non sono suscettibili di misurazione dell'avanzamento fisico sui sistemi aziendali, si farà riferimento al solo avanzamento economico, rispettando la formula sopra indicata. La valorizzazione di ciascun indicatore, così come l'Indicatore di Programma complessivo ($I_{p\ i}$) che li sintetizza, sarà elaborata per ogni anno di vigenza del Contratto di Programma Investimenti mettendo a confronto un valore di riferimento con un valore di consuntivo.

Ai sensi del comma 2 dell'art. 8, la misurazione della performance di ciascuna variabile dovrà essere neutralizzata dagli scostamenti derivanti da cause di forza maggiore o di fatto del terzo nonché da

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

responsabilità non imputabile al Gestore. Per tali fattispecie deve essere fornita adeguata documentazione da parte del Gestore.

Al verificarsi di scostamenti imputabili al Gestore superiori alla percentuale del 30% rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato (Ip i) sul singolo programma di investimento individuato, il Gestore deve il pagamento di una penale pecuniaria pari ai seguenti importi:

misura dello scostamento	misura della penale
30% < scostamento $\leq$ 50%	1,5% produzione annua obiettivo del programma di investimento
Scostamento > 50%	2,0% produzione annua obiettivo del programma di investimento

Per quanto attiene alle **Progettazioni**, le finalità sottese alla definizione del nuovo Indicatore di Performance è quello di estendere il monitoraggio delle attività di progettazione ai livelli progettuali precedenti, che secondo il nuovo codice appalti sono:

1. progetto di fattibilità tecnico-economica;
2. progetto definitivo.

Costituiscono il paniere delle progettazioni da monitorare l'insieme degli elenchi dei progetti di fattibilità tecnico-economica e/o dei progetti definitivi che annualmente vengono dichiarati come obiettivo dell'anno entro e non oltre il 30 aprile dell'anno di riferimento, per ogni annualità di vigenza del CdP-I 2017-2021.

Ai fini della consuntivazione degli obiettivi annui, una progettazione di fattibilità tecnico-economica o una progettazione definitiva si ritiene eseguita quando è acquisita l'approvazione in linea tecnica della progettazione da parte del Referente di Progetto (RUP).

Ai sensi del comma 2 dell'art. 8, la misurazione della performance di ciascuna progettazione dovrà essere neutralizzata dagli scostamenti derivanti da cause di forza maggiore o di fatto del terzo nonché da responsabilità non imputabile al Gestore. Per tali fattispecie deve essere fornita adeguata documentazione da parte del Gestore.

Nel caso in cui il valore totale delle opere oggetto di progetti approvati in linea tecnica sia $\geq 70\%$ del valore totale del paniere monitorato nell'anno si conviene che l'obiettivo sia raggiunto (franchigia del 30%) e non viene applicata alcuna penale. In caso si registri uno scostamento superiore al 30% tra il valore complessivo delle opere obiettivo e quelle complessivo delle opere progettate saranno applicate progressivamente le seguenti penali:

misura dello scostamento	misura della penale
30% < scostamento $\leq$ 50%	0,20% valore delle opere da progettare
Scostamento > 50%	0,30% valore delle opere da progettare

Si deve comunque precisare che l'obiettivo della penale non è quello compromettere le coperture finanziarie dell'investimento che, nella quasi totalità, è costituito da finanziamenti pubblici statali o contributi comunitari, bensì quello di incidere sull'impatto che gli investimenti generano sul conto economico del Gestore. In questa ottica, il limite del 2% è correlato al valore delle "spese generali" che RFI applica nei quadri economici degli investimenti e che interviene nel conto economico per ridurre in egual misura i costi di personale imputabili alla gestione dell'investimento.

Il sistema di irrogazioni delle penali produce i suoi effetti sul portafoglio delle opere in corso del CdP-I e sui nuovi inserimenti dei singoli aggiornamenti annuali a decorrere dall'anno successivo a

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

quello di registrazione della delibera CIPE di approvazione dell'Aggiornamento del CdP-I presso la Corte dei Conti.

3.9.1 I risultati 2020

Per l'anno 2020, con nota prot RFI-AD\A0011\P\2021\522 del 30/04/2021, sono stati trasmessi dal Gestore i dati di consuntivo dell'anno 2020 nonché i nuovi dati di riferimento necessari per la misurazione della performance dell'esercizio 2021 per i singoli interventi oggetto della misurazione della Performance e per i singoli programmi di investimento delle tabelle A01 e A02. In conformità alla metodologia condivisa ed utilizzata sono stati calcolati per ogni singolo progetto, progettazione e programma di investimento sia l'Indicatore di performance riferito agli scostamenti complessivi sia l'Indicatore di performance riferito ai soli scostamenti attribuibili a RFI. Si evidenzia che gli scostamenti per cause attribuibili al Gestore registrati nell'anno 2020:

- su ogni singolo progetto di investimento del paniere monitorato, rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi (indice sintetico inferiore o uguale al 15%);
- sul valore complessivo delle opere progettate rientrano nei limiti contrattualmente ammessi (scostamento inferiore o uguale al 30%);
- su ogni singolo programma di investimento individuato alle tabelle A01 e A02 del Contratto di Programma, rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi (indice sintetico inferiore o uguale al 30%).

3.10 Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): l'impulso del Recovery Fund in sinergia con i Fondi Statali

Next Generation EU (NGEU), istituito dal regolamento (UE) 2020/2094, rappresenta il nuovo strumento dell'Unione europea per la ripresa, che integrerà il Quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027.

Sulla base del NGEU la Commissione europea sarà autorizzata a contrarre prestiti, per conto dell'Unione, sui mercati dei capitali fino a un importo di 750 miliardi di euro (a prezzi 2018).

Il Recovery and Resilience Facility, con 672,5 miliardi di euro (360 in prestiti e 312,5 in sovvenzioni), rappresenta il più importante strumento previsto nell'ambito di Next Generation EU (quasi il 90% della dotazione totale), che sosterrà gli investimenti e le riforme degli Stati membri.

Il sostegno finanziario del Dispositivo Recovery and Resilience Facility:

- non può sostituire la spesa nazionale ricorrente di bilancio, se non in casi debitamente giustificati;
- deve rispettare il principio di addizionalità dei finanziamenti dell'Unione, ossia può aggiungersi al sostegno fornito da altri fondi e programmi dell'Unione a condizione di non coprire lo stesso costo;
- deve sostenere misure che rispettano il principio di "non arrecare un danno significativo" agli obiettivi ambientali dell'Unione.

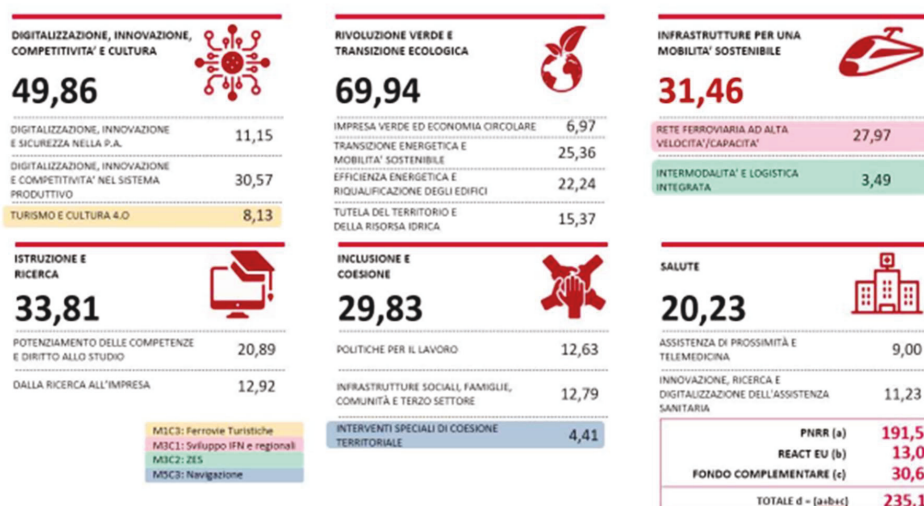
Il 12 gennaio 2021 il Consiglio dei Ministri ha approvato la proposta di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Il PNRR si articola in sei missioni, che rappresentano “aree tematiche” strutturali di intervento e complessivamente prevede investimenti per 235,1 miliardi di euro:

1. digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura;
2. rivoluzione verde e transizione ecologica;
3. infrastrutture per una mobilità sostenibile;
4. istruzione e ricerca;
5. inclusione e coesione;
6. salute.

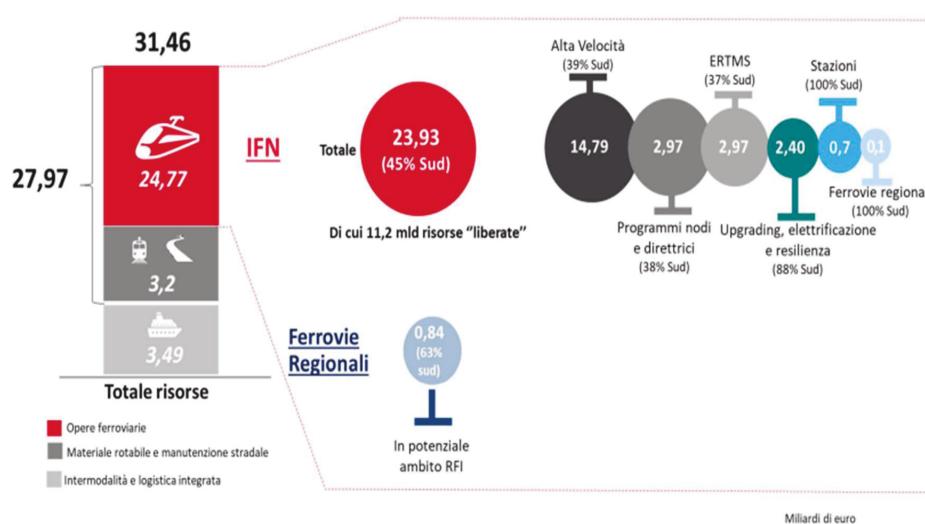
Tabella - Articolazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza



Gli investimenti che riguardano il Gestore sono ricompresi principalmente nell'ambito della Missione 3 “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”, le cui risorse della componente prettamente ferroviaria sono pari a € 24,77 mld (di cui ~ € 23,93 mld sull'IFN, ~ € 0,84 mld sulla rete delle Ferrovie in concessione alle Regioni). Una parte delle suddette risorse, essendo allocata su progetti maturi e finanziati in precedenza, permetterà di liberare una quota di risorse di circa 11,20 mld per lo Stato.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – PNRR: Focus componente ferroviaria



Nelle tabelle successive si rappresentano il dettaglio delle risorse per intervento.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – Dettaglio Interventi ricompresi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

importi in milioni di euro

Anagrafica e riferimenti CdP		PNRR - M3C1		
Misura	Intervento	Totale	di cui CdP-I MIMS-RFI (comprende interventi su linee regionali che saranno trasferite in IFN al termine dei lavori)	di cui Extra CdP-I MIMS-RFI
			di cui Progetti in essere	Nuovi progetti
1.1 (NA-BA)	Napoli-Cancello	107,43	107,43	
1.1 (NA-BA)	Cancello-Frasso	38,23	38,23	
1.1 (NA-BA)	Frasso-Telese	296,37	296,37	
1.1 (NA-BA)	Telese-Vitulano	345,78	345,78	
1.1 (NA-BA)	Apice-Hirpinia	611,96	611,96	
1.1 (NA-BA)	Orsara-Bovino	0,00	0,00	
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 3 Caltanissetta Xirbi-Lercara	470,00	470,00	
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 4a Enna-Caltanissetta Xirbi	317,31		317,31
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 4b Dittaino-Enna	296,89	296,89	
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 5 Catenanuova-Dittaino	321,13	321,13	
1.1 (PA-ME)	1^ macrofase Lotto 6 Bicocca-Catenanuova	35,11	35,11	
1.1 (SA-RC)	Lotto prioritario (Battipaglia-Romagnano)	1.800,00		1.800,00
1.1	Alta Velocità al Sud	4.640,20	2.522,89	2.117,31
1.2 (BS-PD)	Brescia-Verona	1.723,03	1.723,03	
1.2 (BS-PD)	Verona-Bivio Vicenza	1.947,03	525,67	1.421,36
1.2 (GE-MI)	Nodo di Genova e terzo valico dei Giovi (nodo di Genova)			
1.2 (GE-MI)	Nodo di Genova e terzo valico dei Giovi (Terzo valico dei Giovi)			
1.2 (GE-MI)	Nodo di Genova e terzo valico dei Giovi (Scalo Campasso)	3.400,35	3.400,35	
1.2 (GE-MI)	Nodo di Genova e terzo valico dei Giovi (scalo Rivalta Scrivia)			
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Milano-Pavia 1^ fase	195,13	195,13	
1.2 (GE-MI)	Potenziamento Rho-Gallarate 1^ fase	374,66	374,66	
1.2 (BR-VR)	Lotto prioritario: circonvallazione di Trento	930,00		930,00
1.2	Alta Velocità al Nord	8.570,20	6.218,84	2.351,36
1.3 (RM-AN)	PM 228 - Castelplanio con shunt di Albacina	438,12		438,12
1.3 (RM-AN)	Raddoppio PM228-Albacina	35,56		35,56
1.3 (RM-AN)	Velocizzazione tratte Orte-Falconara	36,00		36,00
1.3 (RM-PE)	Tagliacozzo-Avezzano	209,62		209,62
1.3 (RM-PE)	Sulmona-Pratola Peligna	124,36		124,36
1.3 (RM-PE)	Scafa-Manoppello	192,89		192,89
1.3 (RM-PE)	Manoppello-Interporto	93,30		93,30
1.3 (SA-TA)	Velocizzazione Battipaglia-Potenza	32,28	16,03	16,26
1.3 (SA-TA)	Lotto prioritario tratta Potenza-Metaponto	417,50		417,50
1.3	Diagonali	1.579,63	16,03	1.563,60
1.4	Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)	2.970,00	270,00	2.700,00
1.4	Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)	2.970,00	270,00	2.700,00

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Importi in milioni di euro

Anagrafica e riferimenti CdP		PNRR - M3C1		
		Totale	di cui CdP-I MIMS-RFI (comprensivo interventi su linee regionali che saranno trasferite in IPM al termine dei lavori)	di cui Extra CdP-I MIMS-RFI
Misura	Intervento		di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti Nuovi progetti
1.5	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	4,40		4,40
1.5	Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	160,52	160,52	
1.5	Raddoppio Ogliastro-Castelbuono	459,55	459,55	
1.5	Raddoppio Campoleone-Aprilia	5,13	5,13	
1.5	Potenziamento tecnologico linea Venezia - Trieste (tratta Mestre - Ronchi Sud)	0,12	0,12	
1.5	Potenziamento linea Pistoia-Lucca	98,94	98,94	
1.5	Potenziamento Linea Fossano-Cuneo	3,64	3,64	
1.5	Nodo Pigneto	1,37	1,37	
1.5	1ª fase: nuovo PM Cagnacco e ACC Udine Centrale	31,00	24,00	7,00
1.5	Raddoppio Adriatica: PRG e ACC Foggia	34,47	31,47	3,00
1.5	Raddoppio Adriatica: Ripalta-Lesina	22,47	22,47	
1.5	Quadruplicamento Tortona-Voghera opere prioritarie	36,98	36,98	
1.5	Varianti Falconara	51,26	51,26	
1.5	Fermata Montemarciano	8,99	8,99	
1.5	Nodo di Bari Sud	204,92	204,92	
1.5	Potenziamento linea Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello 1ª fase	62,36	62,36	
1.5	Upgrade linea storica Trieste - Divaca	17,48		17,48
1.5	Completamento tecnologico della direttrice Torino-Padova	1,00		1,00
1.5	Sviluppo e potenziamento dei posti centrali 1ª Fase	8,75		8,75
1.5	Potenziamento tecnologico Brennero-Verona	38,41	9,68	28,73
1.5	Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento della stazione Trieste Campo Marzio	14,91	14,91	
1.5	Porto di Trieste: interventi ferroviari per il potenziamento della stazione Trieste Campo Marzio	5,97	5,97	
1.5	Velocizzazione Adriatica 1ª fase	25,86	25,86	
1.5	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	56,45	56,45	
1.5	Nuova fermata di Catania Aeroporto Fontanarossa, prima fase	12,21	12,21	
1.5	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	5,20		5,20
1.5	Varianti di Riga (collegamento diretto linea Brennero - linea Pusterla)	19,84	5,84	14,00
1.5	Potenziamento tecnologico del nodo di Roma	17,19	17,19	
1.5	PRG di ROMA Casilina - fasi finanziate			
1.5	PRG di ROMA Tuscolana - fasi finanziate	52,57	52,57	
1.5	Potenziamento tecnologico Milano Porta Garibaldi e velocizzazioni	23,85	23,85	
1.5	Potenziamento tecnologico e infrastrutturale impianto Gallarate	0,80		0,80
1.5	ACC di Milano Certosa	15,34	15,34	
1.5	ACC Milano c.le	32,42	32,42	
1.5	Completamento velocizzazione Adriatica (tratta Termoli - Foggia)	39,46	39,46	
1.5	Potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S. Lucia	3,92	3,92	
1.5	Completamento potenziamento tecnologico Venezia Mestre - Venezia S. Lucia	2,00		2,00
1.5	PRG Venezia S. Lucia			
1.5	Potenziamento tecnologico nodo di Firenze 2ª fase (ACC-M nodo e ERTMS HD)	3,00		3,00
1.5	Nuova fermata di Ferriera - Buttigliera	8,50	8,50	
1.5	Potenziamento tecnologico nodo di Torino e linee afferenti	16,73	16,73	
1.5	ACC Torino Orbassano	16,95	16,95	
1.5	Animodernamento rete sarda - upgrade tecnologico tratte a sud di Oristano, potenziamento e interventi per la messa in sicurezza	34,27	34,27	

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

1.5	Adeguamento a standard AV/AC della linea D0ma Roma-Firenze 2ª fase	45,25	42,25	3,00
1.5	Potenziamento linea Empoli-Siena			
1.5	Potenziamento tecnologico e infrastrutturale linea Genova-Ventimiglia	5,58	5,58	
1.5	Potenziamento tecnologico Genova - La Spezia	1,78	1,78	
1.5	Adeguamento e miglioramento linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta	22,06	22,06	
1.5	Opere per eliminazione interferenze con viabilità linea Chivasso-Ivrea-Quincinetto	4,22	4,22	
1.5	Elettrificazione linee Veneto	1,87	1,87	
1.5	Elettrificazione anello bellunese 1ª fase	64,22	64,22	
1.5	Elettrificazione anello bellunese 2ª fase	33,91	33,91	
1.5	Collegamento ferroviario aeroporto di Genova	25,19	25,19	
1.5	Velocizzazione Genova-Torino 1ª fase	14,99	14,99	
1.5	Velocizzazione Milano - Genova	60,52	60,52	
1.5	Nodo di Bolzano: Galleria del Virgolo	19,84	19,84	
1.5	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso (1ª fase)	20,47	20,47	
1.5	Porto di Ravenna	4,61	4,61	
1.5	Porto di Ravenna	9,11	9,11	
1.5	Elettrificazione Civitanova - Macerata - Albacina	24,50		24,50
1.5	Infrastrutturazione nuovo terminale intermodali di Milano Smistamento (attrezzaggi tecnologici e altri interventi RFI)	6,48	6,48	
1.5	Upgrading linea Ovada	64,14		64,14
1.5	Elettrificazione Como - Molteno - Lecco	30,80		30,80
1.5	PRG di Bergamo (1ª fase)	50,00		50,00
1.5	Upgrading linea Pontremolese (variante galleria Bastardo)	22,09		22,09
1.5	Elettrificazione Casarsa - Portogruaro			
1.5	Riattivazione linee Sacile - Gemona			
1.5	Collegamento Terzi-Rieti-L'Aquila-Sulmona opere prioritarie	7,53	7,53	
1.5	Completamento fermate Torino - 1ª fase (Orbassano, S. Paolo, Borgata Quaglia)	24,41	24,41	
1.5	Linea Veloce P.Nuova-P.Susa	13,29	13,29	
1.5	Adeguamento sagoma Alessandria - Mortara			
1.5	Potenziamento tecnologico Torino-Padova	34,97	34,97	
1.5	Potenziamento tecnologico Nodo di Genova			
1.5	Upgrading tecnologico Bologna-Padova 1ª fase	3,00		3,00
1.5	Upgrading tecnologico Bologna-Padova 2ª fase	3,00		3,00
1.5	Potenziamento tecnologico Roma-Napoli via Fomia (fase 2)	18,49	18,49	
1.5	Potenziamento tecnologico Campoleone-Fornia	2,00		2,00
1.5	Upgrading sistema di distanziamento linea Bologna-Verona	2,00		2,00
1.5	Potenziamento tecnologico linea AV Roma - Napoli	7,50		7,50
1.5	Adeguamento prestazionale e potenziamento tecnologico linea Bologna - Prato (Upgrading prestazionale corridoio Scan-Med area tirrenica - Bologna) 1ª fase	73,56	73,56	
1.5	Upgrading Roma - Firenze (DD e LL)	0,33	0,33	
1.5	Completamento ACC-M Bologna-Rimini	10,70	10,70	
1.5	Completamento potenziamento tecnologico linea Adriatica	6,00		6,00
1.5	Velocizzazione linea Adriatica tratta Bari-Lecce ulteriore fase (Pescara-Foggia-Brindisi)	27,30		27,30
1.5	Completamento adeguamento PRG e modulo linea Adriatica	25,00		25,00
1.5	Stazione di Bergamo	50,00		50,00
1.5	Ripristino e ammodernamento Caltagirone - Gela	156,39		156,39
1.5	Elettrificazione Palermo - Trapani via Milo	64,60		64,60
1.5	Completamento adeguamento sagoma linee tirrenica e Cassino	53,76	53,76	
1.5	ACC Vado Ligure	5,60		5,60
1.5	Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore	45,60		45,60
1.5	PRG Brescia Scalo	26,25		26,25
1.5	Elettrificazione Ivrea - Aosta	83,60		83,60
1.5	Potenziamento principali nodi metropolitani e direttrici	2.969,98	2.172,24	797,73

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Anagrafica e riferimenti CdP		PNRR - M3C1		
Misura	Intervento	Totale	di cui CdP-I MIMS-RFI (comprende interventi su linee regionali che saranno trasferite in RFI al termine dei lavori)	
			di cui Progetti in essere	di cui Extra CdP-I MIMS-RFI Nuovi progetti
1.6	linea Rosarno-S. Ferdinando: Adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando	60,00		60,00
1.6	linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale	40,11		40,11
1.6	FCU: interventi infrastrutturali e tecnologici sull'intera rete	163,00		163,00
1.6	GTT: Potenziamnto ed ammodernamento intera rete	140,90		140,90
1.6	EAV: Potenziamnto ed ammodernamento della linea Cancellio-Benevento	109,00		109,00
1.6	FSE: Completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS su restante rete	130,80		130,80
1.6	FSE: Potenziamnto infrastruttura Ferroviaria linea Bari-Taranto	86,50		86,50
1.6	FUC: interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea Udine-Civiale	41,40		41,40
1.6	FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione di 20 stazioni	165,00		165,00
1.8	Potenziamnto e upgrading linee regionali (gestione RFI)	936,71		836,60
1.7	Piano resilienza linee e impianti Sud	231,00		231,00
1.7	Raddoppio Albairate-Abbiategrosso	120,00		120,00
1.7	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1ª fase	165,00		165,00
1.7	(Roma) Venafrò - Campobasso - Termoli	150,00		150,00
1.7	Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso (1ª fase)	60,00		60,00
1.7	Completamento collegamento Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano	60,00		60,00
1.7	Velocizzazione Pescara-Foggia-Brindisi	140,00		140,00
1.7	Collegamento porto Augusta	75,00		75,00
1.7	Bari Lamasinata 1ª fase	120,00		120,00
1.7	Linea ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	110,00		110,00
1.7	Elettrificazione Barletta - Canosa	100,00		100,00
1.7	Nodo intermodale di Brindisi	14,00		14,00
1.7	Collegamento aeroporto di Brindisi	52,00		52,00
1.7	Potenziamnto collegamenti Taranto	37,50		37,50
1.7	Sottopasso Stazione di Taranto	7,00		7,00
1.7	Tecnologie Taranto-Brindisi	13,50		13,50
1.7	Completamento Ferrandina-Matera	50,00		50,00
1.7	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica - tratta Sibari-Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido	300,00		300,00
1.7	Bypass di Augusta	60,00		60,00
1.7	Nodo di Catania - allungamento pista	95,00		95,00
1.7	Palermo - Agrigento - Porto Empedocle	100,00		100,00
1.7	Intermodalità e accessibilità Trapani Birgi	40,00		40,00
1.7	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	170,00		170,00
1.7	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia 1ª fase	130,00		130,00
1.7	Upgrading, elettrificazione e resilienza ferrovie al sud	2.400,00		2.400,00
1.8	Hub urbani e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità sostenibile	350,00		350,00
1.8	Riqualificazione funzionale, miglioramento accessibilità e intermodalità stazioni del sud	350,00		350,00
1.8	Upgrading stazioni sud	700,00		700,00
Totale		24.766,71	11.200,00	836,60
		24.766,71	23.930,11	836,60
			24.766,71	

In data 31 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 129) il Decreto Legge n. 77/2021 “Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”.

Il Decreto è entrato in vigore il 1° giugno 2021 ed è stato convertito, con modificazioni, dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108, pubblicata in data 30 luglio 2021 in Gazzetta Ufficiale (Serie Generale n. 181) ed entrata in vigore il 31 luglio 2021.

Il Decreto ha la finalità di definire “il quadro normativo nazionale finalizzato a semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, dal Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, nonché dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 di cui al Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018.”

Il Decreto è suddiviso in due Parti, di cui la prima regola la “Governance del PNRR”, mentre la seconda riporta le “Disposizioni di accelerazione e snellimento delle procedure e di rafforzamento della capacità amministrativa”

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA**3.11 L'Aggiornamento 2020/2021 del CdP-I 2017-2021**

La presente parte viene aggiunta, principalmente perché l'aggiornamento al 31/12/2020 avrebbe dovuto includere gli interventi oggetto dei finanziamenti del fondo 2020 che invece hanno trovato attuazione solo nell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021.

Come noto, dopo l'approvazione dell'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma - parte Investimenti (CdP-Investimenti), avvenuta nel mese di ottobre 2020, devono trovare contrattualizzazione e operatività gli stanziamenti recati: dalle Leggi di Bilancio 2020 e 2021; dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), trasmesso nel mese di aprile 2021 all'Unione Europea, e dal Decreto Legge n.59 del 6 maggio 2021 (Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti).

Tutte queste risorse aggiuntive, sinergiche e complementari tra loro, devono trovare rapidamente operatività tenuto conto degli impegni stringenti verso l'UE. Pertanto, il Gestore ha predisposto e trasmesso al MIMS, nel mese di maggio 2021, uno schema di aggiornamento congiunto per le annualità 2020-2021 del CdP-Investimenti con cui contrattualizzare tutti gli investimenti da avviare e tutte le relative coperture finanziarie disponibili (in primis le risorse stanziolate dal PNRR e quelle statali stanziolate dalle Leggi Bilancio 2020/2021), per garantirne l'immediata operatività attuativa.

Tale aggiornamento, ai fini approvativi, seguirà l'iter previsto dalla legge di conversione 23 luglio 2021, n. 106 del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 (cd. Sostegni bis) recante: «Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali», il quale dispone l'approvazione dell'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del CdP-I 2017-2021 - parte Investimenti tra il MIMS e RFI con il solo parere favorevole del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), ciò permettendo una più veloce operatività delle risorse finanziarie connessa anche agli stringenti impegni con l'UE. Di seguito la norma di riferimento:

Articolo 73 ter “Disposizioni urgenti per il settore ferroviario”

comma 1: “*Al fine di permettere l'avvio immediato degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, l'aggiornamento, per gli anni 2020 e 2021, del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società Rete ferroviaria italiana si considera approvato con il parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per la società Rete ferroviaria italiana ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti*”;

comma 2: “*L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, relativamente agli interventi i cui oneri sono a carico delle risorse previste per l'attuazione di progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, resta subordinata alla definitiva approvazione del medesimo Piano da parte del Consiglio dell'Unione europea*”.

Il valore complessivo delle risorse previste nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021, si attesta ad un valore di circa **31,7 miliardi di euro**, di cui:

- **24,2 mld** di risorse già definite da documenti di valenza superiore che ne hanno indicato anche gli interventi a cui destinare le risorse:
 - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) (13,0 mld);
 - Decreto Legge 6 maggio 2021, n. 59 recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti” (10,4 mld);

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- Specifici provvedimenti legislativi (0,8 mld) quali decreto rilancio, decreto Olimpiadi, convenzioni con Enti Locali.
- **7,5 mld** di risorse stanziare dalle Leggi di Bilancio 2020 e 2021 destinate principalmente alla continuità dei programmi di sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge e tecnologie per la circolazione e l'efficientamento nonché al completamento della dotazione finanziaria degli investimenti previsti nel Piano Nazionale Ripresa e Resilienza che non hanno trovato copertura nel Fondo Complementare; in particolare, con riferimento al completamento della dotazione finanziaria della direttrice PalermoCatania, del progetto unificato Nodo di Genova e dei lotti costruttivi sulla linea AV/AC Milano-VeronaPadova.

3.11.1 Le principali novità dell'aggiornamento contrattuale

Di seguito gli elementi di novità dell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I:

- è stato effettuato un ridimensionamento dei fabbisogni programmatici previsti nella Sezione 4 della tabella A01 “Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge” delle seguenti righe A1004E – “Sicurezza Armamento”, A1004D – “Smaltimento materiali inquinanti ed altri obblighi di legge”, A1014 – “Piano conservazione opere d'arte”, A2004E – “Dismissione contesti obsoleti” e della tabella A02 “Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento” della riga A2001B – “Tecnologie per la circolazione” in quanto saranno oggetto di contrattualizzazione all'interno del nuovo Contratto di Programma – parte Servizi per il periodo 2022-2026;
- all'art.1 “Oggetto” è aggiunto il comma 4bis “Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi realizzativi generali condivisi con il presente Aggiornamento del Contratto, con specifico riferimento alla tempestiva conclusione degli interventi previsti nell'ambito delle misure del PNRR M3C1 – Misure 1.4, 1.5, 1.7 e 1.8 e M1C3 – Ferrovie Turistiche, il Gestore è autorizzato, dopo preventiva comunicazione al MIMS, a rimodulare temporaneamente nell'ambito, ove possibile, del medesimo territorio regionale, le relative risorse all'interno delle citate misure nel limite del valore dei finanziamenti assegnati, fermo restando il raggiungimento degli obiettivi fissati dal PNRR e salvaguardando la prosecuzione delle attività in corso; le Parti provvederanno a recepire le modifiche intervenute nel prossimo Contratto o nel primo aggiornamento utile”.

Tutte le risorse sono state destinate in continuità con il quadro strategico di riferimento e con le linee di intervento già approvate nel CdP-I 2017-2021 e i suoi aggiornamenti che hanno seguito l'iter autorizzativo previsto dalla legge 238/1993 e dal DLgs 112/2015; i soli elementi di novità rispetto agli impegni già assunti nel vigente CdP-I sono l'avvio del programma Cyber Security, l'avvio della progettazione del programma hub intermodali, il recepimento di provvedimenti normativi (CCT) e l'istituzione di un Fondo per nuovi progetti di fattibilità:

Descrizione intervento	LB 2020 e 2021
1^ fase del programma Cyber security per la resilienza digitale	50
Avvio progettazione programma Hub Intermodali	26
Fondo progettazione, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia	497
Totale	573

In particolare, le risorse appostate sul Fondo, consentono:

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- l'avvio dei progetti di fattibilità tecnico-economica emergenti a fronte delle Osservazioni recate dalle Commissioni parlamentari, dalle concertazioni con i territori e dalle consultazioni con gli stakeholders. L'ammontare delle risorse è stato dimensionato per garantire un numero di progettazioni sostenibili nel breve periodo tali da non immobilizzare le risorse finanziarie e comunque coerente con la capacità tecnica del gestore. Il programma è comunque rifinanziabile a valere delle risorse annualmente recate dalle Leggi di Bilancio e da altri provvedimenti normativi. Si precisa che, gli ulteriori step progettuali successivi, vengono finanziati sempre a valere delle suddette risorse sulle specifiche linee di intervento dedicate ai singoli progetti di investimento;
- di ottemperare al disposto di cui all'art. 6 del D.L. 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120 (DL Semplificazioni) di istituzione del Collegio Consultivo Tecnico con funzioni di assistenza per la rapida risoluzione delle controversie o delle dispute tecniche nel corso dell'esecuzione del contratto;
- di salvaguardare interventi cofinanziati da UE e EE.LL. a seguito di successive riprogrammazioni delle risorse precedentemente assegnate.

Sono state inoltre aggiornate, per rispondere al set informativo richiesto, le seguenti "Appendici" alla Relazione informativa:

Appendice 1: Dettaglio Delibere CIPE per intervento

Appendice 2: Dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle dell'agg.2020/2021 del CdP-I 2017-2021

Appendice 3: Schede interventi aggiornamento 2020/2021 CdP-I 2017 – 2021

Appendice 4: CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale e dossier allegati

Appendice 5: CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento

Appendice 6: Relazione interventi finanziati dall'art. 7-ter del DL n. 43/2013

Appendice 7: Distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate

Appendice 8: Risultanze delle valutazioni sulle Osservazioni delle Commissioni Parlamentari presentate in occasione dell'aggiornamento 2018/2019 del CdP-I

Sono state inoltre elaborate due nuove appendici:

Appendice 9: Elenco opere inserite nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – PNRR, Missione 3, Component 1

Appendice 10: Studi di fattibilità in corso.

3.11.2 L'evoluzione del portafoglio progetti

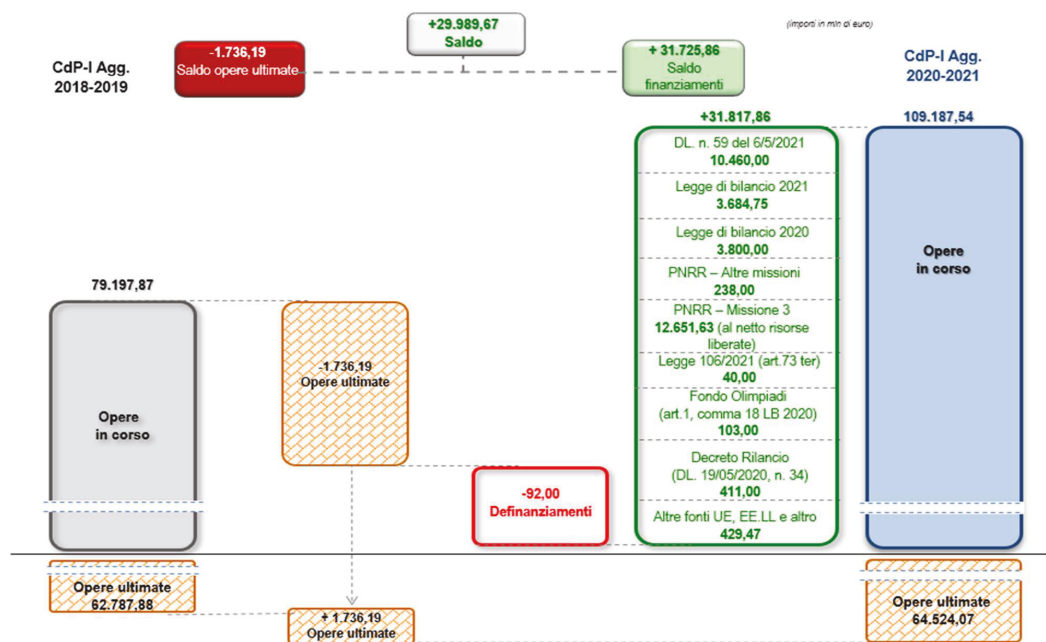
Il presente Aggiornamento contrattuale, oltre ai nuovi interventi da avviare con la sottoscrizione dell'Atto, ricomprende anche tutti gli investimenti ancora in corso di realizzazione, già presenti nelle tabelle del precedente Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di Programma 2017–2021 unitamente alle relative fonti di finanziamento.

Il valore del portafoglio progetti dell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma 2017-2021, come rappresentato in figura, si attesta a 109.187,54 milioni di euro rispetto ai 79.197,87 milioni di euro dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021, tenuto conto

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

delle variazioni al portafoglio connesse alle opere ultimate pari a 1.736,19 milioni di euro e delle variazioni finanziarie intervenute pari a 31.725,86 milioni di euro.

Evoluzione del portafoglio progetti



Le variazioni introdotte nell’Atto in esame riguardano:

- trasferimento nella Tabella “Investimenti ultimati” di interventi conclusi pari a 1.736,19 milioni di euro di cui 1.728,93 milioni riferiti ad investimenti sulla rete convenzionale e 7,26 milioni di euro riferiti alla Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (per maggiori dettagli vedi tabella “Opere ultimate”);
- recepimento del definanziamento per un valore complessivo di 92,00 milioni di euro derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni;
- contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di 31.817,86 milioni di euro;
- una variazione a saldo zero così articolata:
 - 460,00 milioni di euro recati dal Decreto Legge 124/2019 per l'anno 2019 (c.d Decreto Fiscale 2019) a titolo di anticipazione di cassa, compensato da un definanziamento di pari importo operato nell’anno 2020 dalla Legge n° 160 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022” (c.d. Legge di Bilancio 2020);
 - 897,28 milioni di euro di risorse già contrattualizzate e rimodulate a favore di interventi improcrastinabili.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.11.3 Le variazioni alle coperture finanziarie di competenza: definanziamenti e variazioni in aumento

Nel presente aggiornamento contrattuale si sono registrate riduzioni alle risorse finanziarie iscritte nel contratto per un totale di 92,00 milioni di euro.

La variazione in diminuzione sopra citata è ripartita nel modo seguente:

- 26,38 milioni di euro di cui 0,88 milioni di euro per un definanziamento comunicato con nota n. 330 del 10 gennaio 2020 dal Responsabile della Struttura di Attuazione PAC “Interventi di salvaguardia e salvaguardia temporanea” del MIMS e 25,5 milioni di euro (“Porto di Taranto”) a seguito della riprogrammazione delle risorse a carico dei fondi PON-FESR 2007-2013 e 2014-2020;
- 9,47 milioni di euro di riduzione di risorse UE per il ciclo di programmazione CEF 2014-2020;
- 2,65 milioni di euro di riduzione di risorse derivanti da modifiche a quanto previsto nei Patti Sud;
- 53,50 milioni di euro di riduzione di risorse derivanti da Convenzioni con Enti Locali anche a seguito dell’accertamento del valore definitivamente incassato a valere dei POR Regionali 2007-2013 (Campania, Sicilia, Toscana, Sardegna e Piemonte).

Tabella – Riepilogo definanziamenti

Ministero-Ente	Fonte/Riga CdP	IMPORTO
UE	CEF 2014-2020	-9,47
	A2011 - ERTMS	-9,47
MIT/UE	PON - PAC (2007-2013, 2014-2020)	-26,38
	0670 - Miglioramenti infrastrutturali	-0,88
	0417 - Porto di Taranto	-25,50
EE LL	FSC 2014-2020 - Patti Sud	-2,65
	P087- Interventi su Aeroporto di Pescara	-2,65
EE LL	EE.LL e Altro	-53,50
	POR Campania 2014-2020	-22,70
	POR SARDEGNA	-0,02
	POR TOSCANA	-5,09
	POR SICILIA	-20,70
	POR piemonte	-5,00
TOTALE		-92,00

Le variazioni in aumento registrate rispetto all’aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021 ammontano ad un valore complessivo di 31.817,86 milioni di euro, come riportato nella seguente tabella.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – Riepilogo nuove fonti per competenza

FONTE DI FINANZIAMENTO	milioni di euro
IMPORTO	
Legge di Bilancio 2020, Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese, istituito nello stato di previsione del MEF dall'art.1 comma 14 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160	3.750,00
Legge di Bilancio 2020, Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese, istituito nello stato di previsione del MEF dall'art.1 comma 28 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160	50,00
Legge di Bilancio 2020, Fondo c.d. "Olimpiadi" istituito nello stato di previsione del MEF dall'art.1 comma 18 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160	103,00
Fondo di cui all'art.1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, contrattualizzate nel Contratto di Programma parte investimenti 2017-2021 per il pagamento di eventuali oneri di ammortamento a seguito di operazioni di attualizzazione dei contributi e non su opere individuate e ridestinate dal Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, all'articolo 208 comma 3, 4 e 5	411,00
Legge di Bilancio 2021, a valere sul capitolo di bilancio MEF/7122 pg.2 stanziata dalla Legge n° 178 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023"	3.684,75
Legge n.106 del 23 luglio 2021 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali, art.73 ter)	40,00
PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza) a valere della Missione 3 Componente 1 "Rete ferroviaria ad alta velocità/capacità e strade sicure"	12.651,63
PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza) a valere di altre missioni	238,00
Decreto legge 6 maggio 2021, n. 59	10.460,00
FSC 2014-2020, Cabina di Regia	103,00
CEF 2014-2020	0,98
Risorse da EE LL. ed altro	325,49
TOTALE	31.817,86

In particolare, di seguito si rappresentano le nuove fonti di finanziamento determinate da atti e/o provvedimenti che assegnano finanziamenti a specifici progetti di investimento individuati dalla medesima norma:

- 3.750,00 milioni di euro quale quota del Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese, istituito nello stato di previsione del MEF dall'art.1 comma 14 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di Bilancio 2020) e ripartito secondo ai sensi del Decreto Ministeriale n.35546 registrato alla Corte dei Conti il 13 aprile 2021;
- 50,00 milioni di euro quale quota di risorse stanziata dall'art.1 comma 28 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di Bilancio 2020);
- 3.684,75 milioni di euro di risorse a valere sul capitolo di bilancio MEF/7122 pg.2 stanziata dalla Legge n° 178 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (c.d. Legge di Bilancio 2021);
- 10.460,00 milioni di euro a valere di risorse statali stanziata dal Decreto Legge 6 maggio 2021, n. 59 recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti" convertito con Legge n.101 del 1° luglio 2021.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – Focus interventi DL 59/2021

Riferimento CdP-I	Descrizione intervento	milioni di euro
		Risorse
A01 01	Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	80,00
A01 A1008	Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale	80,00
A06 06	A06-Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	30,00
A06 P060	Infrastrutturazione porti e terminali	30,00
A08 08	Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti funzionali	9.400,00
A08 I107A	AV-AC Salerno - Reggio Calabria	9.400,00
B 08	Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi	950,00
B08 0362B	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	925,00
B08 I135	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale)	25,00
Totale complessivo		10.460,00

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – Dettaglio interventi finanziati dalla Legge di Bilancio 2020-2021 e dal DL. n.59 del 6 maggio 2021

Riferimento CofA	Descrizione intervento	in milioni di euro		
		LG 2020 e 2021 DL n.59 del 6 maggio 2021	% sud	Quota sud
A01_01	Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	2.315,50	36%	829,87
A01_A1004A	Sicurezza in galleria	50,00	34%	10
A01_A1004B	Risanamento acustico	85,00	34%	29
A01_A1004C	Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	208,00	34%	70
A01_A1004D	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	20,00	34%	7
A01_A1004E	Sicurezza sismica	916,00	34%	311
A01_A1008	Sviluppo e upgrading flotte navale per la continuità territoriale	80,00	100%	80
A01_A1004F	Adeguamento a Decreti Tecnici di interoperabilità (DTI) - primi interventi	18,00	34%	4
A01_A1009	Superazione passaggi a livello	128,00	34%	42
A01_A1013A	Idrogeologia	280,00	34%	88
A01_A1013B	Sisma	100,00	34%	34
A01_A1014	Piano conservazione opere d'arte	208,00	34%	71
A01_A1015	Cybersecurity	50,00	34%	17
A01_A2004A	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	110,00	34%	37
A01_A2004B	Sistemi di Rilevamento Termico Bussola e Controllo Scivolo Carichi Verticali	20,00	34%	7
A01_A2004C	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	28,00	34%	9
A01_A2004D	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	28,00	34%	9
A01_A2004E	Diagnostica carichi obsoleti	40,80	34%	14
A01_A2004D	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	5,00	34%	2
A01_02	Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	816,00	34%	277
A01_A3001B	Tecnologie per la circolazione	652,70	34%	219
A01_A3003	Telecomunicazioni e GSM-R	55,00	34%	18
A01_A3008	Sviluppo tecnologie innovative	28,00	34%	9
A01_A3009	Security	18,00	34%	6
A01_A3010	Sistemi informativi	47,00	34%	16
A01_A3011	Programma nazionale ERTMS	58,50	34%	20
A01_03	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	4,00	34%	1
A01_F014	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	4,00	34%	1
A04_04	Valorizzazione delle reti regionali	523,18	32%	169
A04_C066A	Potenziamento linea Porto S. Pietro-Bergamo-Mantova 1° fase	40,00		
A04_C162	Ripristino linea Palermo-Trapani via Mile	20,80	100%	21
A04_C172	Varianti di Rigo	56,00		
A04_C174	Fermata Torretta Napoli	8,00	100%	8
A04_C176A	Reallocazione Cologno-Oremon-Mantova 1° fase	10,00		
A04_F074	Ammodernamento e velocizzazione Circum Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Diavaus	5,00	100%	5
A04_F136	Linea Bologna-Morano: Galliera del Virgola	50,00		
A04_F147	Elettrofascina Civitanova-Macerata-Albano	48,50		
A04_F158	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	120,47		
A04_F159	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	20,00		
A04_F200	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	10,00		
A04_F201	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e ovest	72,00	100%	72
A04_F220	Stazione AV Foggia Cervaro	20,00	100%	20
A04_F232	Ripristino linea Collepardo - Gela	18,81	100%	19
A04_F236	Elettrofascina della tratta Cima-Alipiana Orin-Trapani della linea Palermo - Trapani "via Mile"	20,40	100%	20
A04_F237	Elettrofascina linea-Aosta	26,40		
A01_05	Città metropolitane	909,83	10%	79
A01_C042A	Reallocazione Milano-Mantova: 1° fase	20,00		
A01_C056	Nodo di Palermo	28,00	100%	28
A01_C058_A	Completamento anello ferroviario di Roma (circolo nord)	190,80		
A01_C060	Reallocazione Lunghezza-Guidonia	17,80		
A01_C052B	Nodo di Bari Bari Nord	20,00	100%	20
A01_C485	Nodo di interscambio di Pignone	19,83		
A01_F055	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	40,00		
A01_F054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	68,00		
A01_F055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, pubblicità e decoro)	168,00		
A01_F075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	8,00		
A01_F076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	12,00		
A01_F080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	8,00		
A01_F134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	50,00	100%	50
A01_F212	Riquadratura urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (stazione ferroviaria)	1,00	100%	1
A01_F216	Completamento fermata SPM Torino	10,80		
A01_F217	Potenziamento linea veloce collegamento Porto Nuovo-Porto Suse	77,50		
A01_F218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	51,00		
A01_F237	Hub intermodali	26,00		
A01_F235	Accessibilità alla nuova stazione AV di Bellinzona	14,40		

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

Camera dei Deputati ARRIVO 04 aprile 2022 Prot: 2022/0000470/TN - Doc. firmato digitalmente da: ENRICO MARIA PUJIA, Federico Blasevich, Eugenio

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

ADG 06	Porti e Interporti	194,15	27%	52,40
ADG 0600	Infrastrutturazione porti e terminali	110,00	24%	27
ADG 0170	Nodo intermodale di Brindisi	10,00	100%	10
ADG 0200	Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	10,40		
ADG 0200	Potenziamento infrastrutturale scalo di Brindisi	48,75		
ADG 07	Aeroporti	31,00		
ADG 027	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	31,00		
ADG 08	Direttrici di interesse nazionale - Interventi realizzati per lotti funzionali	11.827,43	89%	10.589
ADG 0100	Rossopio Bari-Taranto	10,00	100%	10
ADG 0142A	Rossopio Pescara-Bari 1° fase	10,00	100%	10
ADG 0200	Rossopio Ciri-Palazzo: tratta Spoleto-Terzi	10,00		
ADG 0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1° marcia	592,93	100%	593
ADG 02900	Quadruplicamento Torino-Voghera	0,00		
ADG 0307A	Roma-Pescara opere prioritarie	170,00	100%	170
ADG 0305A	Potenziamento Venezia-Trieste lotto prioritari	40,00		
ADG 0304A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea Trieste-Diava	0,00		
ADG 0340	Nodo di Udine	12,55		
ADG 037A	Alivac Salerno - Reggio Calabria	2.400,00	100%	2.400
ADG 0375	Rossopio Fiv 200-Alcorno	12,04		
ADG 04000	Fondo Progettazioni: Collegio Consulenti Tecnici e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e SS LL	497,13	24%	109
ADG 0100	Velocizzazione linea Milano-Genoa	56,00		
ADG 0200	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TGV-T Reno-Alpi e linee affluenti	10,00		
ADG 0200	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TGV-T Bologna-Abruzzo e linee affluenti	14,00		
ADG 0204	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TGV-T Scandinavia - (Mantengono parti Tirreno e linee affluenti)	101,97	80%	81
ADG 0205	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TGV-T Scandinavia - (Mantengono parti Adriatico e Meridionale e linee affluenti)	167,70	100%	168
ADG 0204	Nodo di Genova e Tirolo valle del Giovi	600,00		
G 08	Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi	1.417,66		
G08 0200	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	110,00		
G08 0204A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-Bivio Vicenza (2° lotto funzionale)	254,66		
G08 0202B	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	220,00		
G08 0205	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (2° lotto funzionale)	10,00		
Totale complessivo		17.944,75	87%	11.994,00

- Il Fondo c.d. “Olimpiadi” istituito nello stato di previsione del MEF dall’art.1 comma 18 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di Bilancio 2020) ed attribuito a specifiche opere con decreto MIT del 7 dicembre 2020;

Tabella – Dettaglio interventi finanziati dal Fondo c.d. “Olimpiadi”, art.1 comma 18 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160

Atto		Descrizione Intervento	Riga CdP-I agg. 2018-2019	Variazioni di finanziato
Legge di Bilancio 2020 art.1 co.18	Decreto MIT 7/12/2020	Interventi puntuali potenziamento - PRG sedi di incrocio	P198	30,00
		Soppressione Passaggi a Livello insistenti su SS38	A1006	66,00
		Rinnovo stazioni/costruzione parcheggi di scambio	P055_A	2,00
Legge di Bilancio 2020 art.1 co.18	Decreto MIT 7/12/2020	PGR di Ponte delle Alpi	P199	2,00
		Stazione di Longarone - Miglioramento dell'accessibilità e velocizzazione itinerari	P199	3,00
totale				103,00

- 411,00 milioni di euro a valere delle risorse stanziato dal Fondo di cui all’art.1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, contrattualizzate nel Contratto di Programma parte investimenti 2017-2021 per il pagamento di eventuali oneri di ammortamento a seguito di operazioni di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

attualizzazione dei contributi e non su opere individuate e ridestinate dal Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, all'articolo 208 comma 3, 4 e 5, a favore dei seguenti interventi:

Tabella – Dettaglio interventi finanziati dal Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, n. 34

Atto		Descrizione Intervento	Riga CdP-I agg. 2018-2019	Variazioni di finanziato
DL 34/2020 art. 208	comma 5	interventi di raddoppio selettivo e di potenziamento delle stazioni della linea ferroviaria Pontremolese (Parma-La Spezia)	0276A	116,00
			P058A	19,00
			P224	35,00
	comma 3	progetto di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia	NA026	40,00
	comma 4	Variante di Riga	I172	70,00
	comma 4	Bergamo - Aeroporto di Orio al Serio	I137	131,00
Totale				411,00

- 40,00 milioni di euro stanziati dal decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito con legge di conversione 23 luglio 2021, n. 106 recante: “Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali” il quale all'art.73 ter commi 3 e 4 dispone che: “al fine di favorire lo sviluppo delle aree interessate dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016, è assegnato alla società Rete ferroviaria italiana un contributo di 40 milioni di euro per l'anno 2021 da destinare:
 - alla progettazione, anche esecutiva, di un primo tratto di ferrovia finalizzata al miglioramento dei collegamenti tra Roma e le aree appenniniche, anche attraverso la revisione e l'aggiornamento dei progetti esistenti già esaminati dal CIPRESS ovvero previsti dal vigente contratto di programma tra il MIMS e la società Rete ferroviaria italiana;
 - alla redazione di studi di fattibilità finalizzati al miglioramento dei collegamenti tra i capoluoghi delle province dell'Italia centrale compresi nel cratere sismico e Roma.
- 12.651,63 milioni di euro di risorse UE per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) a valere della Missione 3 Componente 1 “Alta velocità ferroviaria e manutenzione stradale 4.0”. Eventuali variazioni del finanziamento a carico del PNRR, rispetto alle previsioni contrattuali, comporteranno l'aggiornamento automatico delle tabelle del Contratto e dovranno essere recepite nel primo aggiornamento utile del contratto medesimo (Vedi Appendice n. 9);
- 238,00 milioni di euro per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) a valere delle altre missioni:
 - 181,00 milioni di euro a valere delle risorse stanziare sulla Missione 1 component 3 “Turismo e Cultura 4.0”;
 - 57,00 milioni di euro a valere delle risorse stanziare sulla Missione 5 component 3 “Interventi speciali di coesione territoriale”.
 - Eventuali variazioni del finanziamento a carico del PNRR, rispetto alle previsioni contrattuali, comporteranno l'aggiornamento automatico delle tabelle del Contratto e dovranno essere recepite nel primo aggiornamento utile del contratto medesimo.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – Dettaglio interventi finanziati dal PNRR, Altre missioni

Riferimento CdP-I	Missione	Descrizione intervento	milioni euro		
			Misure	% sud	Quota sud
A03_03		Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	181,00	34%	62
A03_P214	Missione 1 component 3 "Turismo e Cultura 4.0"	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	181,00	34%	62
A08_08		Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti funzionali	57,00	100%	57
A08_P225	Missione 3 component 2 "Intermodalità e logistica integrata"	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	57,00	100%	57
Totale complessivo			238,00	50%	118,54

- 103,00 milioni di euro a valere di risorse derivanti dalla rimodulazione del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, Cabina Di Regia;

Tabella – Dettaglio interventi finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, Cabina Di Regia

Regione	Atto	Descrizione Intervento	Riga CdP-I agg. 2018-2019	Variazioni di finanziato
Sicilia	CIPE 54/2016 e nota MIT 7035 del 12/11/2019	Chiusura anello di Palermo tratta Glachery - Politeama - Notarbartolo	9999 fuori CdP	100,00
Emilia Romagna	CIPE 12/2018 e nota RFI-AD 1303 del 24/7/2019	S-P- n. 588R dei Due Ponti. Variante su nuova sede per l'eliminazione di passaggi a livello in comune di Villanova sull'Arda	A1006	3,00
totale				103,00

- 0,98 milioni di euro a valere di risorse derivanti dal programma CEF 2014-2020, call 2018;

Tabella – Dettaglio interventi finanziati dal CEF 2014-2020

Atto	Descrizione Intervento	Riga CdP-I agg. 2018-2019	Variazioni di finanziato
Action n° 2018-IT-TM-0057 - INEA/CEF/TRAN/M2018/1788067	Veneto region coordinated initiative enhancing core intermodal nodes	P060	0,73
	action n. 2018-IT-TM-0057-S	NA026	0,25
Totale			0,98

- 325,49 milioni di euro derivanti dalla stipula di nuove convenzioni, protocolli d'Intesa con Enti Locali, aggiornamento Patti Sud, autofinanziamento ed altro.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – Dettaglio interventi finanziati dal POR 2014-2020

REGIONE	atto	Descrizione Intervento	Variazioni di finanziato
SICILIA	Decreto di ammissione al finanziamento DDG 1878 del 29/07/2019 relativo alla Conv. Tra RFI e Regione Sicilia del 17/07/2019	LF Palermo - Trapani via Castelvetrano -Tratta Alcamo Diramazione -Castelvetrano -Marsala - Trapani - "Upgrading tecn. con miglior. sicurezza dell'infr. ferr"	3,40
SICILIA	Decreto di ammissione al finanziamento DDG 1879 del 29/07/2019 relativo alla Conv. Tra RFI e Regione Sicilia del 17/07/2019	LF Palermo - Trapani via Castelvetrano -Tratta Alcamo Diram -Castelvetrano -Marsala - Trapani - "Upgrading arm. e migl. della sicurezza infr. ferr"	54,50
SICILIA	Accordo di Programma Quadro per il trasporto ferroviario - IV Atto	Passante ferroviario Palermo c.le/Notarbartolo-Carini	144,75
TOTALE			202,65

Tabella – Dettaglio interventi finanziati dal FSC 2014-2020, Patti Sud

Regione	Atto	Descrizione Intervento	Variazioni di finanziato
ABRUZZO	Protocollo di intesa tra RFI, Regione Abruzzo e Comune di Martinsicuro del 14/03/2020	Realizzazione della nuova fermata ferroviaria "Martinsicuro" in comune di Martinsicuro sulla linea Pescara-Ancona	1,30
CAMPANIA	Convenzione con la Regione Campania 17/11/2020	Programma Smart Stations RFI	25,50
CAMPANIA	Convenzione tra RFI e la Regione Campania del 17/02/2020	Studio di fattibilità tecnico economica della linea ferroviaria Siciignano - Lagonegro per la sua riapertura ai fini turistici nonché per la realizzazione dei primi interventi funzionali	0,70
ABRUZZO	Convenzione tra RFI e la Regione Abruzzo del 15/02/2021		0,50
Totale			28,00

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – Dettaglio interventi finanziati da Enti Locali

Atto	Descrizione Intervento	Variazioni di finanziato
convenzione con la RAS del 06/02/2019	SS001A/10-1 - Frana linea ferroviaria Sassari - Chilivani località a valle del Rio Mascari - 2° LOTTO	0,31
Convenzione RFI e Regione Lombardia del 01/08/2017	Ripristino e messa in sicurezza della sede stradale del Ponte San Michele di Paderno d'Adda, ovvero della SP 54 e della SP 166, che attraversa il fiume Adda e collega la Provincia di Bergamo alla Provincia di Lecco	1,60
Conv. RFI- Città Metropolitana di Venezia - Comune di Venezia del 19/06/2019 - RE.MO.VE	RE.MO.VE.10.1 Riquilificazione Stazione RFI di Porto Marghera - lotto1	4,56
Conv. Comune di Seravalle n. 148 del 07/06/2019	Prolungamento del sottopasso viaggiatori e sistemazione delle aree ad esso afferenti per il miglioramento dell'accessibilità e dell'integrazione modale nella stazione di Porta dei Marmi Seravalle Quaranta	0,16
Convenzione tra RFI e il Comune di Anzolo del 29/01/2019	Riquilificazione della piazza di stazione e delle aree ad esso afferenti	0,73
Appendice n.1 relativa alla convenzione n. 30/2018 tra RFI e il Comune di Lecco del 07/10/2019	Realizzazione sottopasso di Rivabella in Comune di Lecco	1,42
Accordo procedimentale tra RFI e il Comune di Bianco del 08/11/2019	Realizzazione dei lavori di un ponticello al km 396+079 della linea Metaponto - Reggio Calabria, in Comune di Bianco (RC)	0,11
Convenzione tra il Comune di Mantova e RFI del 08/07/2019	Riordino funzionale e qualificazione delle aree esterne alla stazione ferroviaria di Mantova	0,30
Accordo procedimentale tra RFI e la Provincia di Cosenza del 19/12/2019	Realizzazione di un sottovia carrabile al km 143+360 della Linea Battipaglia - Reggio Calabria in località Via Caselli del Comune di Scalea (CS)	1,14
Convenzione tra RFI e la Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia del 05/12/2019	Realizzazione di canalette portabiciclette all'interno dei sottopassi delle stazioni ferroviarie poste in corrispondenza della Ciclovia Alpe Adria (CAAR) o di altre Stazioni presenti nella rete ferroviaria del Friuli Venezia Giulia correlate alla Rete delle Ciclovie Regionali nell'ambito del Progetto di cooperazione territoriale transfrontaliera ICARUS (Programma Interreg V A Italia - Croazia)	0,11
Convenzione tra RFI e la Regione Emilia Romagna del 05/12/2017	Realizzazione del sovrasto del ponte e relative rampe di raccordo sul torrente Lavino sulla linea ferroviaria dismessa Bologna-Verona e per il recupero e riqualificazione ad uso ciclopedonale del relativo tracciato ferroviario dismesso quale primo stralcio funzionale oggetto del contributo regionale	0,04
Conv. RFI- Città Metropolitana di Venezia - Comune di Venezia del 17/07/2019 - RE.MO.VE (accordo n.2)	Riquilificazione Stazione RFI di San Donà di Piave - lotto 2	1,66
Conv. RFI- Città Metropolitana di Venezia - Comune di Venezia del 17/07/2019 - RE.MO.VE (accordo n.3)	Riquilificazione Stazione RFI di Portogruaro - lotto 3	0,66
Conv. RFI- Città Metropolitana di Venezia - Comune di Venezia del 17/07/2019 - RE.MO.VE (accordo n.4)	Riquilificazione Stazione RFI di Meolo - lotto 2, Riquilificazione Stazione RFI di Fossalta di Piave - lotto 2, Riquilificazione Stazione RFI di Ceggia - lotto 2, Riquilificazione Stazione RFI di San Stino di Livenza - lotto 2, Interventi di mobilità sostenibile verso la Stazione RFI di Mira-Mirano - lotto 2	5,61
Protocollo di Intesa tra il Comune di Serenno e RFI per la riqualificazione della stazione ferroviaria di Serenno e delle aree ad esso adiacenti del 24/12/2019	Riquilificazione stazione di Serenno - riqualificazione piazza XXV Aprile e dell'area di accesso Sud (art.2.a)	1,10
Convenzione tra RFI e la Regione Lombardia del 27/05/2019 per lo sviluppo del servizio ferroviario regionale della linea ferroviaria della Valtellina e Valchiavenna	Realizzazione di una sede di incrocio con velocità variabili e movimenti contemporanei presso la stazione di Dublino, lungo la linea Colico - Chiavenna	4,17
Convenzione tra RFI e l'Unione di Bellano e Vindrognò del 21/12/2018	Progettazione definitiva del superamento dell'intersezione a raso tra la SP 62 e la linea ferroviaria Lecco-Tirano in comune di Bellano (Lecco) sostitutivo del passaggio a livello al Km 25+153 della medesima linea	0,10
Convenzione tra RFI, la Provincia di Ravenna e il Comune di Bagnacavallo del 24/01/2020	Realizzazione del collegamento viario fra la SP n.8 Canale Naviglio, l'area produttiva Naviglio e Sud e la SP n.253 San Vitale con la conseguente soppressione PPUL al km 17+748	7,07
Protocollo di Intesa tra la PAT e RFI del 28/02/2020 per la realizzazione dei lavori per la riattivazione della fermata a Calliano sulla linea ferroviaria Verona-Brennero	Riattivazione della fermata di Calliano sulla linea ferroviaria Verona-Brennero (FASE 1)	2,81
Accordo di collaborazione tra RFI e il Comune di Milano del 02/07/2020 per la manutenzione straordinaria del cavalcavia situato in Via Farini nel Comune di Milano	Art.2.2: Rif. sovrastruzione anche stradale/risanamento giunti/impermeabilità: solette e travali a cassone,real. di idoneo sistema di smaltimento acque dalla piattaforma stradale, risanamento dell'infr. tranviaria e opere su rampe e su sede stradale	3,10
Convenzione tra RFI e Regione Marche del 24/05/2019 Nuova fermata ferroviaria "Macerata Università"	Realizzazione della nuova fermata ferroviaria "Macerata Università" in località Vallesena al km 25+470 circa della linea Civitanova-MI - Albano	1,00
Convenzione tra RFI e Regione Lombardia del 11/05/2018 per la realizzazione e lo sviluppo del servizio ferroviario regionale lungo la linea ferroviaria Lecco-Tirano	realizzazione di una sede di incrocio con velocità variabili e movimenti contemporanei presso la stazione di Bellano, lungo la linea Lecco - Tirano	2,50
Convenzione tra RFI e Regione Lombardia del 11/05/2018 per interventi per la realizzazione di sede di incrocio con movimenti contemporanei a Marcaria (fase 2)	realizzazione di sede di incrocio con movimenti contemporanei a Marcaria (fase 2) sulla direttrice Codogno-Mantova	0,95
Atto Integrativo protocollo di Intesa tra PAT e RFI del 05-12-2017	realizzazione degli interventi per la mitigazione dell'inquinamento acustico nel territorio della provincia di Trento lungo la linea ferroviaria Verona-Brennero	3,86
Protocollo di Intesa tra RFI e il Comune di Treviso del 22/10/2020	Riquilificazione aree esterne in asset	2,00
Convenzione tra RFI e la Regione Campania del 17/02/2020	Studio di fattibilità tecnico economica della linea ferroviaria Stigliano - Lagonero per la sua riapertura ai fini turistici nonché per la realizzazione dei primi interventi funzionali	1,00
TOTALE		48,65

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – Dettaglio interventi finanziati da Enti Terzi

Atto	Descrizione Intervento	Variazioni di finanziato
Convenzione RFI e FERROVIENORD spa del 17/12/2018	progettazione, realizzazione e manutenzione della nuova interconnessione fra RFI e FERROVIENORD in località Boschetto nel comune di Novara	0,55
TOTALE		0,55

Tabella – Dettaglio interventi finanziati in Autofinanziamento

Intervento	VARIAZIONI finanziato
Progetto Terminal Maraglia	15,00
Allestimento commerciale delle Piastre Servizi nella stazione di Roma Termini	1,27
Macchine idonee alla produzione di mascherine chirurgiche per l'emergenza epidemiologica COVID-19	1,15
Realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del fabbricato sito a Bologna in via di Mozzo n.4	0,20
Acquisti a riempimento sanitario	2,00
Efficientamento energetico	35,00
Totale	45,65

3.11.4 La riallocazione di finanziamenti già contabilizzati

Come nei precedenti contratti, per far fronte a fabbisogni improcrastinabili che non hanno trovato idonea copertura e nella logica di perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse verso progetti più maturi, si è provveduto a ridestinare le economie registrate su interventi in fase di ultimazione ed a "liberare" alcune risorse allocate su progetti con disponibilità residue non sufficienti per avviare alcuna fase funzionale o comunque rinviabili in quanto ritenuti non prioritari.

Nel presente aggiornamento contrattuale sono state riallocate, con una operazione a saldo zero, risorse per un importo complessivo di 897,28 milioni di euro, come di seguito rappresentato:

1) nell'ambito della tabella A01 - Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge sono state rimodulate risorse per 451,12 milioni di euro, a favore dei seguenti programmi:

- 398,50 milioni di euro per il piano di "Sicurezza Armamento" (A1004E), al fine di adeguare l'infrastruttura ferroviaria ai moderni standard costruttivi;
- 32,60 milioni di euro per il "Piano Conservazione Opere d'Arte" (A1014), al fine di ripristinare la piena efficienza e la funzionalità di ponti, viadotti e altre opere d'arte permettendo conseguentemente di incrementare sia il livello di sicurezza sia a ridurre le perturbazioni alla regolarità della circolazione;
- 11,00 milioni di euro per i "Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali" (A2004B), per rilevare anomalie del materiale rotabile in circolazione sulla rete;
- 4,50 milioni di euro per la "Dismissione dei contesti di esercizio obsoleti" (A2004E), per l'upgrade tecnologico dei sistemi di sicurezza e segnalamento ferroviario ai moderni standard di esercizio;
- 3,00 milioni di euro per la "Cyber Security" (A1015), per migliorare la prevenzione, l'individuazione, la risposta e la mitigazione delle minacce informatiche e fisiche per l'infrastruttura ferroviaria nazionale;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

- 1,52 milioni di euro per il monitoraggio degli interventi del “Piano di Risanamento acustico” (A1004B).
- 2) nell’ambito della tabella A02 - Tecnologie per la circolazione e l’efficientamento sono state rimodulate risorse per 1,35 milioni di euro per i “Sistemi informativi” (A2010), al fine di migliorare le prestazioni, la sicurezza e lo sviluppo di nuove funzionalità;
- 3) una quota delle risorse destinate all’intervento “0313A-Velocizzazione S. Gavino-Sassari-Olbia fasi prioritarie”, pari a 104,24 milioni di euro, è stata destinata all’intervento “P256-Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda” per effetto della riprogrammazione, concordata con la Regione Sardegna, dei fondi FSC 2014-2020 Cabina di Regia e Patti sud.
- 4) Le risorse statali liberate a seguito dell’ammissione al finanziamento PO FESR Sicilia 2014-2020 degli interventi relativi alla tratta B del passante di Palermo (rif. 0036), pari a 144,75 milioni di euro, come previsto da specifica convenzione, sono state destinate ad interventi sulle infrastrutture ferroviarie all’interno del territorio della Regione Siciliana nell’ambito del programma di “Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole” (rif. P201)
- 5) le risorse destinate originariamente all’intervento “I191- Velocizzazione Tirrenica Sud 2^ fase - variante Agropoli” pari a 40,00 milioni di euro, sono state ridestinate ad ulteriori opere nell’ambito del programmi “P073- Upgrading tecnologico e prestazionale Tirrenica sud 1^ fase” e “P225 - Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti” in considerazione della project review dell’asse Alta Velocità – Alta Capacità Salerno – Reggio Calabria che prevede una soluzione alternativa alla velocizzazione della linea storica.
- 6) nell’ambito dell’Itinerario Napoli-Bari sono state rimodulate risorse per 35,00 milioni di euro per maggiori opere nell’ambito del progetto “0284 Interventi su linea Cancellino-Napoli per integrazione con linea AV/AC”, con corrispondente ri-articolazione dei quadri economici di altri lotti progettuali nell’ambito del medesimo itinerario (specificatamente “0279A-Raddoppio e velocizzazione tratta Cancellino-Frasso Telesino” e “0279B-Raddoppio e velocizzazione tratta Frasso Telesino-Vitulano”).
- 7) è stata rettificata l’attribuzione dei 70,00 milioni di euro assegnati all’intervento “A004 Galleria di base del Brennero - quota Italia” e da ridestinare ad interventi nell’ambito della Provincia Autonoma di Trento (rif. “P199-Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est”), come rilevato, nel corso dell’istruttoria con le Regioni per l’approvazione dell’aggiornamento 2018-2019 del CdP-I, dalla Provincia autonoma di Trento, con nota n.463855 del 24 luglio 2019, la quale ha espressamente richiesto che le suddette risorse rimanessero nel medesimo ambito territoriale, richiesta che è stata riportata anche nei “visti” della delibera di approvazione del suddetto aggiornamento (delibera n.37/2019).
- 8) nell’ambito degli interventi previsti nell’area nord-ovest (rif. P198), d’intesa con regione Piemonte, sono state rimodulate risorse per 16,00 milioni di euro per l’avvio della 2^ fase della fermata di Torino S.Paolo (rif. P216 “Completamento fermate SFM Torino”, con corrispondente riprogrammazione di alcuni interventi meno maturi.
- 9) una quota residuale delle risorse, pari a 34,82 milioni di euro, è stata rimodulata utilizzando economie su progetti in ultimazione e una quota delle risorse del “Fondo di Salvaguardia” per compensare i minori incassi su alcuni interventi cofinanziati dall’UE o da EE.LL. e per maggiori opere su progetti in corso di esecuzione, ivi compresi anche alcuni interventi in fase di ultimazione. Per ogni ulteriore dettaglio si veda l’Appendice 4 alla presente Relazione: CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto al precedente aggiornamento contrattuale.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

3.11.5 “I nuovi avvii”

Le risorse finanziarie che verranno contrattualizzate nell'Aggiornamento 2020/2021 del CdP-I consentiranno, in coerenza con gli obiettivi del PNRR, non solo la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari ma anche lo sviluppo di nuove infrastrutture volte a:

- colmare il gap infrastrutturale Nord – Sud per le regioni del Sud;
- puntare all'alta velocità e alla velocizzazione della rete per passeggeri e merci;
- completare i corridoi ferroviari TEN-T;
- completare le tratte di valico;
- potenziare i nodi e le direttrici ferroviarie.

Sono previsti con il nuovo Aggiornamento 2020/2021 del CdP-I 31.725,86 milioni di euro di nuovi avvii così articolati:

Tabella – Nuovi avvii 2020/2021

Tabella	Intervento	Nuovi Avvii 2020/2021
A01	Sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge	2.690,46
A02	Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	3.561,63
A03	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	186,70
A04	Valorizzazione delle reti regionali	2.362,39
A05	Città metropolitane	1.975,88
A06	Porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	445,73
A07	Aeroporti - accessibilità su ferro	424,00
A08	Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	17.300,27
B	Investimenti realizzati per lotti costruttivi	2.768,90
C	Opere ultimate	9,90
TOTALE		31.725,86

3.11.6 Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge

Al fine di proseguire gli interventi di messa in sicurezza delle linee, sono previsti ulteriori 2.690,46 milioni di euro per i programmi volti a contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, oltre ad interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e la protezione in sicurezza delle rimanenti interferenze strada-ferrovia, nuove esigenze connesse al Piano sicurezza armamento nonché per l'avvio del nuovo programma di Cyber security.

A riguardo si rappresenta che si intenderebbe proporre un trasferimento dal CdP-Investimenti al nuovo CdP – parte Servizi, di una serie di programmi da finanziare, inerenti la tabella A01 “Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge” (righe A1004E – “Sicurezza Armamento”, A1004D – “Smaltimento materiali inquinanti ed altri obblighi di legge”, A1014 – “Piano conservazione opere d'arte”, A2004E – “Dismissione contesti obsoleti”) e della tabella A02 “Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento” (riga A2001B – “Tecnologie per la circolazione”) per garantirne la migliore efficienza di gestione e migliori performance della rete in quanto strettamente correlati alle attività di manutenzione e sicurezza. Su questo presupposto lo schema di aggiornamento 2020/2021

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

del CdP-Investimenti in oggetto ne ha già tenuto conto, espungendo la parte programmatica dei suddetti programmi ai fini del predetto trasferimento.

Tabella – Nuovi avvii “Sicurezza ed adeguamento agli obblighi di Legge”

N° CUP	Tabella/Intervento	Costo	Miliardi euro			Fabbisogni
			Fase finanziata Agg. 2016-2019 Proforma	Nuovi AVV Agg. 2020/2021	Opere contrattualizzate all'Agg. 2020/2021	
an	Programmi prioritari ferroviari - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	39.387,33	9.994,94	2.690,46	12.685,40	26.423,83
100001	Sicurezza in genere	4.000,00	260,00	30,00	220,00	5.050,00
100002	Risanamento suole	12.000,00	617,36	90,30	707,66	9.600,34
100003	Infrastruttura accessibile ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	2.100,00	889,77	47,59	906,17	1.769,05
100004	Smaltimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	120,17	127,10	8,00	129,17	
100005	Sicurezza ambiente	2.618,57	2.018,58	1.000,00	1.618,57	
100006	Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	200,00	10,00	10,00	20,00	370,00
100007	Cooperazione passaggi a livello	7.887,75	2.087,00	199,07	2.286,11	5.571,64
100008	Sviluppo e upgrade flotta navale per la continuità territoriale	160,00	120,00	80,00	200,00	60,00
100009	Idrogeologia	2.000,00	887,74	200,35	1.088,09	901,91
100010	Demica	1.000,00	229,50	67,40	296,90	709,10
100011	Piano conservazione opere d'arte	249,70	100,00	249,70	100,00	
100012	Cyber security	200,00		50,00	20,00	247,00
100013	Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	1.888,29	1.901,40	44,87	1.947,08	340,91
100014	Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	680,87	271,26	31,00	409,38	70,59
100015	Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	1.000,00	269,80	12,00	301,80	770,69
100016	Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	229,49	129,00	1,99	110,99	114,50
100017	Creazione contact center	170,00	129,00	45,00	170,00	
100018	Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	240,00	71,40	1,90	70,40	69,70

3.11.7 Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento

Nuove risorse per 3.561,63 milioni di euro finalizzate all'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari per adeguare l'efficienza alla crescente richiesta di mobilità ed eliminare gli impianti tecnologicamente superati e obsoleti.

Sono previsti interventi puntuali di upgrade degli apparati di stazione e di linea in ACC/ACCM diffusi sul territorio nazionale, su tratte non interessate da progetti di potenziamento tecnologico e con priorità per le linee su cui è programmata l'installazione di ERTMS L2/L3;

Nell'ambito del programma è prevista la realizzazione di nuovi Apparati Centrali di stazione basati su logica digitale computerizzata (ACC), l'upgrade dei regimi di circolazione, il potenziamento degli impianti di telecomunicazione GSM-R già realizzati e l'estensione della rete GSM-R, altri upgrade tecnologici necessari per garantire l'integrazione tra sistemi tecnologici e le funzionalità di ERTMS livello 2/3 (eliminazione del segnalamento laterale e blocco dinamico). Il perimetro di riferimento è costituito dalle linee indicate nella rev.O del Piano Accelerato ERTMS, che prevede l'attrezzaggio ERTMS stand alone di ulteriori 3.400 km circa di rete convenzionale entro l'orizzonte 2026, aggiuntivi rispetto ai 1.270 km del Breakthrough Program ERTMS già finanziati e da completare entro il 2022.

Tabella – Nuovi avvii “Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento”

N° CUP	Tabella/Intervento	Costo	Miliardi euro			Fabbisogni
			Fase finanziata Agg. 2016-2019 Proforma	Nuovi AVV Agg. 2020/2021	Opere contrattualizzate all'Agg. 2020/2021	
an	Programmi prioritari ferroviari - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	13.120,99	4.343,22	3.561,63	7.904,82	13.225,14
100001	Tecnologie per la circolazione	4.014,05	2.190,00	685,10	2.880,10	1.408,95
100002	Telecomunicazioni e GSM-R	700,00	261,70	35,00	296,70	400,90
100003	Sviluppo tecnologie innovative	216,00	231,00	24,00	256,00	258,88
100004	Security	187,00	191,00	18,00	210,00	137,00
100005	Sistemi informativi	291,00	220,70	49,90	270,60	200,60
100006	Programma nazionale ERTMS	12.794,00	995,82	2.748,63	6.719,62	9.059,20

3.11.8 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori

Le nuove risorse pari a 186,70 milioni di euro sono finalizzate al programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche indicate nella legge n.128 del 9-8-2017, vista la grande importanza attribuita al turismo a supporto dello sviluppo economico nazionale riconosciuta anche a livello comunitario;

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

infatti, le risorse aggiuntive sono principalmente derivanti dal PNRR – Missione 1 - Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura.

Tabella – Nuovi avvisi “Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”

PG-OP	Tabella/Intervento	Costo	milioni di euro			Fabbisogni
			Fase finanziata Agg. 2018-2019 Proforma	Nuovi AVVISI Agg. 2020/2021	Opere contrattualizzate all'Agg. 2020/2021	
000	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	335,41	368,71	368,70	335,41	0,00
0000	Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	335,41	368,71	368,70	335,41	

3.11.9 Valorizzazione delle reti regionali

Nuove risorse per 2.362,39 milioni di euro per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL mediante la realizzazione anche degli interventi individuati di concerto con le Regioni principalmente nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) a valere della Missione 3 Componente 1.

Forte impulso sia ad interventi di elettrificazione della linea Ivrea-Aosta, Roccaravindola-Isernia-Campobasso, Barletta-Canosa, Civitanova-Macerata-Albacina e Palermo-Trapani via Milo sia ad interventi di potenziamento della linea Potenza-Foggia, della linea Codogno-Cremona-Mantova 1^a fase, della linea Caltagirone-Gela, della linea Decimomannu-Villamassargia 1^a fase e della Variante di Riga.

Tabella – Nuovi avvisi “Valorizzazione delle reti regionali”

PG-OP	Tabella/Intervento	Costo	milioni di euro			Fabbisogni
			Fase finanziata Agg. 2018-2019 Proforma	Nuovi AVVISI Agg. 2020/2021	Opere contrattualizzate all'Agg. 2020/2021	
000	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	2.468,33	2.406,62	2.362,39	4.768,01	2.699,52
0000	Valorizzazione Palermo-Trapani via Milo e via Castelvetrano	69,00	5,79	5,94	5,79	489,27
00000	Potenziamento linea Roma e Porto Cervo/Portofino di 1 ^a fase	210,00	170,00	40,00	210,00	
00001	Linea Ferroviaria Potenza - Foggia - ammodernamento	225,00	212,00	110,00	222,00	12,00
00002	Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	170,00	164,00	26,00	170,00	
00003	Elettificazione e ammodernamento linea Barletta-Canosa	180,00	15,00	165,00	165,00	95,00
00004	Varianti di Riga	200,00	50,00	140,00	190,00	10,00
00005	Nuova stazione Taranto Nucleo	12,00	15,00	8,00	12,00	
00006	Completamento metropolitana di Salerno: tratta stazione Università-Portici (area ex aeroporto)	129,00	100,00	60,00	140,00	75,00
00007	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova di 1 ^a fase	215,00	140,00	175,00	215,00	
00008	Completamento e potenziamento Variante Palermo-Capaci/Albacina, Macerata-Palermo e Macerata-Divulosa	12,00	12,00	5,00	12,00	
00009	Completamento e potenziamento linea Ferroviaria Regione Abruzzo	21,00	23,45	-2,45	21,00	
00010	Linea Solofrone-Veneto: Galleria del Viaggio	110,00	55,00	30,00	60,00	37,00
00011	Elettificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	110,00	60,00	60,00	110,00	
00012	Elettificazione Civitanova-Macerata-Albacina	110,00	50,00	70,00	110,00	
00013	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	2.120,46	182,86	940,51	209,16	622,01
00014	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	754,70	140,70	99,92	260,41	496,08
00015	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini centro	1.026,00	287,18	10,02	247,50	778,52
00016	Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	660,00	286,10	213,50	269,40	55,42
00017	Stazione di Foggia Centro	40,00	20,00	20,00	40,00	
00018	Ripristino linea Catagrigione - Gela	200,00	50,00	175,00	200,00	
00019	Elettificazione della tratta Chiusi-Caserta Di T. Trapani della linea Palermo - Trapani via Milo	65,00		65,00	65,00	
00020	Potenziamento Varallo - Campobasso - Termoli	150,00		150,00	150,00	
00021	Potenziamento Palermo - L'agropoli - Porto Empedocle base	100,00		100,00	100,00	
00022	Raddoppio Decimomannu-Villamassargia	130,00		130,00	130,00	100,00
00023	Potenziamento collegamento bacini di Augusta	60,00		60,00	60,00	
00024	Elettificazione Fiumefreddo	110,00		110,00	110,00	
00025	Linea Sanfilippo: upgrading infrastrutturale	60,11		60,11	60,11	

3.11.10 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane

Nuove risorse per 1.975,88 milioni di euro per lo sviluppo delle aree metropolitane. Gli avvisi più rilevanti si evidenziano nelle aree metropolitane di Torino (Potenziamento linea Porta Nuova -Porta Susa), Milano (Raddoppio Milano-Mortara: 1^a fase), Firenze (Accessibilità nuova stazione AV di Belfiore), Roma (Completamento anello ferroviario di Roma - cintura nord), Palermo (Chiusura anello di Palermo tratta Politeama – Notarbartolo) e Catania (Sistemazione nodo).

Prosegue il c.d. “Piano Stazioni” con le iniziative “smart and easy station” e di nuovo avvio lo sviluppo degli “hub intermodali”: interventi strategici per migliorare l’accessibilità al trasporto ferroviario e con ricadute sul territorio, spesso integrati in un contesto più ampio di rigenerazione

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

urbana e del sistema di mobilità. Il programma è finalizzato allo sviluppo, alla riqualificazione, all'accessibilità e all'efficientamento energetico di singole stazioni, nodi ferroviari che svolgono funzione di Hub della mobilità ovvero linee metropolitane da potenziare/riqualificare per garantirne la rinnovata centralità come nodo trasportistico e polo di servizi, con un progetto omogeneo che garantisca coerenza e riconoscibilità, integrato nel contesto urbano di riferimento.

Tabella – Nuovi avvisi “Potenziamento e sviluppo infrastrutturale aree metropolitane”

ACI-DAF	Tabella/Intervento	Costo	Fase Finanziaria Agg. 2018-2019 Programma	Nuovi AVVISI Agg. 2020/2021	Opere contrattualizzate all'Agg. 2020/2021	Fabbisogni
tot	Programmi città metropolitane	1.9.746,56	5.753,58	1.975,88	7.758,57	8.619,58
0080	Nodo di Palermo	1.200,00	1.182,30	28,00	1.182,30	18,70
0081a	Raddoppio Milano-Vercelli 1° Fase	271,94	251,94	143,04	255,00	176,96
0081b	Raddoppio Milano-Vercelli 2° Fase	189,71	2,01	-2,01		189,74
0081c	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	247,37	16,00	161,00	207,60	239,77
0082	Raddoppio Linate-Gallarate	224,51	169,70	32,00	171,70	82,79
0083	Stazione nodo di Catania	268,00	221,81	95,00	216,81	651,39
0083a	Nodo di Bari-Bari Nord	482,00	5,30	20,00	15,30	607,70
0083b	Nodo di Interporto di Pignone	58,00	62,00	19,89	68,04	14,97
0084	Logistica Infrastrutturale e tecnologica nodo di Roma	1.493,39	852,89	29,95	894,79	759,56
0085	Logistica Infrastrutturale e tecnologica nodo di Milano	1.221,51	721,78	90,34	802,07	449,64
0085a	Piano Station (Innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e accessi)	1.016,90	1.212,37	530,34	1.718,70	1.303,20
0085b	Logistica Infrastrutturale e tecnologica nodo di Venezia	311,10	168,84	10,00	178,84	164,46
0085c	Logistica Infrastrutturale e tecnologica nodo di Firenze	208,00	229,40	15,00	224,40	48,60
0085d	Logistica Infrastrutturale e tecnologica nodo di Torino	228,50	174,79	5,00	179,79	344,77
0085e	Logistica Infrastrutturale e tecnologica nodo di Bologna	271,40	90,00	0,00	90,00	184,37
0085f	Logistica Infrastrutturale e tecnologica nodo di Napoli	420,51	211,51	30,00	211,51	409,38
0085g	Logistica Infrastrutturale e tecnologica nodo di Palermo	219,10	21,30	3,40	25,70	193,40
0085h	Riqualificazione urbana linea Portofino Napoli Bari - progetto Trasse Napoli (stazione ferroviaria)	60,00	1,80	1,00	1,80	58,20
0085i	Completamento fermata SGR Torino	159,00	82,00	76,80	159,00	
0085j	Potenziamento linea veloce collegamento Porto Nuova - Porto Azzurro	80,00	1,90	77,50	80,00	
0085k	Interventi per il miglioramento dell'infrastruttura modale	1.750,00	80,00	54,00	124,00	1.616,00
0085l	Chiusura anello di Palermo tratta Politeama - Nido d'Artista	100,00		100,00	100,00	
0085m	Hub Intermodali	750,00		375,00	375,00	374,00
0085n	Accessibilità alla nuova stazione di Bari Nord	189,00	1,00	60,00	61,00	74,00

3.11.11 Intermodalità: Accessibilità su ferro porti, interporti e aeroporti

Per lo sviluppo dell'integrazione modale sono state destinate nuove risorse per 869,73 milioni di euro per avviare la fase realizzativa dei collegamenti ferroviari con gli aeroporti di Bergamo, Brindisi, Olbia e Trapani e per l'ulteriore potenziamento dei collegamenti al porto di Taranto e ai terminali merci di Bari Lamasinata, Brindisi, Vado Ligure, Brescia e l'adeguamento del PRG degli impianti di Rosarno e San Ferdinando.

Tabella – Nuovi avvisi “Accessibilità su ferro porti e interporti”

ACI-DAF	Tabella/Intervento	Costo	Fase Finanziaria Agg. 2018-2019 Programma	Nuovi AVVISI Agg. 2020/2021	Opere contrattualizzate all'Agg. 2020/2021	Fabbisogni
tot	Programmi porti e interporti - Utilizzo/verifica degli interventi e completamento alla rete	1.016,51	344,50	445,75	798,25	286,58
0087	Porto di Taranto - collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	27,92	22,50	12,00	27,92	
0088	Infrastruttura e servizi ai terminali	428,00	226,00	139,79	226,00	296,79
0089	Collegamento Bari-Lamasinata	135,00	30,00	130,00	130,00	
0090	Nodo Intermodale di Brindisi	27,00	18,00	29,00	27,00	
0091	Collegamento e potenziamento impianto di Vado Ligure (stazione industriale)	36,00	12,00	39,00	36,00	
0092	Potenziamento infrastruttura nodo di Brindisi	78,00	2,00	76,00	76,00	
0093	Linea Rosarno-Brindisi: adeguamento SGR Impianti di Rosarno e San Ferdinando	40,00		60,00	40,00	

Tabella – Nuovi avvisi “Accessibilità su ferro aeroporti”

ACI-DAF	Tabella/Intervento	Costo	Fase Finanziaria Agg. 2018-2019 Programma	Nuovi AVVISI Agg. 2020/2021	Opere contrattualizzate all'Agg. 2020/2021	Fabbisogni
tot	Programmi aeroporti - Accessibilità su ferro	489,00	68,00	421,00	489,00	0,00
0094	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	170,00	40,00	140,00	170,00	
0095	Collegamento ferroviario aeroporto di Brindisi	110,00	60,00	50,00	110,00	
0096	Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	170,00		170,00	170,00	
0097	Intermodalità e accessibilità Porto Cervo	40,00		40,00	40,00	

3.11.12 Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici

Nuove risorse per 17.300,27 milioni di euro per investimenti volti a garantire una connettività “a rete” su tutte le principali direttrici interpolo lungo i corridoi «core» della rete TEN-T con l'obiettivo di aumentare progressivamente il numero di capoluoghi collegati tra loro in meno di 4.30h.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Sono previsti interventi di velocizzazione delle principali linee lungo gli assi prioritari del Paese Nord- Sud ed Est-Ovest, per favorire la connettività del territorio ed il passaggio del traffico da gomma a ferro sulle lunghe percorrenze. In particolare, nel Nord del Paese si potenzieranno le tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona-Brennero e Liguria-Alpi, migliorando i collegamenti delle aree a nord delle Alpi con i porti di Genova e Trieste per servire i traffici oceanici; nel Centro del paese si rafforzeranno due assi Est-Ovest (Roma-Pescara e Orte-Falconara) riducendo significativamente i tempi di percorrenza ed aumentando le capacità; verrà potenziata altresì la velocizzazione della linea tirrenica e adriatica da nord a sud, secondo il principio più elettronica e meno cemento.

Si estenderà l'Alta Velocità al Sud, con la conclusione della direttrice Napoli-Bari, l'avanzamento ulteriore della Palermo-Catania-Messina e i primi lotti funzionali delle direttrici Salerno-Reggio Calabria e Taranto-Potenza Battipaglia.



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tabella – Nuovi avvisi “Potenziamento e sviluppo infrastrutturale direttrici”

P/C CAP	Tabella/Intervento	Costo	Fase finanziaria Agg. 2018-2019 Proforma	Nuovi AV/VI		Fabbisogni
				Agg. 2020/2021	Opere contrattualizzate all'Agg. 2020/2021	
tot	Interventi prioritari ferroviari di interesse nazionale	45.643,34	22.669,68	17.500,27	59.969,94	5.643,30
0088	Itinerario Napoli-Bari Raddoppio Oria-Salerno	561,80	561,80	0,00	561,80	
0100	Raddoppio Bari-Taranto	156,58	174,58	20,00	156,58	
0180	Nuova linea Foggia-Veneto La Mottola	245,15	215,15	50,00	245,15	
0181	Raddoppio Pescara-Bari 2° fase	218,79	258,79	15,00	218,79	5,00
0200	Raddoppio Oria-Foggia tratta Spoleto-Frosi	170,00	18,00	10,00	28,00	548,58
0201	Nuovo collegamento Palermo-Catania 2° macrofase	5.608,80	4.699,80	909,80	5.608,80	
0202	Completamento raddoppio base ferroviaria Portofino-Roma - 2° fase	160,00	90,00	170,00	160,00	
0270	Itinerario Napoli-Bari Raddoppio e velocizzazione tratta Cantello-Frosi-Teramo	258,52	60,00	-31,48	258,52	
0276	Itinerario Napoli-Bari Raddoppio e velocizzazione tratta Frosi-Teramo-Roma (Silenus)	1.091,48	1.091,00	-9,52	1.091,48	
0281	Itinerario Napoli-Bari Interventi su linea Cantello-Napoli per integrazione con linea AV/AC	818,00	818,00	25,00	818,00	
0289	Quadruplicamento Torino-Vercelli	600,00	16,00	5,00	21,00	478,54
0290	Nuovo collegamento PI/CSA - Collegamento con bypass di Albese	578,10	438,44	138,66	138,66	134,55
0291	Roma-Frosi opere prioritarie	600,00	331,71	170,00	331,71	80,28
0301	Potenziamento Venezia-Salerno-Salerno S. Antonio opere prioritarie	157,81	158,81	9,00	157,81	
0302	Velocizzazione S. Giulio-Salerno-Salerno S. Antonio	157,78	132,00	-104,34	157,78	0,00
0307	Adesso al Brennero lotto 2 - Circolazione di Trento e Rovereto	1.000,00	4,00	990,00	990,00	618,10
0308	Potenziamento Venezia-Trieste lotto prioritari	106,00	100,00	46,00	106,00	
0309	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea Trieste-Ovada	62,11	62,11	33,00	62,11	
0310	Nodo di Udine	108,00	21,90	20,00	71,90	130,10
0311	AV/AC Salerno - Raggio Calabria	11.235,00		11.235,00	11.235,00	
0312	Raddoppio PI/CSA-Albese	90,00	1,00	47,00	90,00	
0313	Velocizzazione Firenze-Sud 2° fase - Variante Agropoli - per memoria	60,00	60,00	-40,00		
0320	Fondo Progettazioni, Collaudo Coesultivo Tecnico e salvaguardia interventi cofinanziati da UE e GS LL	871,00	124,29	505,70	641,99	228,02
0321	Upgrading tecnologico e prestazionale Firenze-Sud 2° fase	80,00	80,00	20,00	80,00	
0322	Velocizzazione direttoriale Salerno-Taranto	70,00	90,00	15,00	69,00	5,00
0323	Velocizzazione linea Milano-Gandia	156,00	100,00	56,00	156,00	
0324	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TGV-Torino-Salerno e linee affluenti	1.078,99	989,99	15,00	1.001,99	568,40
0325	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TGV-Torino-Milano e linee affluenti	1.851,09	1.851,09	0,01	1.851,07	495,39
0326	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TGV-Torino-Salerno e linee affluenti	1.070,10	1.018,99	90,00	1.070,99	93,25
0327	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TGV-Scandinavia - Mediterraneo porti italiani e linee affluenti	1.711,41	1.697,97	227,10	1.739,07	606,54
0328	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TGV-Scandinavia - Mediterraneo porti italiani e linee affluenti	698,57	271,91	393,50	765,11	133,16
0329	Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi	7.621,53	6.821,53	600,00	7.621,53	
0330	Sestopiglia - Potenza - Metaponto - Taranto	1.600,00		418,74	1.618,74	1.416,26
0331	Velocizzazione tratta Oria-Foggia: Tecnologie per la velocizzazione sulla tratta prioritaria	95,00		95,00	95,00	
0332	Roma-Frosi	700,00		630,17	630,17	99,83
0333	Adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria Jonica - tratta Salerno-Milano Porto Salvo e transversale Lamezia Terme -	518,00	618,00	200,00	518,00	
0334	Cavallaro Lido					
0335	Velocizzazione collegamento Nord-Sud rete esista	101,51		104,24	101,51	

3.11.13 Investimenti realizzati per lotti costruttivi

Nuove risorse per 2.768,90 milioni di euro per investimenti di sviluppo dei corridoi europei. Il contratto prevede la prosecuzione dell'Asse orizzontale AV/AC Brescia-Verona-Vicenza-Padova (1° lotto funzionale della tratta Brescia Est – Verona (1° e 2° lotto costruttivo), il completamento del finanziamento della tratta Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale), dell'Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale) sul Corridoio Mediterraneo e progettazione della Vicenza – Padova, di cui sono già in corso di realizzazione le tratte affidate a General Contractors: 1° Lotto Funzionale Brescia Est-Verona e 1° Lotto Funzionale Verona – Bivio Vicenza. L'investimento persegue l'incremento della capacità di trasporto e la disponibilità di una nuova coppia di binari consente lo sviluppo dell'offerta di trasporto ferroviario nei diversi settori: viaggiatori di breve e lungo raggio, merci.

Tabella –Nuovi avvisi “Investimenti realizzati per lotti costruttivi”

P/C CAP	Tabella/Intervento	Costo	Fase finanziaria Agg. 2018-2019 Proforma	Nuovi AV/VI		Fabbisogni
				Agg. 2020/2021	Opere contrattualizzate all'Agg. 2020/2021	
tot	Investimenti realizzati per lotti costruttivi	15.436,90	7.921,46	2.768,90	10.690,35	2.746,35
0301	Linea AV/AC Milano - Verona tratta Brescia - Verona	2.920,00	2.871,07	113,00	2.988,07	541,92
0302	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-Bivio Vicenza (1° lotto funzionale)	2.125,94	1.961,00	1.775,94	2.125,94	
0303	Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale)	1.075,00	100,00	925,00	1.075,00	
0304	Salerno di base del Brennero - quota Italia	1.691,71	2.692,28	-70,56	2.692,28	728,42
0305	Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (2° lotto funzionale)	1.900,00		25,00	25,00	1.475,00

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

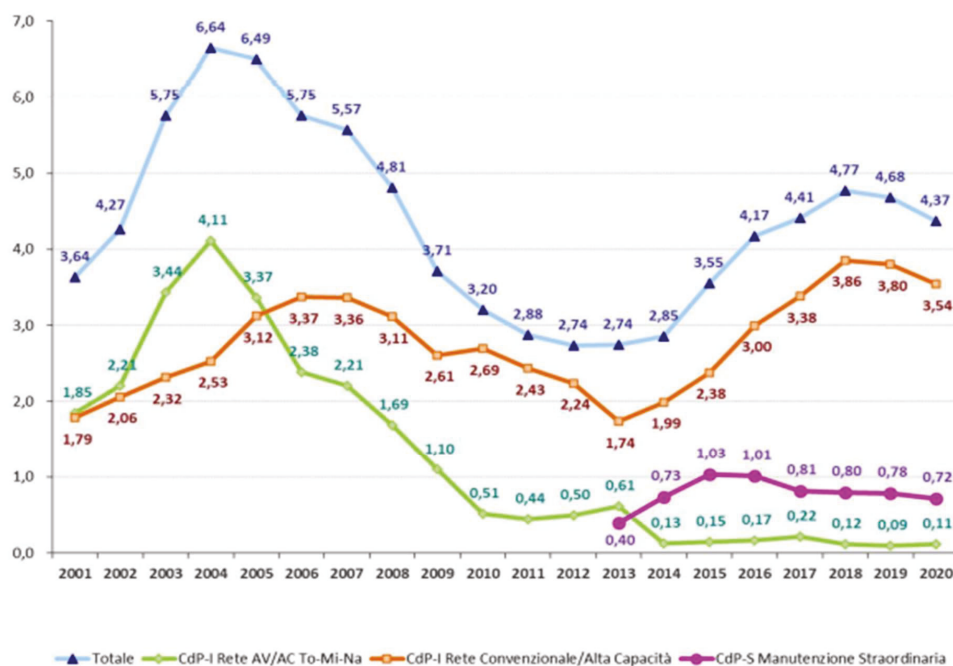
4. Conclusioni

Gli investimenti previsti nei Contratti di Programma parte Servizi e parte Investimenti hanno fatto registrare nel corso del 2020 un volume di spesa pari a **4.368,08 milioni di euro**, con la seguente suddivisione:

- 3.542,04 milioni di euro nell'ambito del CdP-I, esclusa linea AV/AC Torino-Milano-Napoli,
- 110,28 milioni di euro relativi ai lavori di completamento della Rete AV/AC Torino-Milano Napoli, sempre nell'ambito del CdP-I.
- 715,76 milioni di euro nell'ambito del CdP-S, per le attività di manutenzione straordinaria.

Come si evince dal grafico sottostante, a partire dal 2014 si è registrata una forte inversione di tendenza. La spesa è cresciuta, nel periodo 2014-2020, ad un tasso annuo di crescita composto del 7%, passando da 2,85 a 4,37 miliardi di euro l'anno.

La spesa si è concentrata per il 50% su investimenti per la sicurezza, le tecnologie e il mantenimento in efficienza della rete e il restante 50% per la realizzazione di opere relative al superamento dei colli di bottiglia ed ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale, alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi e al completamento della linea Alta Velocità Torino-Milano-Napoli.



Il 2020 è stato un anno di importanti realizzazioni ed i valori di produzione sono arrivati ai medesimi livelli del 2008, pur con il contributo minimo delle attività di completamento della rete AV/AC TO-MI-NA.

Gli elevati volumi di spesa registrati nel 2020 sono dovuti principalmente all'accelerazione degli investimenti sulla rete convenzionale.

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

Tali dinamiche sono evidenziate nella tabella “[Contabilizzazioni Contratto di Programma](#)” riportata a pag. 131 che mostra l’avanzamento economico dell’insieme delle Opere per tipologia rete e classe di investimento.

L’analisi effettuata sulle ipotesi delle future attivazioni dei progetti ha evidenziato, anche per l’anno a riferimento, alcuni notevoli ritardi rispetto alle precedenti previsioni. Gli slittamenti più importanti hanno riguardato l’adeguamento e velocizzazione linea ferroviaria jonica – tratta Sibari - Melito Porto Salvo – Potenziamento tecnologico 1^ fase (43 mesi), gli adeguamenti tecnologici, opere di completamento e contingencies rete AV Torino-Milano-Napoli, Potenziamento linee Faentina e Valdisieve (41 mesi), gli interventi nella stazione di Centallo e progettazione raddoppio Fossano-Cuneo Potenziamento Fossano - Cuneo. (30 mesi),

In generale, le cause di tali slittamenti riguardano, principalmente, criticità nella fase autorizzativa e di progettazione e, in alcuni casi, la necessità di adeguare i progetti a normative intervenute successivamente. Ulteriori criticità sono rappresentate dalle difficoltà economiche degli appaltatori, da interferenze con gli Enti Locali e con i vari Enti Gestori di servizi, dal protrarsi dei tempi per l’acquisizione delle aree. Altre criticità, che occorrerebbe risolvere, riguardano i tempi di istruttoria e le diverse competenze e interessi dei diversi Ministeri e Amministrazioni coinvolte nel processo autorizzativo e in fase di realizzazione.

In ogni caso, le performance del Gestore registrate nell’anno 2020 su ogni singolo progetto di investimento del paniere monitorato, sul valore complessivo delle opere progettate e su ogni singolo programma di investimento individuato alle tabelle A01 e A02 rientrano tutte nei limiti contrattualmente ammessi.

Per quanto riguarda gli obblighi derivanti dal **CdP-S**, l’analisi dei dati relativi al monitoraggio della qualità della rete forniti nell’ambito della rendicontazione ha evidenziato che per l’indicatore del livello di guasti e l’indicatore tempi di primo intervento, i dati 2020 come rendicontati, per ciascun Gruppo Rete rispettano i limiti-soglia contrattualmente definiti.

Per l’indicatore di puntualità, i risultati del 2020 rispetto alle soglie di performance definite nel periodo contrattuale, rivelano che nessun segmento rientra all’interno delle soglie definite dal contratto.

Il Gestore ha attribuito tale situazione in prevalenza alla nuova metodologia utilizzata per l’attribuzione delle cosiddette “cause esterne” a partire da inizio 2019: in sintesi, una significativa quota parte degli eventi che precedentemente veniva attribuita a cause esterne (furto cavi di rame, anomalie causate dal maltempo ecc.) è stata ricondotta a cause ascrivibili al Gestore stesso.

Tale variazione ha interessato anche il calcolo dell’indicatore del livello di guasti.

In considerazione della scadenza al termine del 2021 del vigente Contratto ed in fase di stesura del nuovo contratto per il successivo periodo, è in corso di valutazione la revisione della struttura dei limiti-soglia in relazione alle variazioni di metodologia sopraggiunte, al fine di tenere in considerazione i nuovi criteri di calcolo e valutazione.

In generale, una delle maggiori criticità riscontrate ha riguardato, anche per l’anno oggetto di relazione, la lunghissima e complessa procedura di approvazione dei Contratti di programma e dei loro aggiornamenti annuali.

In tale contesto, è intervenuta recentemente, per via normativa, la modifica di cui all’art 5 del decreto-legge n.152/2021 che, al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, e dal decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, nonché di ridurre i tempi di

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

realizzazione degli investimenti ferroviari, apporta modifiche al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

Si definisce, pertanto, una nuova procedura di programmazione e pianificazione della realizzazione degli interventi sulla rete ferroviaria, prevedendo che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro il 31 marzo dell'anno precedente la scadenza del contratto di programma, trasmetta alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, un documento strategico, con validità di norma quinquennale, recante l'illustrazione delle esigenze in materia di mobilità passeggeri e merci per ferrovia, delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale ed economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Approvato il documento strategico, i contratti di programma, sia parte servizi che parte investimenti, ne recepiscono i contenuti e provvedono ad allocare le risorse recate dalle leggi di bilancio in tempi più veloci (da una media di 24 mesi ad almeno 8 mesi), stante i termini fissati per il nuovo iter approvativo (delibera CIPESS e registrazione della Corte dei Conti) per rendere immediatamente disponibili le coperture finanziarie necessarie alla realizzazione degli investimenti e dei programmi contrattualizzati.

In tale nuovo contesto, si andranno a definire, quindi i nuovi schemi contrattuali per il periodo regolatorio 2022-2026, sia per la parte servizi, che per la parte investimenti. Le attività già avviate nel corso del 2021 hanno determinato, in merito, alcune propedeutiche considerazioni.

Per quanto attiene al nuovo impianto del Contratto di Programma-parte Investimenti 2022-2026, nella sua stesura potranno essere valutate misure che riguardino:

- il monitoraggio ed il rispetto delle quote di finanziamento nei confronti del sud, che non potrà basarsi solo sugli importi programmati ma anche sugli importi effettivamente spesi;
- il ritardo dei cronoprogrammi, che, per essere attendibile, dovrà essere monitorato tramite il relativo CUP, cercando di attribuire e comprendere, per ciascuna fase di avanzamento progettuale, le eventuali cause di ritardo (iter approvativo, assenza di finanziamenti, fallimento impresa ecc.), al fine di definire le cause che determinano il mancato rispetto dei cronoprogrammi e di individuare i possibili correttivi procedurali o normativi per risolvere le singole criticità;
- l'istituzione, per la prima volta, di un fondo di finanziamento, al fine di dare riscontro alle istanze degli operatori ferroviari, recate nell'ambito del Tavolo Tecnico di Ascolto, istituito ai sensi di legge da RFI e i cui lavori e risultati sono sistematicamente tenuti sotto osservazione dall'ART;
- la necessità di individuare indicatori fisici misurabili per monitorare lo sviluppo e l'evoluzione della rete, anche in termini di prestazioni.

Per quanto riguarda il nuovo Contratto di Programma-parte Servizi, nel corso del 2021, parallelamente alle attività di predisposizione dell'aggiornamento per il 2021, sono state avviate con il Gestore le interlocuzioni per la stesura del nuovo contratto per il periodo regolatorio 2022-2026.

In tale contesto, tra l'altro, il Gestore ha proposto il trasferimento al Contratto-parte Servizi, di un paniere di interventi del Contratto-parte investimenti che hanno natura ricorrente e attinente alle attività di manutenzione straordinaria (ad esempio e non esaustivamente: attività connesse alla manutenzione dell'armamento; conservazione opere d'arte; dismissione sistemi di segnalamento e del settore energia obsoleti). A tale ampliamento del paniere degli interventi di manutenzione straordinaria corrisponde, parimenti, un aumento dei fabbisogni annuali di risorse di parte

RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO SULLO STATO DI ATTUAZIONE AL 31/12/2020 DEI CONTRATTI DI PROGRAMMA

investimenti, dagli attuali 750 milioni di euro a 2.200 milioni di euro. Al fine, quindi, di potere sostenere un tale impegno, occorre che in sede di programmazione del bilancio dello Stato venga effettuata una opportuna valutazione da parte delle Strutture competenti.

Il Direttore Generale
(Dott. Enrico Maria Pujia)

PAGINA BIANCA



181990181090