

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di contratto di programma 2012-2014 Parte servizi, per la disciplina delle attività di manutenzione della rete ferroviaria e delle attività di safety, security e navigazione, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana SpA

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 14 luglio 1993, n. 238)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 12 luglio 2013)



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0022309-12/07/2013-USCITA

Ono Presidente,

SENATO DELLA REPUBBLICA
Segretariato Generale
15 LUG. 2013

Le trasmetto lo schema di Contratto di Programma 2012 - 2014 Parte Servizi, per la disciplina delle attività di Manutenzione della rete ferroviaria e delle attività di safety, security e navigazione, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'esame e parere della competente Commissione permanente ai sensi dell'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238.

SENATO DELLA REPUBBLICA
GABINETTO DEL PRESIDENTE
12 LUG. 2013
Prot. n° 2013/2082
Cat. N°


On. Maurizio LUPI

Sen. Pietro GRASSO
Presidente del Senato della Repubblica
ROMA

gs



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie e per l'Interoperabilità

Segreteria

12/07/2013

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Oggetto: Contratto di Programma 2012-2014 Parte Servizi, per la disciplina delle attività di Manutenzione della rete ferroviaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione.

Si trasmette il testo relativo al “ Contratto di Programma 2012-2014, parte Servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di Manutenzione delle Rete e delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria” siglato d’intesa con il Gestore della rete ferroviaria, RFI S.p.A.

Con l’occasione si anticipa che in tempo utile per la trasmissione alla prossima seduta CIPE, sarà definito anche il testo relativo al “Contratto di Programma 2012-2016 Parte Investimenti”. Con tale adempimento si giunge così ad una completa e compiuta regolazione dell’attività del Gestore la rete ferroviaria nazionale così come richiesto nel vigente atto di concessione DM 138/T¹. Difatti con lo spirare di validità dell’ultimo aggiornamento del C.d.P. per 2010-2011, approvato con DM del 12 luglio 2012 (30 giugno 2013), è in via di conclusione un ciclo temporale e si impone la necessità di una aggiornata e adeguata regolazione dell’attività del Gestore.

A tal fine questa Direzione generale a partire dagli ultimi mesi del 2011 ha avviato una intensa attività di confronto tecnico con il Gestore per addivenire alla tempestiva conclusione di un nuovo contratto in grado di recepire le sollecitazioni delle Commissioni parlamentari, tenendo conto delle disposizioni normative, anche

¹ del 31.10.2000.

comunitarie, intervenute e con attento riferimento al quadro di finanza pubblica particolarmente delicato.

All'esito di tale confronto questa Direzione generale, in ossequio alle disposizioni già contenute nel vigente contratto, ha ritenuto di articolare la contrattazione con RFI in due distinti atti:

1. il contratto di programma 2012-2014, parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione delle rete e delle attività di safety, security e navigazione ferroviaria, oggetto della presente relazione;
2. il contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, che come sopra detto è prossimo alla definizione, che sarà tempestivamente trasmesso per l'inoltro al CIPE.

Il testo che si sottopone all'attenzione, come detto, ha recepito le sollecitazioni delle competenti Commissioni Parlamentari e, dal punto di vista del contenuto include le seguenti importanti innovazioni:

1. per la prima volta, sono poste a base del rapporto tra Concedente e Concessionario della rete l'intera gamma delle opere di manutenzione – ordinaria e straordinaria-, orientando così gli investimenti pubblici ad una efficace incremento programmato del valore patrimoniale della rete nazionale. E' in proposito importante sottolineare che l'incremento programmato del valore patrimoniale della rete è previsto che sia conseguito assicurando – parallelamente agli interventi di manutenzione ordinaria ed alla relativa copertura finanziaria – un flusso finanziario predefinito che nell'arco di tempo contrattuale renda possibile attuare una strategica previsione di interventi manutentivi straordinari, con l'obiettivo di aggiornare e potenziare i sottosistemi infrastrutturali, impiantistici e tecnologici che costituiscono l'infrastruttura così allineando le strategie manutentive agli orientamenti della normativa comunitaria;
2. la prestazione manutentiva resa dal gestore dell'infrastruttura viene valutata sulla base del monitoraggio, per tutti gli interventi, di un articolato set di indicatori qualitativi per ciascuno dei quali sono posti precisi obiettivi numerici da perseguire al termine di ciascun anno di vigenza del contratto. Gli obiettivi sono espressi in ragionevole coerenza con i trend evolutivi evidenziati da apposite serie storiche di dati sulle prestazioni oggetto del monitoraggio. Gli indicatori monitorano l'effettiva disponibilità della rete (sulla base della frequenza di guasti per chilometro di rete) e la qualità globale della circolazione ferroviaria (attraverso la misurazione della puntualità delle diverse tipologie di servizio di trasporto ferroviario). Ovviamente l'intero set di indicatori ed obiettivi di cui si è detto è da inquadrarsi in una logica di progressivo sviluppo ed affinamento che, in quanto tale, dovrà necessariamente portare ad una

revisione complessiva ed ad un'integrazione degli stessi indicatori ed obiettivi in fase di definizione dei contratti di programma successivi a quello in oggetto;

3. in linea con quanto stabilito nei Contratti Istituzionali di Sviluppo, di recente sottoscrizione, è fatto obbligo al Gestore dell'infrastruttura di correlare gli obiettivi prestazionali di cui al punto precedente i Management Business Objectives (MBOs) che la dirigenza aziendale è tenuta a raggiungere per il conseguimento della retribuzione di risultato;
4. è stata compiutamente definita la missione della scrivente Direzione generale in ordine alla vigilanza sul Concessionario della rete ferroviaria che, richiesta nel citato atto di concessione DM 138/T, sin ora non aveva trovato occasioni di specifica ed articolata regolazione amministrativa. Ciò è stato possibile a partire dalla definizione quantitativa dei costi di gestione del contratto concessorio da parte dell'Amministrazione, stimato nello zero cinque per mille degli investimenti previsti nel contratto, parte servizi, con previsione di azzeramento delle risorse previste nel vigente contratto, parte investimenti.

Dette risorse, in analogia con quanto previsto per le Amministrazioni pubbliche dal Codice dei contratti, assolvono alla necessità di assicurare copertura finanziaria a tutte le attività che, richieste dalla esecuzione del contratto, non trovano capienza nelle ordinarie attività di ufficio. Si fa qui riferimento alle attività ispettive, vigilanza, riscontro, controllo diretto e indiretto, studio e pubblicazioni ad hoc, che questa Direzione generale deve necessariamente programmare ed eseguire, in ragione di assicurare l'esatto adempimento di un contratto che prevede un elevato numero di interventi, di diversa dimensione e natura, che interessano una infrastruttura con estensione complessiva superiore a 16.000 chilometri e diffusa sull'intera geografia nazionale.

E' necessario ricordare che tali risorse trovano ordinariamente capienza nell'ammontare degli investimenti, ove sono di fatto riconosciuti allo stesso concessionario, oltre ai costi dipendenti dalla realizzazione delle opere, anche i costi delle attività di governo, di gestione dei processi e i costi imputabili alle strutture operative direttamente o indirettamente interessate alla esecuzione degli interventi. Tra detti costi sono ordinariamente ricompresi quelli relativi alle attività tecniche e specialistiche necessariamente svolte per conto del concedente, che determinano nell'ammontare del quadro tecnico economico la stima, nella fase di programmazione, dell'ammontare complessivo dell'investimento. Per la gestione di dette risorse che, come detto, copriranno le attività da espletare anche per il quinquennio di durata del contratto di programma, parte investimenti 2012-2016, il contratto in esame prevede la costituzione di apposito capitolo nonché l'obbligo di rendicontazione.

L'importanza strategica di risorse da utilizzare per la gestione dei contratti – parte servizi e parte investimenti – si coniuga con la necessità di attivare una

specifica azione volta al monitoraggio del patrimonio immobiliare in capo a RFI. Detti immobili conseguono sia a processi di dismissione delle linee, che alla dichiarazione, da parte del gestore, di cessata strumentalità ai fini dell'esercizio ferroviario di immobili e infrastrutture. Si ritiene che detta linea di attività – esplicitamente prevista dal DPR 211/2008 - seppur propria della gestione d'impresa che le norme attribuiscono alla potestà del concessionario, debba necessariamente essere conseguente ad un piano industriale che sia direttamente orientato dal piano degli investimenti pubblici previsti dai contratti di programma per il mantenimento in efficienza della rete. Invero oggi, come spesso documentato dalle numerose e ricorrenti interrogazioni parlamentari e dalla stampa quotidiana, tali compendi immobiliari risultano, con sempre maggiore frequenza, soggetti ad occupazione abusiva, uso improprio, acquisizione da parte di terzi per usucapione, perdita di valore patrimoniale per mancata manutenzione, etc., seppur possedendo intrinsecamente la potenzialità di attivare progetti di sviluppo locale e territoriale, da esplorare e perseguire sotto la regia di questa Amministrazione.

Altra azione compresa nella azione di vigilanza e che usufruirà delle risorse accantonate in ragione degli investimenti previsti nel contratto di programma, parte servizi, è quella relativa al monitoraggio delle attività pubblicitarie espletate ancora da RFI, in nome e per conto del Ministero delle infrastrutture e trasporti, in quanto demandate dalle norme alla ex azienda autonoma FS, ai sensi dell'art.7 dell'atto di concessione DM 138/T. Anche per questa linea di attività, interfaccia strategica tra Gestore della rete e Utente e Imprese ferroviarie, ad oggi non si dispone di risorse ad hoc per attivare processi conoscitivi sistematici.

E' doveroso rappresentare che il mancato accoglimento di detta previsione determinerà la sostanziale impossibilità, da parte della scrivete Direzione generale, di assicurare una puntuale e penetrante azione di vigilanza sull'operato del Concessionario.

2013

IL DIRETTORE GENERALE

(Dott. Vincenzo Cinelli)

(segue ALLIGATO)

Lo schema contrattuale

L'accordo ha per **Oggetto (art. 3)** il complesso delle attività atte a garantire "l'utilizzabilità dell'infrastruttura da parte dell'utenza in condizioni di sicurezza ed affidabilità", ricomprendendo nella nuova stesura oltre alle attività di manutenzione "*ordinaria*" anche quelle "*straordinarie*". Parte integrante del contratto inoltre - in continuità con la precedente formulazione - sono le attività di Safety, Security e Navigazione prestate dal Gestore.

La **durata contrattuale (art. 4)** è di tre anni, a partire dal 1 gennaio 2012 sino al 31 dicembre 2014. Alla scadenza del contratto, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di un ulteriore anno, il contratto prosegue la sua efficacia ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

In relazione agli **obblighi a carico delle Parti (art. 5)**, l'Atto stabilisce che a fronte dell'impegno assunto dal Gestore di assicurare, oltre alle attività di Safety, Security e Navigazione, la piena utilizzabilità della rete mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, il Ministero si impegna a corrispondere le necessarie risorse finanziarie secondo quanto previsto dall'art.7.

In relazione all'oggetto ed agli obblighi contrattuali, la novità sostanziale del nuovo CdP-Servizi è rappresentata dall'introduzione di logiche manutentive più orientate al mercato, che prevedono una diversificazione delle attività di manutenzione e dei livelli di disponibilità delle linee in relazione al grado di utilizzo dell'infrastruttura (definito in ragione dei "treni/giorno programmati", come riportato nell'Allegato 1a del contratto), con l'obiettivo di contenere e rendere sostenibile l'impegno a carico dello Stato.

In tale senso il Gestore ha assunto l'impegno, da attuarsi nell'arco di vigenza contrattuale di procedere alla revisione, entro un quadro di stabilità finanziaria del contratto, dei processi e dell'organizzazione delle attività manutentive per rendere più efficiente l'utilizzo delle risorse finanziarie destinate alla manutenzione della infrastruttura, riducendo i costi di intervento e convergendo sui livelli di spesa previsti all'Allegato 4 del CdP-Servizi.

L'adozione condivisa dalle Parti di tale nuovo approccio e la gestione integrata e coordinata dei processi di manutenzione ordinaria e straordinaria, unitamente ad un quadro stabile di finanziamenti assicurati al Gestore, crea le condizioni per poter perseguire un obiettivo particolarmente sfidante di riduzione dei costi manutentivi totali, con un *saving* stimato in circa 250 mln/annui a regime, rispetto alla spesa media registrata negli ultimi anni.

È bene evidenziare che la revisione delle logiche manutentive e dei modelli organizzativi non avrà alcuna influenza negativa sugli imprescindibili obiettivi di sicurezza con cui il Gestore è chiamato costantemente a misurarsi.

Il Contratto prevede un meccanismo di **aggiornamento contrattuale (art.6)**, da formalizzarsi attraverso la sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo, in dipendenza di quanto segue:

- a. variazione permanente del perimetro per sospensione della circolazione e/o del livello di disponibilità della Rete;
- b. mancata copertura del fabbisogno per il programma di manutenzione straordinaria previsto per l'anno 2014;
- c. disposizioni normative e/o Delibere CIPE che apportino variazioni alle risorse previste dal presente Contratto;
- d. nuovi obblighi di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso in cui fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSI. In tale fattispecie, nel

caso sorgessero oneri aggiuntivi a carico del Gestore, su richiesta di quest'ultimo si potrà procedere alla rimodulazione dei programmi di intervento ovvero attivare il reperimento di risorse aggiuntive ai fini dell'adempimento di tali nuovi obblighi e prescrizioni (art. 6.5)

- e. catastrofi naturali e/o eventi di forza maggiore tali da determinare oneri straordinari di manutenzione, con l'obiettivo di rendere sostenibili per il Gestore le ricadute economiche di tali eventi.

Da rilevare che il meccanismo di aggiornamento contrattuale potrà essere attivato in dipendenza di quanto previsto dal successivo articolo 7.5, nel quale si dispone che nel caso in cui il livello di risorse riconosciute al Gestore risultasse inferiore a quanto previsto dal Contratto, RFI potrà proporre le misure da adottare in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità e/o da chiudere. Tale previsione mira a rendere sostenibile e paritetico il sinallagma contrattuale collegando le prestazioni da rendere da parte del Gestore al livello di risorse effettivamente riconosciute dai Ministeri.

In tema di **finanziamenti (art. 7)**, a fronte degli obblighi contrattualmente assunti dal Gestore (art.5), il MIT ed il MIP riconoscono per ciascun anno di esecuzione del Contratto:

- “contributi in conto esercizio” per le attività di Manutenzione Ordinaria e per le attività di Safety, Security e Navigazione;
- “contributi in conto capitale” per le attività di Manutenzione Straordinaria della rete.

Nel medesimo articolo (punto 7.6), in coerenza con la recente evoluzione del quadro normativo europeo, si prevede che la quota di copertura dei costi ed il perimetro di rete oggetto di contribuzione possano essere rivisti in relazione alla revisione dei principi di determinazione del canone ai sensi e per gli effetti della Direttiva 2012/34/UE. Nelle more di tale revisione, il Gestore, ai sensi della normativa vigente, sottoporrà al MIT-Direzione Generale per le Infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità entro il 2013 una proposta di rimodulazione del pedaggio, che tenga conto anche dei costi di manutenzione correlati ai servizi offerti.

L'accordo contiene, inoltre, una serie di disposizioni **in tema di monitoraggio delle risorse e delle performance di rete (art. 5 e art. 8)**, cui il Gestore dovrà adempiere durante la fase di applicazione contrattuale. Nello specifico il Gestore dovrà:

- fornire puntuale evidenza a preventivo e a consuntivo degli **interventi di Manutenzione Straordinaria**, con frequenza semestrale, secondo gli schemi contenuti negli allegati al contratto (All. 7b) al fine di consentire al MIT di monitorare l'avanzamento dei programmi di manutenzione straordinaria.
- produrre la rendicontazione periodica delle spese sostenute attraverso il **“Rendiconto Annuale di Contratto”** (art.8.1), contenente le risultanze della contabilità regolatoria (per le attività di Manutenzione Ordinaria, Safety, Security e Navigazione) oltre le risultanze del MIP, una volta ultimata la fase di sperimentazione, per gli investimenti di Manutenzione Straordinaria;
- attestare attraverso il **“Monitoraggio di Qualità della Rete”**, il livello degli indicatori di prestazione (previsti dal contratto negli Allegati 1a ed 1b) effettivamente raggiunto;
- elaborare, entro sei mesi dal termine di vigenza dell'Atto, un **“Rendiconto Finale del Contratto”** (art. 8.3).

I documenti di monitoraggio rappresentano la base su cui valutare le performance del Gestore in termini di efficienza ed efficacia dei processi, anche al fine di applicare i **meccanismi sanzionatori previsti dal Contratto (art. 9)**. In proposito, l'articolato prevede:

- penali collegate al livello di performance effettivamente raggiunto dal Gestore per ogni "Gruppo Rete" tenuto conto di target prestazionali predefiniti (art.9.2 ed Allegato 9 del contratto);
- penali collegate al mancato rispetto degli obblighi e della tempistica di comunicazione previste dal contratto, con sanzioni variabili in relazione all'obbligo di comunicazione disatteso (art.9.3 ed Allegato 9 del contratto);

L'attività di **Vigilanza e Controllo** dell'accordo è disciplinata dall'**articolo 10** nel quale stabilisce che il MIT eserciti, secondo le modalità organizzative e temporali ritenute più opportune, direttamente o tramite società appositamente incaricate, la vigilanza sulle attività svolte dal Gestore in esecuzione degli obblighi contrattuali, di quelli concessori nonché di quelli previsti da norme e regolamenti vigenti. Si stabilisce, inoltre, che l'onere finanziario per l'espletamento di dette funzioni sia coperto utilizzando quota parte, nella misura dello zero virgola cinque per mille, delle risorse previste per l'esecuzione del contratto.

Al Ministero è riconosciuta la facoltà di risolvere il Contratto ai sensi dell'**Art. 11 (Clausola risolutiva espressa)** e per gli effetti dell'art 1456 c.c. in relazione ai livelli prestazionali attestati attraverso il monitoraggio sulla qualità della rete oppure qualora il Ministero eserciti il potere di decadenza o revoca della Concessione.

Risorse finanziarie

Per quanto riguarda gli stanziamenti previsti a beneficio del CdP-Servizi per gli anni 2012-2014 la situazione si presenta come segue:

Risorse in c/esercizio (da destinare ad attività di Manutenzione Ordinaria ed alle attività di Safety, Security e Navigazione)

- in data 31 dicembre 2012 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2013, 2014 e 2015) di quanto stanziato dalla Legge di Bilancio del 24 dicembre 2012 (Legge n. 229 - Bilancio di previsione dello Stato) che assegna 1.211 milioni di euro per l'anno 2013, 975 milioni di euro per l'anno 2014 e 975 milioni di euro per l'anno 2015.
- per l'anno 2012 rimane confermata l'assegnazione di 1.211 milioni recate dalla Legge N° 184/2011 - Bilancio di previsione dello Stato.

Da rilevare che sulla base del nuovo dimensionamento dei fabbisogni del Gestore per la Manutenzione Ordinaria previsto dal nuovo Contratto e tenuto conto degli stanziamenti in c/esercizio in precedenza elencati, si determina un surplus di risorse a valere sul Bilancio di Previsione dello Stato - capitolo 1.541 pari per gli anni 2012 e 2013 pari rispettivamente a 101 mln e 161 mln da ridestinare in ambito CdP-Servizi, con apposito provvedimento da emanarsi a cura dei competenti Ministeri, a beneficio della copertura degli interventi di Manutenzione Straordinaria.

Risorse in c/capitale (da destinare ad attività di Manutenzione Straordinaria)

- risorse stanziato dalla Delibera Cipe n. 33 del 23 marzo 2012 che ha disposto, per l'anno 2012, l'assegnazione della somma di 300 milioni di euro, a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture e Ferroviarie, istituito con l'art. 32, comma 1, del decreto-legge n. 98/2011;

- le risorse recate dall'art.1, comma 175 della Legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013) per l'annualità 2013 pari a 300 mln di euro;
- quota parte delle risorse recate dall'art.1, comma 176 della Legge n.228/2012 (Legge di Stabilità 2013) per l'annualità 2013: 338 mln di euro a valere su uno stanziamento complessivo di 700 mln;
- surplus di risorse del capitolo 1541, così come in sopra descritte (paria 101 mln per l'anno 2012 e 161 mln per l'anno 2013)
- ulteriori risorse a copertura dei fabbisogni 2013 per le attività di manutenzione straordinaria

Sulla base del quadro finanziario sin qui esposto, su un totale di fabbisogni del contratto pari a complessivi 5.295 mln per il triennio 2012-2014, si configurerebbe per l'annualità 2014 del contratto una copertura di 720 mln relativa agli investimenti di manutenzione straordinaria.

CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2014
PARTE SERVIZI

*per la disciplina del finanziamento delle attività di Manutenzione della Rete e
delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria*

tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

e

Rete Ferroviaria Italiana SpA.

— 100

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Congiuntamente individuate come "le Parti"

LISTA CHE:

- A. con il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato – Società dei Trasporti e Servizi per Azioni e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 60T in data 28 novembre 2002 e n. 3T in data 19 gennaio 2006 nonché nel contratto di programma;
- B. il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188 di recepimento della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13 CE e della direttiva 2001/14 CE in materia ferroviaria, prevede nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura, che i rapporti tra la Rete Ferroviaria italiana SpA e lo Stato siano regolati da un atto di concessione e da uno specifico "contratto di programma";
- C. l'art. 14 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, disciplina - nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato - nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato - i rapporti tra lo Stato e Rete Ferroviaria Italiana con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, alla manutenzione ed al rinnovo dell'infrastruttura medesima, nonché alle modalità di finanziamento delle suddette attività, mentre il successivo articolo (art. 15 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188) prevede l'obbligo, per il Gestore dell'infrastruttura, di dotarsi di un sistema di contabilità regolatoria che evidenzii i meccanismi di imputazione dei costi connessi a tutti i processi industriali concernenti la sua attività. I risultati derivanti dal sistema di contabilità sono comunicati annualmente al MIT, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa;
- D. l'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., stabilisce che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti debba trasmettere al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati del parere, ove previsto, del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica – C.I.P.E., in attuazione dell'art. 3 del Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 375, di approvazione del regolamento recante devoluzione delle funzioni dei comitati interministeriali soppressi e per il riordino della relativa disciplina;
- E. Il Decreto del Presidente della Repubblica n. 201 del 1 dicembre 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 3 del 1 gennaio 2009, ha emanato disposizioni in materia di organizzazione ed attribuzioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ha individuato nella Direzione

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

- F. l'articolo 4 del Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162 recepisce la Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 e istituisce l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito ANSF), la quale ha assunto le attribuzioni in materia di sicurezza ferroviaria indicate nel decreto sopra citato e già esercitate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e/o dalle società del Gruppo FS;
- G. l'art. 13, comma 4, del Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 stabilisce che, entro e non oltre il 30 giugno di ciascun anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie debbano trasmettere all'ANSF una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente. La relazione contiene almeno:
- i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;
 - l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'allegato I relativi al soggetto che trasmette la relazione;
 - i risultati degli audit di sicurezza interni;
 - le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia;
- H. l'art. 1 della Legge 17 maggio 1999, n. 144, istituisce, al comma 5, presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), un sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP), funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito dello stesso Comitato;
- I. l'art. 11 della Legge 16 gennaio 2003, n.3, dispone che, a decorrere dal 1 gennaio 2003, ai fini del suddetto Monitoraggio, ogni progetto di investimento pubblico nuovo o in corso di attuazione, sia dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);
- J. la Delibera CIPE n. 25 del 29 settembre 2004 prevede la possibilità di una fase sperimentale del MIP, disciplinata con il Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 11 maggio 2010 tra Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed RFI, per cui il Gestore si impegna, completata tale fase di sperimentazione, a rendere disponibili al sistema MIP tutte le opere di cui è responsabile;
- K. la Legge n. 184/2011 - Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014 - nel cap. 1541 (somme da corrispondere all'Impresa Ferrovie dello Stato SpA o a Società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché del servizio via mare tra terminali ferroviari) riporta per gli anni 2012, 2013 e 2014 rispettivamente stanziamenti pari a 1.211 mln, 1.211 mln e 975 mln di euro;
- L. la delibera CIPE n. 4/2012 del 20 gennaio 2012, con cui è stato approvato il Contratto di Programma – parte Investimenti aggiornamento 2010 - 2011, prevede tra le prescrizioni che il MIT presenti all'esame del Comitato la parte Servizi del Contratto di Programma di RFI;
- M. la delibera CIPE del 24 marzo 2012 apporta ulteriori risorse per l'anno 2012 pari a 300 mln di euro a valere sul Fondo Infrastrutture ferroviarie e stradali (art. 12 comma 1 Legge 11/2011) da destinare ad interventi di manutenzione straordinaria;
- N. la Direttiva 2012/34/UE del 23 novembre 2012 istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- O. l'art. 1, comma 175 della Legge n. 192/2011 (Legge di stabilità 2011) apporta ulteriori risorse per l'anno 2011 pari a 300 mln di euro da destinare ad interventi di manutenzione straordinaria;

- P. la Legge n. 229/2012 - Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2013 e per il triennio 2013-2015 - nel cap. 1541 (somme da corrispondere all'Impresa Ferrovie dello Stato SpA o a Società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché del servizio via mare tra terminali ferroviari) riporta per gli anni 2013, 2014 e 2015 rispettivamente stanziamenti pari a 1.211 mln, 975 mln e 975 mln di euro;
- Q. la delibera n. [*] del [*] con la quale il CIPE su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, apporta ulteriori risorse pari a 578 mln a valere sulle seguenti fonti di finanziamento [.....] da destinare all'integrale copertura delle annualità 2012 e 2013 del Contratto, e prende atto della esigenza di finanziare il programma di manutenzione straordinaria per l'anno 2014, il cui fabbisogno di 720 mln è privo di copertura finanziaria a legislazione vigente;
- R. delibera n. [*] del [*] con la quale il CIPE su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, esprime parere favorevole in ordine allo schema del Contratto convenuto dalle Parti.
- S. la IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato rispettivamente in [*] e in data [*], hanno espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Programma - parte Servizi.

CONSIDERATO CHE:

- T. nel Contratto di Programma 2007-2011 – parte Investimenti, stipulato in data 31.10.2007 e registrato alla Corte dei Conti il 28.12.2007, si è stabilito di provvedere con apposito Contratto di Programma alla parte riguardante i servizi che deve rendere Rete Ferroviaria Italiana SpA ed i relativi corrispettivi;
- U. con nota congiunta del 30 ottobre 2007 (prot. n. 14072), con riferimento al Contratto di Programma 2007-2011, il Ministro delle Infrastrutture ed il Ministro dell'Economia e delle Finanze si sono impegnati a proporre tutte le misure e attuare tutte le iniziative necessarie per rendere disponibili ad RFI - con facoltà di assumere impegni di spesa anno per anno – le risorse necessarie per realizzare il programma pluriennale di manutenzione straordinaria, al fine di garantire il perseguimento dei più alti livelli di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- V. lo Stato ha interesse ad incentivare l'impiego dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie secondo adeguati livelli di sicurezza, affidabilità ed efficienza per incrementare la domanda di trasporto ferroviario al fine di ridurre:
 - l'entità del trasporto stradale e di decongestionare il traffico nelle aree urbane, metropolitane e nelle principali direttrici di comunicazione nazionale;
 - le "esternalità negative" connesse alle attività di trasporto (tra cui i costi da inquinamento ambientale e i costi sanitari e di pubblica sicurezza determinati dall'elevata "incidentalità" del trasporto stradale).
- W. il livello di spesa sostenuto dal Gestore per il finanziamento delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo modelli gestionali standard si è attestato nell'ultimo triennio su un livello medio di circa 1,9 mld di euro/anno;
- X. il livello di risorse destinabili al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria è fortemente condizionato dallo scenario di risorse pubbliche, le Parti condividono la necessità di verificare le logiche di manutenzione della Rete Ferroviaria secondo modelli di intervento differenziati in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, per contenere e rendere sostenibile l'impegno a

carico dello Stato, fermo restando il mantenimento degli standard di sicurezza della circolazione ferroviaria;

- V. il Gestore, nell'ambito del quadro descritto al precedente punto, ha avviato una specifica attività di revisione dei processi - che presuppone un contesto stabile e certo di risorse finanziarie impegnate da parte dello Stato - con l'obiettivo di rendere più efficiente l'utilizzo delle risorse finanziarie destinate alla manutenzione della infrastruttura riducendo i costi di intervento e convergendo sui livelli di spesa di cui all'Allegato 4, entro la durata del presente Contratto;
- VI. il Gestore garantisce la disponibilità dell'infrastruttura a beneficio delle Imprese Ferroviarie in condizioni di sicurezza, con livelli di affidabilità e di costo differenziati in base ai livelli di traffico ed in ragione delle risorse assicurate con il presente Contratto. In tale contesto è quindi necessario assicurare al Gestore la certezza della corresponsione delle risorse finanziarie contrattualmente convenute;
- AA. la disponibilità dell'infrastruttura è assicurata, nel rispetto degli standard tecnici dalle normative vigenti. Gli interventi manutentivi risultano così articolati:
- tipo "ordinario" (interventi finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici la cui è articolata l'infrastruttura e di primo intervento);
 - tipo "straordinario" (interventi volti al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza);
- BB. l'attività del Gestore è orientata al miglioramento dei livelli di sicurezza, di affidabilità ed al contenimento dei costi della Rete, in relazione agli standard manutentivi e di sicurezza previsti dalla normativa vigente alla data di stipula del presente Contratto;
- CC. in attuazione dei progetti previsti nel Contratto di Programma - parte Investimenti, sono progressivamente attivati all'esercizio nuovi interventi infrastrutturali (raddoppi, tecnologie, potenziamenti, ecc. di tratte esistenti), che costituiscono ulteriori elementi della Rete nazionale per i quali il Gestore si obbliga ad efficientare i processi manutentivi per rimanere nei limiti delle risorse finanziarie definite nel presente Contratto;
- DD. le Parti convengono che le attività o le opere previste nel Piano della Sicurezza, annualmente trasmesso dal Gestore all'ANSF, e definite da detto Organismo immediatamente cogenti, devono trovare in relazione alle attività oggetto del Contratto adeguate coperture finanziarie attraverso i meccanismi del presente Contratto;
- EE. ogni modifica/integrazione che si rendesse necessaria al Piano di cui al precedente punto, deve essere accompagnata da una stima dei costi e dei tempi di attuazione necessari per la realizzazione degli interventi, salvaguardando la sostenibilità economica e finanziaria dei conti del Gestore, anche, ove necessario, attraverso il reperimento di ulteriori risorse finanziarie da parte del MIT;
- FF. le Parti ritengono che un quadro finanziario stabile e certo, in un orizzonte temporale almeno triennale, sia condizione necessaria - tenuto conto della natura degli interventi manutentivi e delle relative interferenze/ripercussioni sull'esercizio ferroviario - per garantire una più efficace ed efficiente programmazione ed attuazione delle attività di manutenzione, con positive ricadute sulle performance complessive del sistema ferroviario.

TUTTO CIÒ PREMESSO,
LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

Articolo 1
Premesse e Allegati

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

- o All.1a: Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità;
- o All.1b: Indicatore Puntualità standard B di RFI;
- o All. 2: Rappresentazione grafica della Rete;
- o All. 3: Elenco Linee, comprese quelle di continuità territoriale;
- o All. 4: Prospetto Fonti e Impieghi delle risorse per Competenza e Cassa;
- o All. 5: Documento illustrativo delle attività standard di Manutenzione Ordinaria di RFI;
- o All. 6: Documento illustrativo dei Criteri di pianificazione della Manutenzione Straordinaria di RFI;
- o All. 7: Schemi di Reporting Package:
 - a. Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di Manutenzione Ordinaria, Safety, Security e Navigazione con cadenza annuale a preventivo e consuntivo;
 - b. Articolazione per interventi della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo e consuntivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione, suddiviso per aree territoriali;
 - c. Schede MIP per reporting periodico sull'avanzamento dei progetti di Manutenzione Straordinaria;
 - d. Scheda Coreg con cadenza annuale per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Safety, Security e Navigazione;
- o All. 8: Documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche di cui all'art.6;
- o All. 9: Performance e penalità
- o All. 10: Documento illustrativo delle attività di Safety e Security

Articolo 2
Definizioni

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

- 2.1. **Concessione:** provvedimento di concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciato con Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 158T del 31 ottobre 2000 e sue successive modificazioni (rilasciata a "Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per azioni"), e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..
- 2.2. **Contratto:** il presente Atto e tutti i suoi allegati
- 2.3. **Costi di Sicurezza (Safety e Security) e Navigazione:** i costi sostenuti da RFI per la gestione dei servizi di Safety (vedi punto 2.17), Security (vedi punto 2.18) e Navigazione (vedi punto 2.19) e che corrispondono agli importi per ciascun anno di durata del Contratto nell'Allegato 1

- 2.4. **Costi di Manutenzione Ordinaria:** coerentemente con il sistema di Contabilità Regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione delle partite economiche relativi a tutti i processi industriali inerenti alla sua attività, i costi di Manutenzione Ordinaria sono comprensivi dei costi direttamente e indirettamente (staff centrali e costi con gestione centralizzata di pertinenza di tutte le strutture organizzative) imputabili al processo industriale.
- 2.5. **Costi di Manutenzione Straordinaria:** costo degli investimenti di rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi dell'infrastruttura comprensivi degli oneri direttamente ed indirettamente imputabili al processo manutenzione.
- 2.6. **CUF** ovvero **Codice Unico Progetto:** codice unico identificativo di ogni nuovo progetto d'investimento pubblico.
- 2.7. **Disponibilità Annuale di Rete:** la Disponibilità delle Rete come indicata nell'Allegato 1a alle condizioni indicate nella colonna C (tempi di primo intervento) e F (livello di prestazione).
- 2.8. **Eventi di Forza Maggiore - a titolo esemplificativo e non esaustivo:** le sospensioni disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, le manifestazioni, le sommosse, gli attentati, le epidemie, le calamità naturali e le guerre.
- 2.9. **Gruppo Rete:** raggruppamento di Linee in base alla classificazione per livelli di traffico riportata nell'Allegato 1a (colonna A).
- 2.10. **Impresa Ferroviaria:** qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.
- 2.11. **Indisponibilità della Linea:** la non utilizzabilità della specifica Linea, da parte delle Imprese Ferroviarie per fatto a loro non imputabile, per interruzioni di esercizio superiori a sei ore.
- 2.12. **Indicatore del livello di Guasti:** indicatore che misura il numero/anno di avarie che hanno procurato ritardo su più di 3 treni, viaggiatori e merci, con responsabilità relative alle attività di manutenzione del Gestore dell'infrastruttura (Allegato 1a colonna F).
- 2.13. **Linea:** tratta della Rete, comprensiva dei relativi impianti tecnologici, che collega almeno due località.
- 2.14. **MEF:** il Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- 2.15. **MIT** ovvero **Ministero:** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- 2.16. **Ministro:** il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- 2.17. **Ministeri:** il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze
- 2.18. **Monitoraggio sulla Qualità della Rete:** monitoraggio, predisposto annualmente dal Gestore, che rappresenta la qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente da misurarsi mediante l'Indicatore del livello di Guasti, i Tempi di Primo Intervento per Gruppi Rete e gli indicatori di cui all'Allegato 1b.
- 2.19. **Navigazione:** il servizio di gestione del collegamento ferroviario via mare tra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna, compresa la manutenzione delle navi a tal fine utilizzate.
- 2.20. **Nodo:** Linee caratterizzate da elevate intensità di traffico spesso confluenti in corrispondenza delle aree metropolitane. La perimetrazione dei nodi è definita nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).
- 2.21. **PIR:** il "Prospetto Informativo della Rete" elaborato da RFI ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 188 che specifica le caratteristiche e le condizioni di accesso alla Rete, i criteri di calcolo e riscossione dei pedaggi e i criteri per l'assegnazione della capacità della Rete alle Imprese Ferroviarie, nonché informazioni concernenti lavori che possano comportare una riduzione della capacità dell'infrastruttura in termini di interruzioni di linea o limitazione dell'uso di binari di circolazione per periodi determinati.
- 2.22. **Rendiconto Annuale di Contratto:** rendiconto, annualmente predisposto dal Gestore e trasmesso al Ministero successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, concernente la contabilità della contabilità capitolata (per la attività di Manutenzione Ordinaria) di Infrastruttura

- Security e Navigazione), le risultanze del Monitoraggio di cui al punto 8.4 ed il Monitoraggio della Qualità della Rete effettivamente garantita nell'esercizio precedente.
- 2.23. **Rendiconto Finale di Contratto:** rendiconto riepilogativo delle risorse erogate dal Ministero secondo quanto previsto dall'articolo 7, e le spese risultanti dai Rendiconti Annuali di Contratto, da trasmettere a cura del Gestore entro sei mesi dal termine della durata del Contratto.
- 2.24. **Rete:** l'insieme delle Linee ferroviarie (compresi tutti gli impianti ivi presenti) gestite da RFI, così come dettagliatamente indicato nell'Allegato 3 e graficamente rappresentato nell'Allegato 2.
- 2.25. **RFI ovvero Gestore:** Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- 2.26. **Sistema MIF:** Sistema di monitoraggio dell'avanzamento finanziario, procedurale e fisico degli investimenti pubblici.
- 2.27. **Safety:** il servizio di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria e omologazioni e certificazioni dei materiali e dei prodotti connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, per quanto di pertinenza del Gestore in conseguenza della costituzione dell'Agenda Nazionale, erogazione delle prestazioni sanitarie e delle prestazioni relative al monitoraggio ambientale.
- 2.28. **Security:** il servizio di controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e del pubblico negli ambiti di competenza del Gestore.
- 2.29. **Tempi di Primo Intervento:** tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino, a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria. I tempi medi di primo intervento sono definiti in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, come rappresentato nell'Allegato 1a, colonna C.

Articolo 3

Oggetto del Contratto

1. Il presente Contratto disciplina, ai sensi della Concessione ed in attuazione dell'articolo 14 del D. Lgs. 188/2003, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle:
 - a. attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria necessarie al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza ed affidabilità della Rete;
 - b. attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria prestate dal Gestore secondo standard concordati.

Articolo 4

Durata

1. Il contratto ha una validità di anni 3 (tre) dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2014
2. Alla scadenza del contratto, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di un ulteriore anno, le Parti stabiliscono di proseguire nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

Articolo 5

Obblighi dei contraenti

1. Ai termini e alle condizioni di cui al presente Contratto, RFI, ferma restando la certezza della corresponsione delle risorse finanziarie contrattualmente convenute, si obbliga nel confronti del Ministero a garantire, per la durata del Contratto e in base ai livelli di Disponibilità e prestazioni indicati nell'Allegato 1a, l'affidabilità della Rete in condizioni di sicurezza e di affidabilità mediante le attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria. Ai termini e alle condizioni di

cui al presente Contratto, il Gestore si obbliga altresì a svolgere le attività di Safety, Security e Navigazione.

2. A fronte degli obblighi contrattualmente assunti dal Gestore, il Ministero si impegna a corrispondere le necessarie risorse finanziarie secondo quanto previsto nel successivo articolo 7.
3. In relazione al precedente punto 1 il Gestore è tenuto ad osservare, nello svolgimento delle attività di Manutenzione Ordinaria, i Tempi di Primo Intervento secondo quanto specificato all'Allegato 1a, colonna C.
4. Il Gestore ha l'obbligo di comunicare al Ministero entro ventiquattro ore, con le stesse modalità in uso con la Protezione Civile, i casi di Indisponibilità delle Linee maggiori di 6 ore.
5. Il Gestore si obbliga a trasmettere al Ministero il programma di Manutenzione Ordinaria previsto sulla Rete per l'anno in corso di esecuzione, entro e non oltre il mese di marzo di ogni annualità del Contratto, secondo lo schema definito nell'Allegato 7a ed il monitoraggio degli interventi di Manutenzione Straordinaria di cui al successivo articolo 8.4 con cadenza semestrale.
6. Il Gestore si obbliga a trasmettere al Ministero entro il mese di luglio di ogni annualità del Contratto, previa acquisizione della relativa certificazione contabile e successivamente all'approvazione del bilancio di esercizio, le risultanze della contabilità regolatoria, dalle quali si evidenzino i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali connessi alla attività del Gestore, ai sensi del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188. Ad integrazione del Rendiconto Annuale del Contratto, di cui al successivo articolo 8, il Gestore si impegna a trasmettere contestualmente al MIT - Direzione Generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità - entro il 30 giugno di ogni anno, la relazione annuale sulla sicurezza per l'ANSF relativa all'anno precedente.
7. Il Gestore ha l'obbligo di rispettare i termini per le comunicazioni previste nel presente Contratto ai punti 4, 5, 6, 8 del presente articolo ed ai punti 1 e 2 dell'articolo 8. La mancata osservanza di tale obbligo costituisce inadempimento sanzionabile con l'applicazione della penale di cui al punto 3 dell'articolo 9.
8. Il Gestore si obbliga a rendere disponibili al sistema MIP i dati relativi agli investimenti di Manutenzione Straordinaria, di cui è soggetto responsabile, una volta terminata la fase di sperimentazione in corso alla data di sottoscrizione del presente Contratto.
9. Il Gestore ha l'obbligo di consentire, agevolare e sostenere ogni onere diretto o riflesso per il concreto espletamento di ogni attività di ispezione, verifica, riscontro e controllo disposta dal Ministero per l'esercizio dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 10.
10. Il Gestore si obbliga a fornire al Ministero ogni collaborazione, supporto e documentazione per l'espletamento di tale attività di vigilanza. A tal fine consente ai funzionari ed ai terzi incaricati dal Ministero, di esercitare attività ispettive, di vigilanza, monitoraggio e verifica. I funzionari e i terzi incaricati sono tenuti all'obbligo di riservatezza ai sensi di legge.
11. I Ministeri, titolari dei relativi capitoli di spesa del bilancio dello Stato, corrisponderanno l'ammontare dei contributi già disponibili a legislazione vigente per la copertura del presente Contratto.
12. Il Gestore si impegna ad attuare la revisione dei processi manutentivi richiamata ai punti 3a e 3b delle Premesse, con l'obiettivo di garantire la performance di rete commercializzate e conseguire a regime un risparmio di spese sulle attività di manutenzione di circa 250 mln di euro/anno rispetto al dato storico dei costi di manutenzione richiamato al punto 3b delle Premesse, con un contenimento dei costi sulla Rete ATC pari a circa 30 mln/anno.

13. Il Gestore si obbliga a fornire l'elenco delle linee rientranti nella Concessione che siano state sospese e/o dismesse con indicazione degli estremi del provvedimento di dismissione.
14. Le Parti si impegnano a definire entro il primo anno di vigenza del Contratto specifici indicatori di misurazione dell'efficacia manutentiva.
15. Il Gestore si obbliga a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili della gestione delle attività di manutenzione al conseguimento dei risultati definiti nel presente Contratto.

Articolo 6

Aggiornamento del Contratto

1. Il presente Contratto può essere soggetto a revisione su richiesta di ciascuna Parte in dipendenza di quanto segue:
 - a. variazione permanente del perimetro per sospensione della circolazione e/o del livello di disponibilità della Rete;
 - b. mancata copertura del fabbisogno per il programma di manutenzione straordinaria previsto per l'anno 2014;
 - c. disposizioni normative e/o Delibere CIPE che apportino variazioni alle risorse previste dal presente Contratto;
 - d. nuovi obblighi di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso in cui fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSF;
 - e. eventi eccezionali, come specificato al successivo Art. 6.5.L'aggiornamento dovrà essere formalizzato entro 60 giorni dalla data di richiesta di ciascuna Parte attraverso la sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto.
2. RFI si impegna a comunicare al Ministero le proposte di variazione del Contratto ai sensi del precedente 6.1 a), secondo quanto di seguito specificato. RFI nella comunicazione, accompagnata dalla documentazione di cui all'Allegato 8, dovrà:
 - a. indicare nuove Linee da inserire e/o le Linee esistenti che si propone di escludere dal Contratto ed i relativi costi di Manutenzione emergenti/cessanti;
 - b. indicare le eventuali Linee che per effetto di una variazione dei livelli di traffico modificano la loro classificazione tra i Gruppi Rete e/o i Tempi di Primo Intervento e/o i livelli dell'Indicatore di Prestazione per Gruppo Rete che si propone di modificare ed i conseguenti impatti previsti sui costi di Manutenzione.
3. Ai sensi di quanto previsto dal successivo Art.7.5, ai fini dell'aggiornamento contrattuale il Gestore indicherà al MIT le linee di cui propone la chiusura e/o la gestione con un minor livello di disponibilità rispetto alle performance già contrattualizzate.
4. Qualora fossero imposti nuovi obblighi di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSF, su richiesta del Gestore si procede alla rimodulazione dei programmi di intervento ovvero al perfezionamento di nuove aggiuntive al fine dell'adempimento di tali nuovi obblighi e prescrizioni. Il Gestore presenta, preliminarmente, un preventivo corredato da apposita documentazione che consenta al Ministero di valutare i maggiori oneri. Quest'ultimo, d'intesa col MIBF, assessora il preventivo e assegna la relativa copertura finanziaria. Le Parti procederanno alla sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo al Contratto secondo le tempistiche previste al precedente Art. 6.1.

5. Qualora si verificassero catastrofi naturali e/o eventi di forza maggiore tali da determinare oneri straordinari di manutenzione così come stimati dal Gestore in base alle serie storiche, ed accertati dal Ministero, le Parti si impegnano a rivedere gli standard contrattuali e/o i contributi previsti dal presente Contratto con l'obiettivo di rendere sostenibili per il Gestore le ricadute economiche di tali eventi.

Articolo 7

Finanziamenti e modalità di erogazione

1. In relazione all'oggetto del Contratto ed agli impegni assunti dal Gestore di cui al precedente articolo 5, i Ministeri riconoscono ad RFI, per ciascun anno di esecuzione del Contratto, le seguenti risorse finanziarie, secondo la ripartizione specificata nell'Allegato 4:
 - a. contributi in conto esercizio per le attività di Manutenzione Ordinaria e contributi in conto esercizio per le attività di Safety, Security e Navigazione (autorizzazioni di spesa rigo 5; erogazioni di cassa rigo 13);
 - b. contributi in conto impianto per le attività di Manutenzione Straordinaria (autorizzazioni di spesa rigo 6; erogazioni di cassa rigo 14);
2. Le Parti convengono che il completamento del programma di manutenzione oggetto del presente Contratto richiede la copertura finanziaria dei fabbisogni dell'anno 2014 esposti nell'Allegato 4, e che gli interventi previsti saranno soggetti a revisione ai sensi dell'articolo 6 nel caso di indisponibilità delle risorse necessarie.
3. I contributi annuali di cui al precedente punto 7.1a, saranno corrisposti ad RFI in 12 rate mensili, pari ciascuna a 1/12 del totale annuo, con pagamento da effettuarsi entro la fine del mese di riferimento di ciascuna rata. L'erogazione delle risorse per gli interventi di cui al punto 7.1b è effettuata a beneficio del Gestore, in via anticipata sulla base dei fabbisogni rappresentati a cadenza semestrale e soggette al monitoraggio di cui all'articolo 8 punto 4.
4. Le risorse finanziarie di cui al precedente punto 7.1b) a valere sul Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali (art. 32, comma 1 della Legge 111/2011), pari a 300 milioni di euro per l'anno 2012 e le risorse finanziarie recate dall'art.1 comma 175 della Legge 228/2012 (Legge di Stabilità 2013) per l'annualità 2013 pari a 300 mln di euro, per un importo complessivo pari a 600 mln di euro, si intendono, per il Gestore, interamente impegnabili, con atti negoziali verso terzi, per gli interventi di Manutenzione Straordinaria pianificati con riferimento al primo anno di vigenza del presente Contratto a copertura dei fabbisogni dell'anno 2012. La disponibilità delle erogazioni per cassa è vincolata alle disponibilità fissate dalla legislazione vigente.
5. Nell'ipotesi in cui il livello di risorse riconosciute da parte dei Ministeri al Gestore risultasse inferiore rispetto alle coperture ed ai fabbisogni riportati nel presente Contratto all'allegato 4, anche in relazione alle previsioni programmatiche, così come semestralmente pianificate e documentate dal Gestore ai sensi dell'art. 5.5, RFI proporrà le misure da adottare in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità e/o da chiudere, seguendo i meccanismi previsti dall'art. 6. Qualora il Ministero non comunichi, entro il termine di 60 giorni dalla data di ricezione delle proposte del Gestore, l'accettazione di una delle proposte presentate dalla Società ovvero non fornisca un'alternativa di ridisegno del servizio di disponibilità, il Gestore procederà nell'attuazione delle misure proposte, fino alla comunicazione da parte del Ministero di una soluzione alternativa.
6. In relazione alle attività di manutenzione, fermo restando il livello complessivo di risorse previsto nel presente Contratto, le Parti concordano che la quota di copertura dei costi ed il perimetro di rete oggetto di contribuzione potranno essere soggetti a modifica in relazione alla revisione dei principi di determinazione del canone ai sensi e per gli effetti della Direttiva

2012/34/UE, Nelle more di tale revisione, il Gestore, ai sensi della normativa vigente, sottoporrà al MIT-Direzione Generale per le Infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità entro il 2013 una proposta di rimodulazione del pedaggio, che tenga conto anche dei costi manutenzione correlati ai servizi offerti.

Articolo 8

Rendicontazione e meccanismi di conguaglio

1. Il Gestore predisponde, entro il mese di luglio di ciascun anno del Contratto, un rendiconto delle performance di Rete e dei costi sostenuti al 31.12 dell'anno precedente (Rendiconto Annuale del Contratto), elaborato in coerenza con gli schemi di preventivo dei programmi di Manutenzione di cui al precedente 5.5, idoneo a consentire al MIT la valutazione di adeguatezza, pertinenza e congruità dell'impiego dei finanziamenti di cui all'articolo 7.
2. Il Rendiconto Annuale del Contratto, da trasmettere al MIT successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, rappresenta:
 - a. le risultanze del sistema di contabilità regolatoria per le attività di Manutenzione Ordinaria, di Safety, di Security e di Navigazione
 - b. le risultanze del monitoraggio degli investimenti di Manutenzione Straordinaria, secondo le modalità di cui al successivo punto 8.4;
 - c. il Monitoraggio Qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente da misurarsi mediante l'Indicatore del livello di guasti, i Tempi di Primo Intervento di cui all'Allegato 1a e gli indicatori di cui all'Allegato 1b.
3. Gli eventuali scostamenti tra le risorse erogate dal Ministero, secondo quanto previsto dal precedente articolo 7, e le spese risultanti dai documenti di cui al precedente punto 8.1 saranno regolati - al fine di mantenere costante al termine del rapporto contrattuale il montante complessivo dei finanziamenti necessari al completamento dei programmi manutentivi - sulla base di un documento finale di riepilogo (Rendiconto Finale del Contratto), da trasmettere a cura del Gestore entro sei mesi dal termine della Durata del Contratto.
4. Ai fini del monitoraggio della Manutenzione Straordinaria di cui al presente Contratto, il Gestore si impegna a fornire per programma/sottosistema puntuale informativa a corredo dei dati di cui all'Allegato 7b, articolati per direzione territoriale competente, con la seguente cadenza temporale:
 - a. entro il mese di marzo, con riferimento ai progetti programmati nel primo semestre dell'anno ed a quelli consuntivati nel semestre precedente;
 - b. entro il mese di settembre, con riferimento ai progetti programmati nel secondo semestre dell'anno ed a quelli consuntivati nel semestre precedente.
5. L'utilizzo delle risorse finanziarie per ciascuna attività prevista dal presente Contratto è soggetto a verifica da parte del Ministero sulla base dei resoconti a consuntivo redatti dal Referente, individuato dal Gestore per ciascun programma/sottosistema, il quale opera in qualità di responsabile Unico del procedimento ai sensi della legislazione vigente.
6. Il MIT sulla base delle attività di controllo di cui al punto precedente, verifica il grado di attuazione del programma, richiedendo, ove necessario, ulteriori elementi informativi al Gestore. Qualora gli elementi informativi forniti non siano ritenuti sufficienti, il Ministero procede a farne contestazione scritta al Gestore, il quale dovrà fornire ulteriori elementi di riscontro entro 30 giorni. Il MIT si riserva di comunicare al MEF eventuali rilievi constatati.

7. Resta inteso tra le Parti che il Gestore può, a suo insindacabile giudizio, apportare variazioni agli interventi di Manutenzione Straordinaria programmati qualora rese necessarie da esigenze di carattere eccezionale, da insufficienza dei parametri RAMS, da intervenuti obblighi di legge, da prescrizioni ANFS, ecc. Il MIT sarà reso edotto dal Gestore di tali variazioni con motivata informativa.

Articolo 9

Valutazione performance del Gestore e penalità

1. RFI ha l'obbligo di attestare, attraverso il Monitoraggio di Qualità della Rete, il livello degli indicatori di prestazione effettivamente raggiunti di cui alle colonne C ed F dell'Allegato 1a e la colonna C dell'Allegato 1b.
2. Qualora dal Monitoraggio di Qualità della Rete risulti che:
 - alcuni dei Gruppi Rete siano stati messi in disponibilità secondo livelli di prestazione inferiori a quelli contrattualizzati a livello annuale riportati nell'Allegato 1a ed Allegato 1b;
 - la disponibilità degradata di tali Gruppi Rete non sia dovuta ad Eventi di Forza Maggiore ovvero ad eventi non imputabili alla responsabilità diretta di RFI per attività di manutenzione della Rete;il Ministero applica la penale prevista all'Allegato 9 per ogni Gruppo Rete per cui i livelli di Disponibilità siano risultati degradati.
3. Il mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste dall'articolo 5 ai punti 4, 5, 6 e 8 e dall'articolo 8 ai punti 1 e 2, costituisce inadempimento dopo la prima diffida ad adempiere che il Ministero dovesse conseguentemente effettuare. Constatati fatti o comportamenti rilevanti dal punto di vista dell'eventuale inadempimento, il Ministero procede a farne oggetto di osservazione scritta al Gestore entro quindici giorni, cui è consentito replicare per iscritto entro quindici giorni dal ricevimento della stessa. In mancanza di risposta da parte del Gestore, i fatti e/o i comportamenti oggetto di osservazione si intendono senz'altro provati ai fini dell'inadempimento e potranno pertanto essere applicate le penali a tale fine previste nell'Allegato 9.
4. Nessun meccanismo di "malus" sarà applicato nei casi in cui la disponibilità degradata della Rete sia dovuta ad "Eventi di Forza Maggiore".
5. Resta inteso tra le Parti che l'importo complessivo di tutte le penali previste dal presente Contratto non potrà superare per ciascun anno il limite massimo del due per mille delle risorse annualmente erogate al Gestore.

Articolo 10

Vigilanza e controllo

1. Il Ministero è tenuto ad effettuare, a mezzo di verifiche, ispezioni, controlli diretti e indiretti, studi, indagini e relative pubblicazioni, la vigilanza sulle attività, opere e lavori eseguiti dal Gestore in esecuzione degli obblighi concessori e contrattuali, nonché di quelli previsti da norme di legge e regolamenti vigenti.
2. Ai fini dell'esercizio delle attività di cui al comma precedente, il Ministero è tenuto alla formazione ed alla qualificazione del personale, al potenziamento delle proprie strutture organizzative dedicate, nonché alla redazione, pubblicazione e diffusione di una relazione annuale sull'attività di vigilanza svolta, comprensiva del rendiconto delle risorse utilizzate.

3. RFI agevola il corretto svolgimento delle attività di vigilanza oggetto del presente articolo e, previo avviso, assicura ai funzionari incaricati dell'esecuzione di dette attività l'accesso agli atti e documenti prodotti da o per conto dello stesso Gestore riferibili al presente Contratto, nonché l'accesso alle linee, ai cantieri ed agli impianti, e l'impiego dei veicoli di lavoro necessari nel rispetto delle regole di sicurezza e senza compromettere l'operatività del cantiere.
4. Fermo restando l'obbligo del Rendiconto Annuale del Contratto da parte di RFI, previsto dall'art. 8, il Ministero effettua secondo le modalità organizzative e temporali ritenute più opportune, le attività di vigilanza, nonché le ispezioni ed i controlli ritenuti necessari per verificare il rispetto dei livelli di qualità indicati nell'Allegato 1a e 1b, le motivazioni addotte per gli eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi convenuti e le eventuali determinazioni correttive adottate dal gestore, nonché il rispetto dell'insieme degli impegni assunti da RFI nei confronti del Ministero.
5. L'onere finanziario per l'espletamento delle attività di cui al presente articolo è coperto dalle risorse previste per l'esecuzione del presente contratto nella misura dello zero cinque per mille di tali risorse, e sarà versato dal MEF su apposito capitolo iscritto nel bilancio di previsione del Ministero da gestirsi a cura della Direzione Generale per le Infrastrutture Ferroviarie e per l'Interoperabilità.

Articolo 11

Clausola risolutiva espressa

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

Articolo 12

Disposizioni varie e generali

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

Articolo 13

Comunicazioni

1. Qualsiasi comunicazione o notifica richiesta o consentita dalle disposizioni qui contenute sarà eseguita per iscritto, in lingua italiana e si intenderà validamente effettuata (a) in caso di spedizione a mezzo lettera raccomandata con avviso di ricevimento o telegramma, al ricevimento della stessa e (b) in caso di spedizione a mezzo telefax, o altro mezzo che renda

documentabile il ricevimento della comunicazione nel momento in cui il destinatario abbia confermato (anche a mezzo telefax) il ricevimento della stessa, dette comunicazioni o notifiche vanno indirizzate come segue:

(a) Se al MIT, allo stesso in:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale
Direzione Generale per le Infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità
All'attenzione del Direttore Generale
Via Nomentana, 2
00161 Roma
Tel. 0644122476 fax 0644124237

(b) Se a RFI, alla stessa in:

Amministratore Delegato
P.zza della Croce Rossa n.1
00161 Roma
Tel: 0644103464 fax: 0644105485

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

Articolo 14 ***Clausola Fiscale***

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

Articolo 15 ***Controversie***

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

- c. qualora tali rappresentanti, dopo aver esperito ogni ragionevole tentativo di composizione, non riescano a risolvere la controversia entro 90 (novanta) giorni dalla richiesta di iniziare la procedura di composizione della controversia, la stessa viene devoluta al Foro di Roma.

Articolo 16
Indici e Rubriche

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

Roma,

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

l'Amministratore Delegato

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI

Il Direttore Generale per le infrastrutture ferroviarie e
per l'interoperabilità ferroviaria

[Handwritten signature]



CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2014

PARTE SERVIZI

per la disciplina del finanziamento delle attività di Manutenzione della Rete e delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria

ALLEGATI:

- 1a Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità
- 1b Indicatore Puntualità standard B di RFI
- 2 Rappresentazione grafica della Rete
- 3 Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale
- 4 Prospetto Fonti e Impieghi delle risorse per Competenza e Cassa
- 5 Documento illustrativo delle attività standard di Manutenzione Ordinaria di RFI
- 6 Documento illustrativo dei criteri di pianificazione della Manutenzione Straordinaria di RFI
- 7 Schemi di Reporting Package
 - a) *Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di Manutenzione Ordinaria, Safety, Security e Navigazione con cadenza annuale e preventivo e consuntivo*
 - b) *Articolazione degli interventi della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo e consuntivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione*
 - c) *Schede MIP per reporting periodico sull'avanzamento degli interventi di Manutenzione Straordinaria*
 - d) *Scheda Coreg per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Safety e Security*
- 8 Documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche di cui all'art.6
- 9 Performance e Penalità
- 10 Documento illustrativo delle attività di Safety e Security

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

Livello di disponibilità e offerta manutentiva

1	Gruppo Rete	Km	Tempi primo intervento	Attività manutentive - ordinarie	Attività manutentive - Straordinarie	Indicatore livello Guasti ^(*) (n. guasti/Km)
	A	B	C	D	E	F
1	Linee con Tg ≤ 40	7.870	≤ 3 h	Vanno eseguite solo le attività con data vincolata (*). Si accetta la politica manutentiva di intervento su guasto. Devono essere garantiti gli interventi sostitutivi		0,60
2	Linee con 40 < Tg ≤ 100	4.974	≤ 2 h	Vanno eseguite le attività cicliche con data vincolata (*) e le altre con frequenza massima semestrale. Le attività su condizione in base alla normativa e programmate secondo modalità di interventi con utilizzo di interruzioni consistenti		0,70
3	Linee con Tg > 100	2.288	≤ 1 h	Vanno eseguite le attività cicliche con data vincolata (*) e le altre con frequenza massima trimestrale. Le attività su condizione in base alla normativa e programmate secondo modalità di interventi cumulati con utilizzo di interruzioni consistenti e notturne	Rinnovo delle apparecchiature che hanno raggiunto il termine della vita tecnica in quanto sono nello stato di usura (componenti meccanici) o perché sono obsolete e in phase out dal mercato (apparecchiature tecnologiche)	1,25
4	Linee all'interno dei Nodi	939	≤ 0,5 h	Vanno eseguite le attività cicliche con data vincolata (*) e le altre con frequenza massima mensile. Le attività su condizione in base alla normativa e programmate secondo modalità di interventi cumulati con utilizzo di interruzioni nel periodo di sospensione		2,10
5	Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTMS	671	≤ 0,5 h	Vanno eseguite le attività cicliche con data vincolata (*) e le altre con frequenza massima mensile. Le attività su condizione in base alla normativa e programmate secondo modalità di interventi cumulati con utilizzo di interruzioni nel periodo di sospensione (notturne)		1,00
	Totale Km	16.742				

NOTE:

(*) Attività ciclica con data vincolata: Le attività così definite sono state individuate all'interno delle Attività Standard in quanto finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione.

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

Handwritten mark

Allegato 1 b - Contratto di Programma parte Servizi
Obiettivi su indicatori chiave di performance (KPI) per tipologia servizio di trasporto

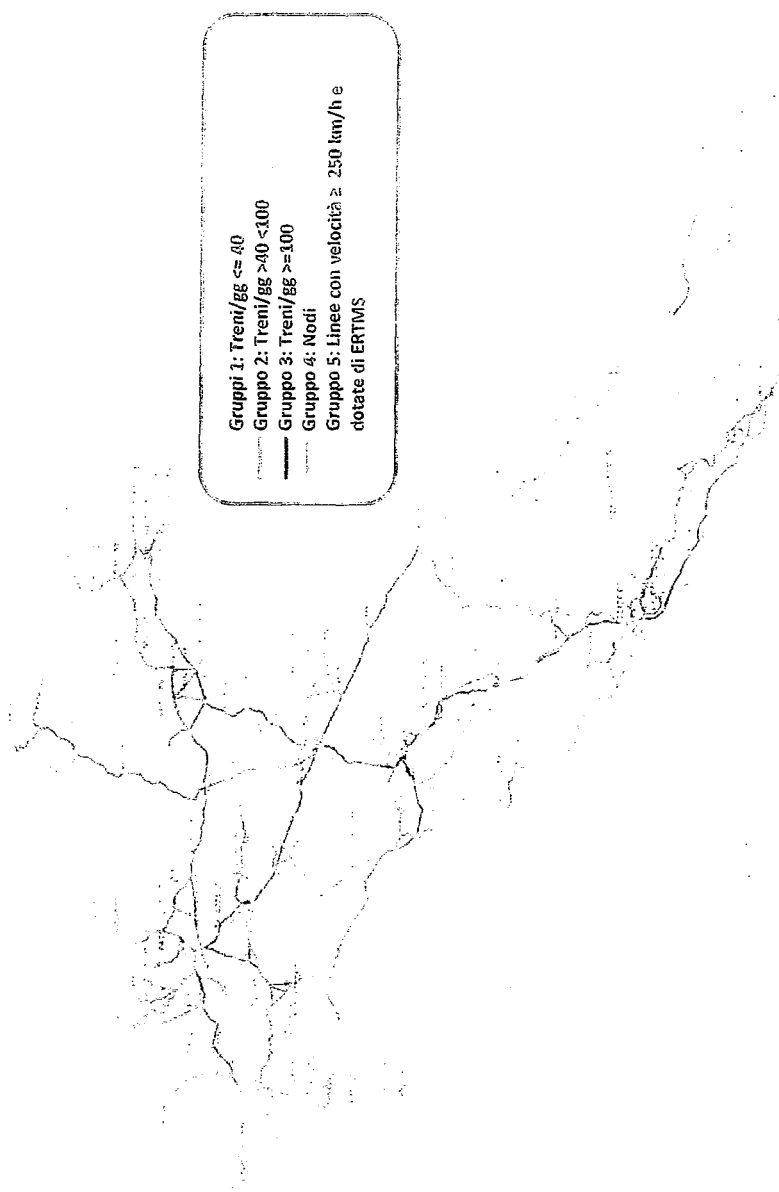
Standard B Puntualità RFI

1190	Servizi	Standard B (*)	Soglia di performance nel periodo contrattuale (Standard B - Puntualità RFI)	Possibile oscillazione della soglia di performance
			A	
1	AV	0' - 15'	98,0	± 0,6
2	Lunga Percorrenza Serv. Universale	0' - 15'	97,5	± 0,5
3	Regionale	0' - 5'	97,0	± 0,1
4	Cargo	0' - 30'	94,5	± 1,5

(*) Lo Standard B viene utilizzato per la misura ufficiale delle prestazioni dei treni di una IF.
STANDARD B: [(somma treni arrivati in fascia + treni esclusi per cause esterne tutte)/somma treni circolati]*100
PUNTUALITA' RFI (IFX): [(somma treni circolati - somma treni attribuiti ad RFI)/somma treni circolati]*100

11/12

Rappresentazione grafica della Rete



154

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi
Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

Gruppo Rete	Codice Linea	Descrizione Linea	2013	
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C001	Asti - Castagnole	-	20
Linee con <= 40 treni/giorno	C003	Aosta - Pre' S. Didier	24	31
Linee con <= 40 treni/giorno	C004	Casale Popolo - Casale Monferrato	34	3
Linee con <= 40 treni/giorno	C005	Bivio Castel Rosso - Casale Popolo	24	41
Linee con <= 40 treni/giorno	C006	Casale Monferrato - Valenza	22	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C008	Sangone - Pinerolo	40	30
Linee con <= 40 treni/giorno	C010	Cuneo - Ventimiglia	27	49
Linee con <= 40 treni/giorno	C014	Ceva - S. Giuseppe Di C.	36	25
Linee con <= 40 treni/giorno	C015	Carmagnola - Bra	31	20
Linee con <= 40 treni/giorno	C016	Alessandria - Cantalupo	15	7
Linee con <= 40 treni/giorno	C017	Acqui Terme - Ovada	23	15
Linee con <= 40 treni/giorno	C018	Cantalupo - Acqui Terme	15	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C019	Acqui Terme - S. Giuseppe Di C.	16	48
Linee con <= 40 treni/giorno	C020	Vercelli - Mortara	26	25
Linee con <= 40 treni/giorno	C021	Mortara - Pavia	31	37
Linee con <= 40 treni/giorno	C022	Arona - Oleggio	33	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C025	Novara - Mortara	37	23
Linee con <= 40 treni/giorno	C026	Mortara - Torreberetti	33	22
Linee con <= 40 treni/giorno	C028	Cava Carbonara - Torreberetti	28	36
Linee con <= 40 treni/giorno	C029	Domodossola - Villadossola	36	7
Linee con <= 40 treni/giorno	C030	Villadossola - Vogogna Ossola	37	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C031	Vogogna Ossola - Premosello Chiov.	36	3
Linee con <= 40 treni/giorno	C035	Varallo Sesia - Vignale	18	51
Linee con <= 40 treni/giorno	C036	Laveno Mombello - Oleggio	18	36
Linee con <= 40 treni/giorno	C037	Tirano - Sondrio	36	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C038	Chiavenna - Colico	28	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C041	Albate Camerlata - Molteno	12	22
Linee con <= 40 treni/giorno	C042	Monza - Molteno	33	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C043	Molteno - Lecco	36	15
Linee con <= 40 treni/giorno	C047	Seregno - Ponte S. Pietro	36	32
Linee con <= 40 treni/giorno	C052	S. Zeno Folzano - Olmeneta	35	34
Linee con <= 40 treni/giorno	C054	Cremona - Castelvetro	22	6
Linee con <= 40 treni/giorno	C055	Castelvetro - Fidenza	16	28
Linee con <= 40 treni/giorno	C056	Piacenza - Castelvetro	6	25
Linee con <= 40 treni/giorno	C057	Treviglio - Olmeneta	34	54
Linee con <= 40 treni/giorno	C060	Pavia - Casalpusterleno	28	42
Linee con <= 40 treni/giorno	C065	S. Zeno Folzano - Piadena	24	46
Linee con <= 40 treni/giorno	C066	Piadena - Parma	30	40
Linee con <= 40 treni/giorno	C070	Verona - Mantova	39	33
Linee con <= 40 treni/giorno	C071	Mantova - Suzzara	32	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C072	Suzzara - Modena	40	42
Linee con <= 40 treni/giorno	C073	Mantova - Nogara	24	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C074	Nogara - Cerea	22	12
Linee con <= 40 treni/giorno	C075	Cerea - Legnago	40	7
Linee con <= 40 treni/giorno	C076	Calafò P.c. Corfina - Ponte delle Alpi	22	36
Linee con <= 40 treni/giorno	C077	Ponte delle Alpi - Belluno	30	8

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi
Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

Gruppo Rete	Codice Linea	Descrizione Linea	2013		2013
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea	
Linee con <= 40 treni/giorno	C078	Belluno - Montebelluna	30	65	
Linee con <= 40 treni/giorno	C079	Montebelluna - Casteltranco Veneto	29	16	
Linee con <= 40 treni/giorno	C083	Montebelluna - Treviso	30	20	
Linee con <= 40 treni/giorno	C084	Treviso - Portogruaro	28	52	
Linee con <= 40 treni/giorno	C085	Ponte delle Alpi - Conegliano	19	38	
Linee con <= 40 treni/giorno	C089	Bassano del Grappa - Cittadella	18	15	
Linee con <= 40 treni/giorno	C090	Cittadella - Camposampiero	18	14	
Linee con <= 40 treni/giorno	C091	Bassano del Grappa - Casteltranco Veneto	35	19	
Linee con <= 40 treni/giorno	C093	S.Giuseppe Di C. - Savona	17	23	
Linee con <= 40 treni/giorno	C094	Udine - Palmanova	15	23	
Linee con <= 40 treni/giorno	C095	Palmanova - Cervignano	16	15	
Linee con <= 40 treni/giorno	C096	S.Giuseppe Di C. - Ferrania	25	4	
Linee con <= 40 treni/giorno	C097	Ferrania - Savona	25	17	
Linee con <= 40 treni/giorno	C098	Ovada - Genova Borzoli	28	36	
Linee con <= 40 treni/giorno	C099	Ferrara - Portomaggiore	28	23	
Linee con <= 40 treni/giorno	C100	Portomaggiore - Lavezzola	28	17	
Linee con <= 40 treni/giorno	C101	Lavezzola - Ravenna	27	32	
Linee con <= 40 treni/giorno	C102	Ravenna - Rimini	32	50	
Linee con <= 40 treni/giorno	C103	Faenza - Granarolo	21	9	
Linee con <= 40 treni/giorno	C104	Granarolo - Lugo	4	8	
Linee con <= 40 treni/giorno	C105	Lugo - Lavezzola	4	22	
Linee con <= 40 treni/giorno	C106	Castelbolognese - Lugo	36	14	
Linee con <= 40 treni/giorno	C107	Lugo - Russi	36	11	
Linee con <= 40 treni/giorno	C108	Russi - Ravenna	27	33	
Linee con <= 40 treni/giorno	C109	Granarolo - Russi	18	8	
Linee con <= 40 treni/giorno	C110	Pontassieve - Borgo S.Lorenzo	34	33	
Linee con <= 40 treni/giorno	C111	Borgo S.Lorenzo - Faenza	18	66	
Linee con <= 40 treni/giorno	C112	Firenze S. Marco V. - Borgo S.Lorenzo	34	32	
Linee con <= 40 treni/giorno	C115	Porretta Terme - Pistoia	12	40	
Linee con <= 40 treni/giorno	C119	Aulla - Lucca	23	90	
Linee con <= 40 treni/giorno	C120	Campiglia M.MA - Piombino M. ma	15	16	
Linee con <= 40 treni/giorno	C122	Siena - Asciano	22	32	
Linee con <= 40 treni/giorno	C123	Asciano - Montallese	22	48	
Linee con <= 40 treni/giorno	C124	Porto D'Ascoli - Ascoli Piceno	22	28	
Linee con <= 40 treni/giorno	C125	Pescara - Sulmona	33	68	
Linee con <= 40 treni/giorno	C126	Civitanova - Alpacina	21	87	
Linee con <= 40 treni/giorno	C127	Terontola - Foigno	33	82	
Linee con <= 40 treni/giorno	C130	Campoleone - Nettuno	38	26	
Linee con <= 40 treni/giorno	C131	Sulmona - Avezzano	20	65	
Linee con <= 40 treni/giorno	C132	Avezzano - Guidonia-M.-S.A.	36	81	
Linee con <= 40 treni/giorno	C133	Avezzano - Roccasecca	13	79	
Linee con <= 40 treni/giorno	C134	Ciampino - Albano Laziale	32	14	
Linee con <= 40 treni/giorno	C136	Battipaglia - Potenza Inf.Re	21	91	
Linee con <= 40 treni/giorno	C138	S.Marcellino F. - B.Gricignano	21	11	
Linee con <= 40 treni/giorno	C139	Bosco Redole - Carpinone	23	29	
Linee con <= 40 treni/giorno	C140	Carpinone - Isernia	23	11	

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi
Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

Gruppo Rete	Codice Linea	Descrizione Linea	2013		2013
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea	
Linee con <= 40 treni/giorno	C141	Isernia - Vairano	21	25	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C142	Sarno - Codola	-	-	4
Linee con <= 40 treni/giorno	C145	Nocera Inferiore - Codola	10	18	18
Linee con <= 40 treni/giorno	C148	Mercato S. Severino - Salerno	33	41	69
Linee con <= 40 treni/giorno	C153	Cervaro - Rocchetta S.A.L.	21	29	107
Linee con <= 40 treni/giorno	C154	Rocchetta S.A.L. - Potenza	29	32	45
Linee con <= 40 treni/giorno	C155	Potenza - Metaponto	9	12	69
Linee con <= 40 treni/giorno	C156	Metaponto - Taranto	10	12	53
Linee con <= 40 treni/giorno	C157	Taranto - Brindisi	12	29	54
Linee con <= 40 treni/giorno	C158	Bari - Gioia Del Colle	32	2	79
Linee con <= 40 treni/giorno	C159	Gioia Del Colle - Taranto	2	16	172
Linee con <= 40 treni/giorno	C160	Metaponto - Sibari	27	178	43
Linee con <= 40 treni/giorno	C161	Sibari - Catanzaro Lido	-	8	4
Linee con <= 40 treni/giorno	C162	Catanzaro Lido - REGGIO C.CLE	2	2	3
Linee con <= 40 treni/giorno	C163	Lamezia Terme - Catanzaro Lido	16	60	60
Linee con <= 40 treni/giorno	C165	S. Lucido Marina - Bivio Pantani	37	23	23
Linee con <= 40 treni/giorno	C166	B. S. Antonello - Bivio Settimo	26	60	60
Linee con <= 40 treni/giorno	C168	Sibari - Castiglione C.	3	111	90
Linee con <= 40 treni/giorno	C170	Catania - Lentini Diramazione	8	12	92
Linee con <= 40 treni/giorno	C171	Lentini Diramazione - Siracusa	2	36	200
Linee con <= 40 treni/giorno	C172	Lentini Diramazione - Gela	18	57	108
Linee con <= 40 treni/giorno	C173	Gela - Modica	9	24	26
Linee con <= 40 treni/giorno	C174	Modica - Siracusa	22	56	13
Linee con <= 40 treni/giorno	C175	Messina - Fiumeforto	16	73	48
Linee con <= 40 treni/giorno	C177	Caltanissetta Xirbi - Roccapalumba-A.	14	14	190
Linee con <= 40 treni/giorno	C178	Bicocca - Caltanissetta Xirbi	33	29	9
Linee con <= 40 treni/giorno	C180	Roccapalumba-A. - Fiumeforto	27	22	22
Linee con <= 40 treni/giorno	C182	Roccapalumba-A. - Aragona Caldare	24	18	116
Linee con <= 40 treni/giorno	C183	Aragona Caldare - Agrigento	22	6	34
Linee con <= 40 treni/giorno	C185	Olbia - Ozieri Chilivani	29	16	73
Linee con <= 40 treni/giorno	C186	Sassari - Ozieri Chilivani	14	14	48
Linee con <= 40 treni/giorno	C187	Ozieri Chilivani - Decimomannu	24	33	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C189	Villamassargia - Decimomannu	33	27	22
Linee con <= 40 treni/giorno	C190	Iglesias - Villamassargia	27	18	116
Linee con <= 40 treni/giorno	C191	Carbonia - Villamassargia	18	6	34
Linee con <= 40 treni/giorno	C192	Alcamo - Castelvetrano - Trapani	6	-	51
Linee con <= 40 treni/giorno	C193	Alessandria - Ovada	17	17	45
Linee con <= 40 treni/giorno	C194	Asciانو - Monte Antico	15	39	39
Linee con <= 40 treni/giorno	C195	Asti - Nizza Monferrato - Acqui Terme	10	30	30
Linee con <= 40 treni/giorno	C196	Viterbo - Affigliano	5	66	66
Linee con <= 40 treni/giorno	C197	Avellino - Benevento	27	27	51
Linee con <= 40 treni/giorno	C198	Spinazzola - Barletta	11	65	65
Linee con <= 40 treni/giorno	C199	Biella - Novara	8	84	84
Linee con <= 40 treni/giorno	C201	Caltanissetta Xirbi - Canicatti - Aragona	-	-	31
Linee con <= 40 treni/giorno	C202	Campobasso - Bosco Redole - Benevento	-	-	-
Linee con <= 40 treni/giorno	C203	Cancello - Torre Annunziata	-	-	-

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi
Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

Gruppo Rete	Codice Linea	Descrizione Linea	2013 Treni/giorno programmati	2013 Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C204	Carini - Alcamo Diramazione - Trapani	12	94
Linee con <= 40 treni/giorno	C205	Casarsa - San Vito - Portogruaro	17	21
Linee con <= 40 treni/giorno	C206	Cavallermaggiore - Cantalupo	10	90
Linee con <= 40 treni/giorno	C207	Cecina - Volterra Saline	5	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C208	Ceva - Ormea	-	35
Linee con <= 40 treni/giorno	C209	Chivasso - Asti	-	51
Linee con <= 40 treni/giorno	C210	Canicatti - Gela	5	82
Linee con <= 40 treni/giorno	C211	Giulianova - Teramo	31	25
Linee con <= 40 treni/giorno	C212	Isola della Scala - Cerea	17	20
Linee con <= 40 treni/giorno	C213	Legnago - Monselice	29	38
Linee con <= 40 treni/giorno	C214	Legnago - Rovigo	30	47
Linee con <= 40 treni/giorno	C215	Mercato S. Severino - Avellino	4	30
Linee con <= 40 treni/giorno	C216	Codola - Mercato S. Severino	10	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C217	Mondovì - Cuneo	-	27
Linee con <= 40 treni/giorno	C218	Mortara - Casale Monferr.	-	72
Linee con <= 40 treni/giorno	C219	Pinerolo - Torre Pellice	-	16
Linee con <= 40 treni/giorno	C220	Agrigento Bassa - Porto Empedocle	-	9
Linee con <= 40 treni/giorno	C221	Primolano - Bassano del Grappa	27	29
Linee con <= 40 treni/giorno	C222	Priverno Fossanova - Terracina	13	18
Linee con <= 40 treni/giorno	C223	Rocchetta S.A.L. - Avellino	-	119
Linee con <= 40 treni/giorno	C224	Rocchetta S.A.L. - Spinazzola - Gioia del Colle	2	139
Linee con <= 40 treni/giorno	C225	Rovigo - Chioggia	21	56
Linee con <= 40 treni/giorno	C226	Gemona del Friuli - Pinzano - Sacile	1	74
Linee con <= 40 treni/giorno	C227	Santhià - Arona	-	65
Linee con <= 40 treni/giorno	C228	Siena - Monte Antico - Montepescali	18	89
Linee con <= 40 treni/giorno	C229	Sulmona - Carpinone	-	118
Linee con <= 40 treni/giorno	C230	Termoli - Campobasso	10	87
Linee con <= 40 treni/giorno	C231	Terri - Sulmona	19	163
Linee con <= 40 treni/giorno	C232	Trento - Primolano	32	67
Linee con <= 40 treni/giorno	C233	Vercelli - Casale Poppo	11	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C234	Palazzo sullo Oglio - Paratico Sarnico	-	10
Linee con <= 40 treni/giorno	C235	Giampino - Frascati	30	10
Linee con <= 40 treni/giorno	C236	Foggia - Manfredonia	10	36
Linee con <= 40 treni/giorno	C237	Golfo Aranci Mar.ma - Olbia	8	23
Linee con <= 40 treni/giorno	C239	Pergola - Fabriano	2	32
Linee con <= 40 treni/giorno	C241	Porto Torres Pcc - Sassari	9	19
Linee con <= 40 treni/giorno	C243	Saluzzo - Cuneo	5	34
Linee con <= 40 treni/giorno	C244	Santhià - Biella S.Paolo	33	27
Linee con <= 40 treni/giorno	C245	Savigliano - Saluzzo	4	15
Linee con <= 40 treni/giorno	C246	Susa - Bussoleno	37	8
Linee con <= 40 treni/giorno	C247	Torre A.Centrale - Gragnano	9	10
Linee con <= 40 treni/giorno	C248	Trofarello - Chieri	37	9
Linee con <= 40 treni/giorno	E000	Viavola - Breil Sur Roya	-	47
Linee con <= 40 treni/giorno	F059	VILLA LITERNO - POZZUOLI [NAPOLI]	29	21
Linee con <= 40 treni/giorno	F071	CASERTA - FOGGIA	18	159
TOTALE Linee con <= 40 treni/giorno			18	7.870

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi
Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

Gruppo Rete	Codice Linea	Descrizione Linea	2013		2013
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea	
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C002	Chivasso - Aosta	45	99	99
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C007	Valenza - Alessandria	77	15	15
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C009	Fossano - Cuneo	55	25	25
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C011	Trofarello - Fossano	98	50	50
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C012	Fossano - Mondovì	42	19	19
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C013	Mondovì - Ceva	42	19	19
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C023	Oleggio - Vignale	44	13	13
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C024	Vignale - Novara	99	3	3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C027	Torrebaretti - Valenza	62	6	6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C032	Premosello Chiov. - Cuzzago	44	4	4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C033	Cuzzago - Borgomanero	44	37	37
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C034	Borgomanero - Vignale	46	27	27
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C039	Sondrio - Colico	51	40	40
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C040	Colico - Lecco	53	39	39
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C044	Lecco - Ponte S. Pietro	62	25	25
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C045	Calolziocorte O. - Carmate Usmate	94	18	18
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C048	Ponte S. Pietro - Rovato	46	39	39
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C049	Porto Ceresio - Gallarate	63	33	33
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C050	Bivio Bergamo - Treviglio Ovest	54	3	3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C051	Bergamo - Treviglio Ovest - Treviglio	99	22	22
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C053	Olmeneta - Cremona	70	11	11
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C058	Milano P. Genova - Mortara	66	44	44
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C061	Codogno - Cremona	54	27	27
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C062	Cremona - Piacenza	52	28	28
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C063	Piacenza - Mantova	51	34	34
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C064	Brescia - S. Zeno Folzano	59	8	8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C067	Fortezza - S. Candido	52	66	66
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C068	Bolzano - Merano	56	31	31
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C069	Vicenza - Schio	42	30	30
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C080	Castelfranco Veneto - Camposampiero	57	12	12
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C081	Camposampiero - Vigodarzere	75	13	13
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C082	Vigodarzere - Padova	50	8	8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C086	Vicenza - Cittadella	46	24	24
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C087	Cittadella - Castelfranco Veneto	48	12	12
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C088	Castelfranco Veneto - Treviso	70	25	25
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C092	Castelfranco Veneto - Maerne di Martellago	42	25	25
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C113	Viareggio - Lucca	53	23	23
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C116	Lucca - Pistoia	56	44	44
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C117	Pisa - Lucca	51	30	30
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C118	Pistoia - Prato	92	17	17
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C121	Empoli - Siena	56	63	63
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C129	Viterbo - Cesano	41	60	60
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C135	Ciampino - Velletri	45	27	27
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C137	Aversa - Marcianise - Caserta	45	15	15
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C143	Cancello - Sarno	45	29	29
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C144	Sarno - Biv. S. Lucia 123	46	7	7

1 A 1

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi
Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

Gruppo Rete	Codice Linea	Descrizione Linea	2013	
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C146	Nocera Inferiore - Salerno (via CAVA T.)	46	17
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C150	Bari - Brindisi	80	116
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C151	Brindisi - Lecce	64	42
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C164	Paola - Castiglione C.	50	22
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C167	Castiglione C. - Cosenza	64	4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C169	Messina - Catania	55	95
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C176	Fiumetorto - Palermo	89	43
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C181	Palermo - Catini	67	29
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C184	Palermo Centrale - Palermo Marittima	50	12
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C188	Decimomannu - Cagliari	90	16
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C240	Pisa Centrale - Pisa Aeroporto	49	4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C242	Salsomaggiore T. - Fidenza	44	9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F001	MODANE / MODANE FX - ALPIGNANO [TORINO]	95	92
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F003	[TORINO] TROFARELLO - ARQUATA	93	113
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F009	VENTIMIGLIA - SAVONA	60	114
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F013	ISELLE [DOMODOSSOLA] - GALLARATE [MILANO] (compresa via Domo II)	90	86
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F015	PINO TRONZANO [LUINO] - GALLARATE	52	46
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F019	ARQUATA - MIGNANEGO / GENOVA RIVAROLO / GENOVA CAMPASSO [GENOVA] (compresa via Isola del Cantone)	85	60
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F021	ALESSANDRIA - PIACENZA (compresa Broni - Bressana B.)	85	95
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F029	VERONA - TAVERNELLE [BOLOGNA]	70	100
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F035	[VENEZIA] VENEZIA CARPENEDO - VILLA OPICINA / TRIESTE	60	194
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F037	TARVISIO BOSCOVERDE - MOGLIANO [VENEZIA]	88	216
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F039	UDINE - MONFALCONE via GORIZIA (compresa Gorizia - Nova Gorica)	59	64
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F047	PARMA / FIDENZA - PONTREMOLI - VEZZANO / SARZANA	44	147
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F051	PISA - MACCARESE [ROMA] (compresa Vada - Collesalveti)	70	350
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F053	[FIRENZE] FIRENZE ROVEZZANO - FARA SABINA [ROMA] (Linea Lenta)	86	271
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F061	[ROMA] CIAMPINO - ACERRA [NAPOLI] (via Cassino) (comprese linee Rocca d'Evandro - Venafro/Vairano e Santa Maria C.V. - Maddaloni M. S.to e linee Bivio Maddaloni / Cancelli - Maddaloni Marcianise Smitamento)	61	286
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F065	ANCONA - ORTE (compresa Ancona - Ancona Marittima)	43	212
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F067	ANCONA - FOGGIA	93	319
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F073	[NAPOLI] PORTICI - SALERNO	85	85
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F075	SALERNO - PAOLA	68	217
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F077	PAOLA - REGGIO CALABRIA CENTRALE (compresa Eccellente - Rosarno)	55	250
TOTALE Linee con > 40 e < 100 treni/giorno				4.974

mw

Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi
Elenco Linee comprese quelle di continuità territoriale

Gruppo Rete	Codice Linea	Descrizione Linea	2013		2013	
			Treni/giorno programmati	Estensione km Linea	Treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linea con >= 100 treni/giorno	C046	Carnate Usmate - Monza	138	12	138	12
Linea con >= 100 treni/giorno	F005	[MILANO] MILANO ROGOREDO - ARQUATA (compresa via Novi L. e via Bressana B. - Arena Po)	114	110	114	110
Linea con >= 100 treni/giorno	F007	SAVONA - GENOVA VOLTRI [GENOVA]	106	28	106	28
Linea con >= 100 treni/giorno	F011	[TORINO] SETTIMO T. - RHO [MILANO] (compresa Novara Boschetto)	133	118	133	118
Linea con >= 100 treni/giorno	F017	CHIASSO - SEREGNO [MILANO] (compresa via Montedimpino 2)	103	41	103	41
Linea con >= 100 treni/giorno	F023	[MILANO] PIOLTELLO L. - BRESCIA VERONA	150	153	150	153
Linea con >= 100 treni/giorno	F025	VERONA - PADOVA	128	81	128	81
Linea con >= 100 treni/giorno	F027	BRENNERO - VERONA	125	262	125	262
Linea con >= 100 treni/giorno	F031	PADOVA - S.PIETRO IN CASALE [BOLOGNA]	139	96	139	96
Linea con >= 100 treni/giorno	F033	PADOVA - MIRA M. [VENEZIA]	114	53	114	53
Linea con >= 100 treni/giorno	F041	[MILANO] MILANO ROGOREDO - LAVINO [BOLOGNA]	165	218	165	218
Linea con >= 100 treni/giorno	F043	[BOLOGNA] BOLOGNA S.RUFFILLO - FIRENZE CASTELLO [FIRENZE]	103	96	103	96
Linea con >= 100 treni/giorno	F045	[GENOVA] GENOVA NERVI - PISA	116	163	116	163
Linea con >= 100 treni/giorno	F049	[FIRENZE] FIRENZE CASCINE - PISA	110	91	110	91
Linea con >= 100 treni/giorno	F055	[FIRENZE] FIRENZE ROVEZZANO - SETTE BAGNI [ROMA] (Linea Direttissima)	167	272	167	272
Linea con >= 100 treni/giorno	F057	[ROMA] TORRICOLA - FRATTAMAGGIORE [NAPOLI] (via Formia)	111	188	111	188
Linea con >= 100 treni/giorno	F063	[BOLOGNA] MIRANDOLA O. - ANCONA (compresa Ancona - Ancona Marittima)	134	184	134	184
Linea con >= 100 treni/giorno	F069	FOGGIA - BARI (compresa Enzifeto Catino - Bari S.Spirito)	106	123	106	123
TOTALE Linea con >= 100 treni/giorno				2.288		
Linee all'interno dei Nodi	N001	Torino	108	86	108	86
Linee all'interno dei Nodi	N002	Milano	144	208	144	208
Linee all'interno dei Nodi	N003	Venezia	98	67	98	67
Linee all'interno dei Nodi	N004	Genova	96	73	96	73
Linee all'interno dei Nodi	N005	Bologna	71	170	71	170
Linee all'interno dei Nodi	N006	Firenze	118	47	118	47
Linee all'interno dei Nodi	N007	Roma	122	228	122	228
Linee all'interno dei Nodi	N008	Napoli	115	61	115	61
TOTALE Linee all'interno dei Nodi				939		
Linee AC/AV	A001	Roma-Napoli AV/AC	73	229	73	229
Linee AC/AV	A003	Torino-Milano AV/AC	37	132	37	132
Linee AC/AV	A005	Milano-Bologna AV/AC	100	218	100	218
Linee AC/AV	A007	Bologna - Firenze AV/AC	157	91	157	91
TOTALE Linee AC/AV				671		
TOTALE complessivo				16.742		

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

hmv

RISORSE PER COMPETENZA

Rigo	IMPIEGHI	Totale	2012	2013	2014
1	Manutenzione Ordinaria	2.860	1.010	950	390
1a	di cui Rete AV/AC	206	81	65	60
2	Manutenzione Straordinaria	2.160	720	720	720
3	Safety, Security e Navigazione	285	100	100	85
4	Fabbisogni per competenza	5.295	1.830	1.770	1.695
FONTI (autorizzazioni ad assumere impegni di spesa)					
5.a	Bilancio di previsione dello Stato	1541	3.135	1.110	1.050
5	Totale Fonti C/Esercizio	3.135	1.110	1.050	975
6.a	Delibera Cipe n. 33 del 23/03/2012	7514	300	300	-
6.b	Art. 1, c. 175 - L. n. 228/2012 (Legge Stabilità 2013) (*)	7122	300	300	-
6.c	Bilancio di previsione dello Stato (**)	1541	262	101	161
6.d	****	578	19	559
6	Totale Fonti C/Impianto	1.440	720	720	-
7	Totale Stanziamenti per competenza	4.575	1.830	1.770	975
8	Totale da reperire - competenza	(720)	-	-	(720)

Valori in mln di euro

RISORSE PER CASSA

Rigo	IMPIEGHI	Totale	2012	2013	2014	Oltre
9	Manutenzione Ordinaria	2.860	1.010	950	390	-
9a	di cui Rete AV/AC	206	81	65	60	-
10	Manutenzione Straordinaria	2.160	-	372	684	1.104
11	Safety, Security e Navigazione	285	100	100	85	-
12	Fabbisogni per cassa	5.295	1.110	1.422	1.659	1.104
FONTI (Erogazioni di cassa)						
13.a	Bilancio di previsione dello Stato	1541	3.135	1.110	1.050	975
13	Totale Fonti C/Esercizio	3.135	1.110	1.050	975	-
14.a	Delibera Cipe n. 33 del 23/03/2012 (***)	7514	300	179	110	11
14.b	Art. 1, c. 175 - L. n. 228/2012 (Legge Stabilità 2013)	7122	300	92	142	66
14.c	Bilancio di previsione dello Stato (***)	1541	262	101	161	-
14.d	****	578	-	271	307
14	Totale Fonti C/Impianto	1.440	-	372	684	384
15	Totale Stanziamenti per cassa	4.575	1.110	1.422	1.659	384
16	Totale da reperire - competenza	(720)	-	-	-	(720)
Valori in mln di euro						
17	P.m. (Impieghi manutenzione straordinaria - carry over in CdP-I)	1.681	823	628	229	-
18	Totale Impieghi Manutenzione Straordinaria (CDP-I e CdP-S)	823	823	1.000	913	-

(*) Risorse Stanziate da Legge di Stabilità 2013 ed impegnabili a valere sulla programmazione 2012 come previsto dall'art 7 del Contratto
 (**) Risorse da trasferire per la copertura dei Fabbisogni di Manutenzione Straordinaria
 (***) Le risorse di cassa per l'anno 2012 recate dalla Delibera Cipe n. 33 del 23/03/2012 sono portate al 2013

AVS:

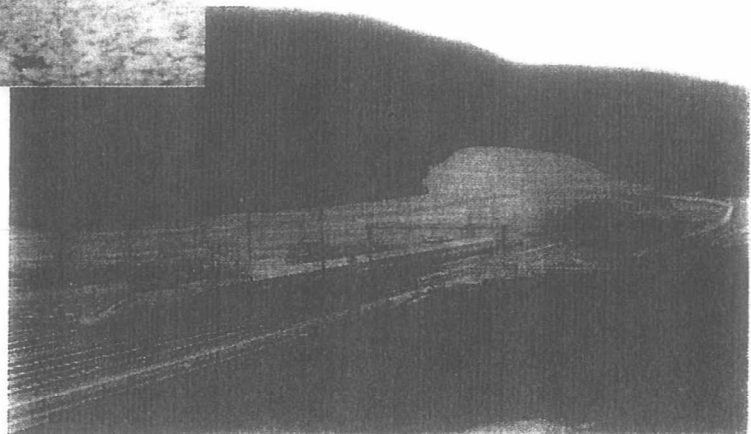
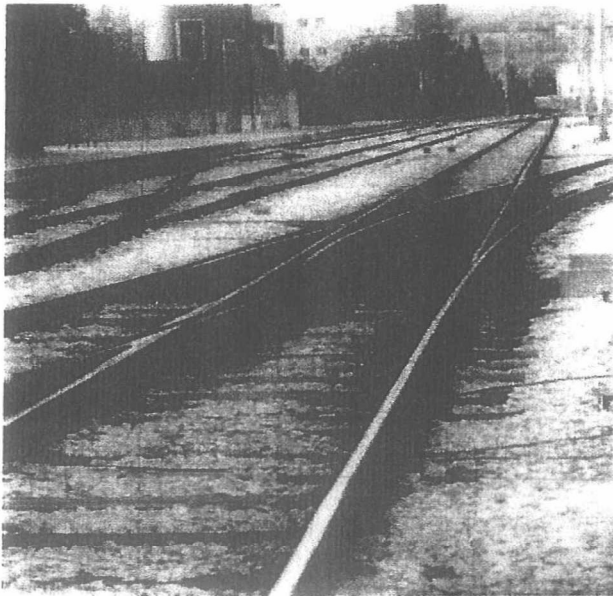
(1) Si precisa che le risorse riportate nel presente prospetto non includono i 300 milioni di euro a valere sul "Fondo interventi urgenti e modificabili" di cui all'art. 33 comma 1 della Legge n° 183/2011 "Legge di stabilità 2012" assegnati con il DPCM del 1 marzo 2012 a RFI, per interventi previsti dal Contratto di Programma e desinati al Piano sicurezza di RFI

(2) Le prestazioni del Contratto non sono assoggettabili ad IVA, come specificato all'articolo 14 del Contratto stesso

MA 7

**Documento illustrativo dei criteri di
pianificazione della Manutenzione Ordinaria**
LE ATTIVITÀ STANDARD E LE POLITICHE MANUTENTIVE

**Per la manutenzione degli oggetti di
Rete Ferroviaria Italiana**



1000

INDICE

I **RELAZIONE GENERALE**

I.1 **OBIETTIVO DELLE ATTIVITA' STANDARD**.....

I.2 **DEFINIZIONI RIGUARDANTI IL SISTEMA INFORMATIVO
 IN.RETE2000**

I.3 **ATTIVITÀ STANDARD**

I.4 **ATTIVITA' STANDARD E POLITICHE MANUTENTIVE**

I.5 **STRUTTURA DELLE ATTIVITÀ STANDARD**

I.6 **NORMATIVA DI MANUTENZIONE ED ELEMENTI DI PIANIFICAZIONE**

I.7 **LE STRATEGIE DI GESTIONE DELLE ATTIVITA'**

I RELAZIONE GENERALE

I.1 OBIETTIVO DELLE ATTIVITA' STANDARD

Gli obiettivi primari della razionalizzazione delle attività di manutenzione sono:

- garantire la sicurezza della circolazione treni;
- assicurare un servizio di qualità;
- contenere i costi manutentivi.

Attraverso i processi di pianificazione, programmazione e consuntivazione puntuale degli interventi, con il sistema informativo per la gestione della manutenzione In.Rete 2000, sarà possibile:

- gestire in modo razionale tutte le risorse;
- controllare l'esecuzione delle attività, i relativi costi e lo stato degli impianti.

I.2 DEFINIZIONI RIGUARDANTI IL SISTEMA INFORMATIVO IN.RETE2000

Per uniformità di espressione si riportano le definizioni principali:

Sede Tecnica (SeTe) (tipo di oggetto di manutenzione):

è un'entità tecnica collegata ad un concetto geografico, di funzione o di processo; è stata utilizzata per rappresentare un impianto, una parte di esso o delle apparecchiature logicamente raggruppabili.

Network oggetti (NTWO):

oggetto informativo che permette di relazionare ai vari livelli le sedi tecniche anche appartenenti a diverse strutture; è identificato da una categoria di appartenenza e da un numero identificativo.

Equipment (EQ) (tipo di oggetto di manutenzione):

rappresenta una macchina o parte di essa, una apparecchiatura, di cui interessa mantenere la storia dei lavori, dei fermi/guasti, degli spostamenti ecc.

Classe:

strumento trasversale del Sistema Informativo che permette di raccogliere in forma organizzata "oggetti informativi" aventi le stesse caratteristiche, viene utilizzata per classificare Sedi Tecniche, Equipment, Avvisi, Cicli di lavoro.

Caratteristica:

informazione tecnica, funzionale, manutentiva e gestionale contenuta nella classe.

Ordine di Lavoro (OdL):

documento per preventivare e consuntivare l'insieme delle risorse necessarie per svolgere una determinata attività di "manutenzione ordinaria".

Network (Ntw):

documento per preventivare e consuntivare l'insieme delle risorse necessarie per svolgere una specifica attività di "manutenzione straordinaria/Investimenti".

Attività standard:

azioni manutentive uniformate con risorse e condizioni mediamente calcolate.

Operazione/sottooperazione (Op/S.op):

identifica l'Attività Standard all'interno del Ciclo di lavoro.

Ciclo di Lavoro:

aggregatore logico, secondo criteri tecnici e temporali, di attività (operazioni/ sottooperazioni).

Gruppo Cicli:

raccogliatore dei cicli finalizzato all'archiviazione; il suo scopo esclusivo è quello di aggregare i cicli per facilitarne la ricerca. (Viene utilizzata la prima lettera del codice per stabilire il tipo d'ordine per le attività cicliche).

Centro di Lavoro (CdL):

in generale, indica l'unità organizzativa della manutenzione preposta agli interventi manutentivi sugli impianti. Può rappresentare sia personale operativo che mezzi condivisi e interruzioni/ rallentamenti:

I.3 ATTIVITÀ STANDARD

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

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

Le Attività Standard contengono:

- la **NORMATIVA DI MANUTENZIONE** che corrisponde alla descrizione dell'attività e alla sua eventuale frequenza di ripetizione, (se l'attività è di tipo ciclico);
- gli **ELEMENTI DI PIANIFICAZIONE**, che sono i parametri legati a numero di risorse (uomini, mezzi, interruzioni/rallentamenti), durata, tempo di lavoro.

I.4 ATTIVITÀ STANDARD E POLITICHE MANUTENTIVE

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

- attività di manutenzione preventiva ciclica;
- attività derivante da obblighi di legge;
- attività non cicliche che possono essere previste ed utilizzate per tutte le politiche manutentive.

Attività di manutenzione preventiva ciclica:

per queste attività si è cercato di individuare la “macchina” (SeTe) cioè quell’insieme logico di apparecchiature che svolge una funzione ben determinata. Sulla macchina così strutturata si è elaborata tutta l’attività manutentiva.

Attività derivante da obblighi di legge:

queste attività derivano da leggi nazionali (legge 46/90, ecc.) e in quanto tali obbligatorie;

Attività non cicliche che possono essere previste per tutte le politiche manutentive escluso la ciclica:

sono tutte le attività che possono essere effettuate sull’oggetto indipendentemente dalla politica manutentiva e dalla frequenza e, pianificabili come tali o modificabili secondo la necessità.

L’attività manutentiva non può far riferimento ad una sola politica; per RFI S.p.A. la combinazione di più politiche manutentive diventa particolarmente importante per la complessità dell’infrastruttura, la varietà delle tecnologie applicate nel processo produttivo, la diversa importanza e criticità che rivestono singoli o gruppi di oggetti da mantenere.

Per RFI S.p.A. la strategia manutentiva è stata definita attraverso la combinazione delle seguenti politiche manutentive:

- preventiva
 - ciclica
 - secondo condizione
 - predittiva
- migliorativa
- correttiva
- straordinaria

La manutenzione preventiva ciclica si scompone ulteriormente in:

visite e ispezioni:

- sono tutte quelle attività di controllo visivo effettuate ai diversi livelli dal personale manutentore che evidenziano lo stato di salute degli impianti. La complessità e la vastità dell’infrastruttura ferroviaria necessita sempre più di una sorveglianza attenta da parte di tutto il personale manutentore indipendentemente dalla specializzazione.

Queste attività non potranno essere sostituite da apparecchiature di diagnostica perché gli elementi da valutare non possono prescindere dal controllo attento, anche se solo visivo, del manutentore.

verifiche e misure di legge:

- riguardano tutte quelle attività di misurazione e verifica imposte dalla legge (Ods 2 e 3/90) che anche se automatizzate, vanno certificate attraverso la compilazione di appositi modelli da parte di personale debitamente incaricato.

verifiche e misure per manutenzione:

- comprende le attività di misurazione strumentale che se automatizzate, possono essere immediatamente riassorbite come risorsa uomo. Il confine però tra verifiche e misure per manutenzione e le attività manutentive intrusive è spesso di difficile individuazione, soprattutto per le apparecchiature elettroniche di telecomunicazioni. In questo caso e in altri analoghi le attività manutentive intrusive, di scarso valore tecnico e/o di durata, vengono inglobate in tali attività.

cicli standard:

- attività cicliche intrusive (smontaggio, lubrificazione, test di funzionamento ecc.) a periodicità costante, che mirano a mantenere il buono stato di conservazione dell'oggetto. Le attività previste attualmente tengono conto del livello di diagnostica raggiunto, infatti per il settore armamento, dove è particolarmente sviluppata, l'impegno della risorsa uomo per questa politica è irrilevante.

I.5 STRUTTURA DELLE ATTIVITÀ STANDARD.

Le attività standard sono strutturate in Gruppo Cicli, Ciclo di lavoro, Operazione e Sottooperazione secondo le seguenti modalità e codifiche:

- il Gruppo Cicli, che raccoglie secondo logiche tecniche facilitandone l'archiviazione il Ciclo di Lavoro, è individuato con un codice di 8 caratteri:
 - il primo carattere è relativo al tipo di attività;
 - il secondo carattere determina la suddivisione per specializzazione;
 - i restanti sei caratteri individuano la classe dell'oggetto.

Tabella Gruppo Cicli

Cod.	Attività	Cod.	Specializzazione	Classe oggetto
L	Manutenzione ciclica – verifiche e misure di legge			es: S34250 (interruttore)
V	Manutenzione ciclica – verifiche e misure per manutenzione			
I	Manutenzione ciclica – visite e ispezioni.			
T	Attività non cicliche			

- il Ciclo di Lavoro aggrega secondo logiche tecniche e temporali le singole operazioni/sottooperazioni ed è individuato dal codice del Gruppo Cicli e da un contatore del Ciclo. Il contatore del Ciclo è identificato con un codice di due caratteri:

- 1° carattere alfabetico (da A a Q) che individua univocamente la Direzione Territoriale Produzione (Divisione di Pianificazione)

COD.	DIVISIONE	DESCRIZIONE
A	AN00	D.T.P. ANCONA
B	BA00	D.T.P. BARI
C	BO00	D.T.P. BOLOGNA
D	CA00	D.T.P. CAGLIARI
E	FI00	D.T.P. FIRENZE
F	GE00	D.T.P. GENOVA
G	MI00	D.T.P. MILANO
H	NA00	D.T.P. NAPOLI
I	PA00	D.T.P. PALERMO
L	RC00	D.T.P. REGGIO CALABRIA
M	RM00	D.T.P. ROMA
N	TO00	D.T.P. TORINO
O	TS00	D.T.P. TRIESTE
P	VE00	D.T.P. VENEZIA
Q	VR00	D.T.P. VERONA

- 2° carattere è numerico fino al numero 9, successivamente è letterale.

Il Ciclo di Lavoro ha una descrizione sintetica, 40 caratteri, che definisce il complesso delle attività contenute e contiene l'informazione del centro di lavoro, che, in questa situazione, rappresenta la specializzazione del CdL responsabile.

Le attività strutturate all'interno del Ciclo di Lavoro sono definite Operazioni/Sotto operazioni e sono identificate da quattro caratteri numerici univoci all'interno del Ciclo.

L'operazione contiene:

- la descrizione breve (40 caratteri), nei primi due caratteri è riportata la sigla di frequenza di ripetizione per l'attività ciclica;
- la descrizione estesa dell'operazione;
- il centro di lavoro, che rappresenta la specializzazione del CdL reale esecutore,
- la durata e il tempo di lavoro;
- il pacchetto di manutenzione, la periodicità, attribuito alle singole operazioni.

Le operazioni all'interno del Ciclo di Lavoro sono strutturate in modo che quella a frequenza multipla ingloba, alla scadenza, anche quella a frequenza inferiore. Questo vale fino al pacchetto annuale. Per periodicità superiori questo non avviene; perciò avremo contemporaneamente alla scadenza della poliennale, una operazione con scadenza annuale se esistente.

I.6 **NORMATIVA DI MANUTENZIONE ED ELEMENTI DI PIANIFICAZIONE**

Le attività Standard costituiscono la normativa di manutenzione e contengono, svincolati dalla normativa, gli elementi utili ai fini del processo di pianificazione.

Per chiarezza si individua come:

NORMATIVA DI MANUTENZIONE per ogni singola attività standard:

- la descrizione breve ed estesa dell'operazione/sottooperazione;
- la periodicità di attuazione (pacchetto di manutenzione).

ELEMENTI DI PIANIFICAZIONE, per ogni singola attività standard, tutti i dati utili per quantificare le risorse e i tempi per eseguire l'attività.

I parametri che rispondono a tali caratteristiche, legati alle singole operazioni/sottooperazioni, sono:

N:

- numero delle risorse necessarie per compiere l'attività standard;

Durata:

- ore per svolgere l'attività riferita alla risorsa unitaria. La durata dell'operazione va intesa come previsto dalle norme UNI il Tempo di manutenzione, cioè: "L'intervallo di tempo durante il quale un'azione di manutenzione è eseguita su un'entità o manualmente o automaticamente, includendo ritardi tecnici o ritardi logistici." (UNI 9910 191-08-01);

Lavoro:

- ore di lavoro necessarie per compiere l'attività standard, si ottiene dal prodotto del N per la Durata.

1.7 LE STRATEGIE DI GESTIONE DELLE ATTIVITÀ

Ad un ciclo di lavoro è associata una strategia di manutenzione, che identifica il criterio di schedulazione delle varie operazioni descritte nel ciclo. Sono previste due tipologie di strategie, su base temporale, che determinano:

- a. La possibilità di riprogrammare l'attività da parte del Responsabile del CdL,
- b. Il vincolo di esecuzione dell'attività in base alla programmazione effettuata.

In InRete 2000 tale gestione si traduce indicando all'interno dell'apposito campo dei Cicli le seguenti codifiche:

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

***Documento illustrativo dei criteri di
pianificazione della Manutenzione
Straordinaria***

***Per la manutenzione degli oggetti di
Rete Ferroviaria Italiana***



102

INDICE

I *RELAZIONE GENERALE*

 I.1 *DEFINIZIONE*

 I.2 *CRITERI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE*

 I.3 *QUADRO DI RIFERIMENTO*

 I.4 *PUNTI DI INTERVENTO*

 I.5 *INDIRIZZI SPECIFICI*

I RELAZIONE GENERALE

I.1 DEFINIZIONE

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

I.2 CRITERI GENERALI PER LA PIANIFICAZIONE

Le linee guida emesse da Direzione Produzione (DPR), in linea con il piano d'impresa, rappresentano lo strumento operativo che indirizza le singole Direzioni Territoriali Produzione (DTP) alla corretta individuazione degli interventi; in particolare i principi di fondo sono :

- Pianificare in maniera integrata le attività manutentive nel rispetto della sicurezza
- Privilegiare gli interventi manutentivi sulle linee ad alta sollecitazione, fermo restando gli standard di sicurezza che sono da garantire su tutte le linee
- Privilegiare gli interventi manutentivi sulle prime " 500 stazioni" in gestione diretta di RFI , fermo restando gli standard di sicurezza dei viaggiatori che sono da garantire su tutte le stazioni della rete

A tal fine si rammenta che la sollecitazione delle linee va intesa secondo le seguenti priorità:

1. Linee AV/AC
2. Nodi
3. Linee con treni giorno ≥ 100
4. Linee comprese tra 40 e 100 treni giorno
5. Linee con treni giorno ≤ 40
6. Linee chiuse

La Manutenzione Straordinaria è finalizzata :

- al mantenimento dell'infrastruttura, assicurandone i relativi requisiti di sicurezza stabiliti dalle disposizioni dell'ANSF e del Gestore Infrastruttura,
- al soddisfacimento dei requisiti di disponibilità dell'infrastruttura, stabiliti dalla DPR in relazione al Piano di Impresa 2011-2015;
- a rendere disponibile l'infrastruttura al migliore livello di sicurezza, qualità ed efficienza, nel rispetto degli obiettivi convenuti con la Direzione Commerciale Esercizio Rete in relazione al Piano di Impresa 2011-2015;
- alla sicurezza e decoro, delle parti delle stazioni aperte al pubblico nonché alla funzionalità degli impianti a servizio della clientela, al fine di garantire adeguati livelli di soddisfazione del cliente in termini di qualità percepita.

I.3 QUADRO DI RIFERIMENTO

Il quadro di riferimento normativo, oltre che dalle norme e dalle disposizioni di legge, è composto dai seguenti documenti :

- Piano d'impresa 2011–2015
- Esiti delle attività di Audit sulle Direzioni Territoriali Produzione da parte dell'ANSF
- Esiti delle attività di Audit effettuati da Direzione Audit e da parte di soggetti esterni alla società
- Esiti delle Verifiche Ispettive Interne del SIGS
- Andamento degli Indici di affidabilità e disponibilità
- Andamento degli Indici di qualità di gestione dell'infrastruttura
- Andamento degli Indici di customer satisfaction forniti dall'Osservatorio di mercato in termini di qualità percepita ed erogata .

I.4 PUNTI DI INTERVENTO

I punti di intervento previsti sono:

- Garantire tutti gli interventi per assicurare la sicurezza della circolazione su tutte le tipologie di linea ,per il raggiungimento dei seguenti obiettivi indicati dall'ANSF:
 - Riduzione degli Incidenti e delle Situazioni Anomale
 - Riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano
 - Riduzione delle non conformità imputabili a carenze nella manutenzione dell'infrastruttura
 - Riduzione delle discontinuità di tipo tecnologico e strutturale, sia all'interno del sistema ferroviario sia sulle interfacce con l'esterno
 - Diffusione della cultura sui sistemi di gestione per la sicurezza
 - Attenzione alla sicurezza, oltre che del lavoro e della circolazione, delle aree aperte al pubblico delle stazioni
- Distribuire le risorse in coerenza ai risultati attesi privilegiando gli interventi manutentivi sulle linee ad alta redditività e nelle prime 500 stazioni della rete;
- Saturare l'orario di lavoro con attività strategiche e/o con interventi di piccola manutenzione finalizzati anche al decoro delle stazioni;
- Ottimizzare il mix "make or buy";
- Efficientare e razionalizzare la gestione del pronto Intervento;
- Sviluppare l'installazione e l'utilizzazione di telediagnostica e telecontrollo/comando;
- Massimizzare l'utilizzo dei mezzi di lavoro;
- Migliorare la qualità dei materiali;

- Ottimizzare la gestione dei materiali;
- Completare il Rightsizing;

I.5 INDIRIZZI SPECIFICI

Pianificare esclusivamente le attività, opportunamente inserite tramite l'intervento sui progetti/anno, che avranno inizio nell'anno considerato.

Gli interventi devono essere organizzati come di seguito specificato, secondo i diversi progetti previsti:

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

Nel pianificare gli interventi occorre tenere conto delle seguenti direttive :

- La richiesta dei finanziamenti deve riguardare interventi cantierabili per l'anno cui si riferisce la pianificazione, ovvero quelli per i quali sia disponibile la progettazione (definitiva/esecutiva) e i necessari nulla osta/benessere.
- I lavori con durata di esecuzione in più anni e di importi consistenti devono essere pianificati, se possibile, per fasi funzionali, possibilmente coincidenti con le pianificazioni annuali ed in coerenza con la gestione tecnico/contrattuale (per es.: consolidamento di lunghi tratti di rilevato).

Questo al fine di non immobilizzare fondi rendendo possibile il finanziamento di più lavori.

1.5.1 Armamento e Opere Civili

15.1.1 Armamento

La pianificazione dovrà essere impostata secondo le seguenti principali tipologie di lavorazioni:

- 1. Elementi infrastrutturali su binari di corsa degradati e/o obsoleti :**
 - a. Rinnovo/cambio ferro/revisione agli scambi e ai binari con rotaie particolarmente usurate che hanno presentato fenomeni di rottura in testata o campata;
 - b. Rinnovamento/STT dei tratti di binario armati con traverse in legno che presentano elementi infrastrutturali critici o potenzialmente tali (inefficienza tenuta telaio per oltre il 30% degli attacchi);
 - c. Eliminazione delle criticità infrastrutturali che generano ricorrenti difettosità di geometria del binario (es. traverse con scartamento stretto/largo, inquinamento massicciata, tenuta degli attacchi, schiacciamento testate di binario giuntato, ecc.);
 - d. Rinnovamento dei deviatori;
- 2. Regolazione termica binari di circolazione:**
 - a. costituzione della L.R.S. in tutti i casi ammessi dalle norme;
- 3. Elementi infrastrutturali su binari non di corsa degradati e/o obsoleti:**
 - a. rinnovamento/STT dei binari centralizzati (precedenza e incrocio) armati con traverse in legno che presentano elementi infrastrutturali critici o potenzialmente tali;
 - b. rinnovamento/STT dei binari non centralizzati (fascio e smistamento) particolarmente utilizzati, che presentano elementi infrastrutturali critici o potenzialmente tali ,
- 4. Eliminazione dei deviatori immobilizzati con dispositivo art. 8 I.S.D :**
 - a. Deviatori inseriti sui binari di corsa/circolazione non più inutilizzati ripristinando il binario corrente.
- 5. Comunicazioni poste su binari di corsa per obbligo normativo :**
 - a. Rinnovo comunicazioni, che non soddisfano la "verifica della sovrapposizione dei respingenti" secondo quanto indicato nella nota n°RFI-DTC\A6011\F\2002\0000319.

6. Semplificazioni.

- a. In occasione di rivisitazione del piano ferro di stazione o nuovo PR o rinnovo radici o right-size, prevedere l'eliminazione degli scambi Inglesi semplici e doppi posti sui binari di corsa mediante sdoppiamento con scambi semplici.

1.5.2 Opere Civili

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

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

È evidente che priorità assoluta va data ai “punti singolari” che nel recente passato sono già stati soggetti ad eventi che hanno generato avvisi di avaria dell’infrastruttura.

3. **Rischio idrogeologico** pianificare interventi per:

- L’eliminazione e/o mitigazione dei rischi segnalati dalla pianificazione territoriale elaborata dagli enti territorialmente competenti (Autorità di Bacino, Regione, Provincia, Comune, Protezione Civile, ecc.) attraverso Piani Stralcio per l’Assetto Idrogeologico, Piani Regolatori, ecc. e rilevati attraverso specifici sopralluoghi e verifiche mirate all’evidenza dell’effettivo rischio.

4. **Protezione della sede** : pianificare interventi per:

- La realizzazione delle recinzioni lungo linea, prioritariamente nei tratti dove la morfologia dei luoghi non garantisce la protezione della sede rispetto alle attività antropiche circostanti (es.: tratti di sede a raso che attraversano zone urbanizzate, tratti di linea che costeggiano la costa in zone con frequentazione turistica ecc.).

1.5.3 Trazione elettrica e SSE

1.5.3.1 Linee Primarie

Nel settore delle Linee Primarie, in linea con la politica di Asset Allocation del gruppo RFI che vede nella valorizzazione della Rete AT uno degli obiettivi strategici aziendali, devono essere pianificati e programmati, nel rispetto delle procedure e della normativa tecnica vigente, gli interventi strettamente necessari per garantire la sicurezza e la disponibilità dell’Asset.

In particolare dovranno essere pianificati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria nel rispetto dei seguenti criteri:

- Interventi di messa in sicurezza di sostegni, armature, e conduttori che presentano chiari segni di degrado e/o di usura;
- Interventi sulla rete Rete Trasmissione Nazionale (rinnovo conduttori e/o morsetteria, eliminazione giunti ecc.) per garantire il target prestazionale individuato da TERN in funzione della potenza trasmessa tra i nodi e/o del livello di capacità di trasporto dichiarata da SELF;
- Riclassamento linee da 66 kV a 132 kV o 150 kV in considerazione alle difficoltà del fornitore di energia elettrica in AT a sostenere ancora il sistema di alimentazione a 66 kV.
- Riqualificazione delle linee a 132 kV e 150 kV sostituendo gli attuali conduttori con conduttori di sezione adeguata a quella prevista dallo standard RFI. La priorità dell’intervento deve essere correlata in funzione della vetustà

dell'elettrodotto e sul livello di potenza trasmessa rispetto alla capacità della linea, considerando anche le richieste esterne (Enel, Terna, Produttori/Utenze terzi);

- Sostituzione isolatori in porcellana con isolatori in vetro o gomma siliconica;
- Studio e progettazione interventi di risanamento elettrodotti per garantire la popolazione, secondo la normativa di legge vigente, dall'esposizione ai campi elettromagnetici;
- Interventi di rinnovo in relazione al livello ed alla estensione del livello di degrado/vetustà dei componenti (pali, armature, morsetteria, isolatori, conduttori) con il seguente ordine di priorità:
 - Linee inserite nella RTN,
 - Linee a servizio di relazioni ferroviarie come al punto I.2.

I5.3.2 Sottostazioni

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

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

- Adeguamento dei gruppi SSE da 3,6 MW a 5,4 MW;
- Realizzazione di nuovi impianti e/o riposizionamento di quelli esistenti al fine di garantire un distanziamento tra SSE coerente con le sollecitazioni della linea;
- Attrezzaggio SSE e Cabine TE con protezioni di tipo digitale e asservimento extrarapidi con apparecchiature ASDE 3;
- Sostituzione interruttori AT in olio ridotto con interruttori in SF6;
- Rinnovo dei reparti di distribuzione 3kVcc delle SSE e Cabine TE con oltre 30 anni di esercizio;
- Riqualficazione reparti AT SSE a 66 kV a livello di tensione 132 kV/150 kV.
- Installazione nelle SSE/CTE in presenza anche di un solo episodio di taglio del filo di contatto dei dispositivi di protezione contro taglio linea di contatto (SDA o ASDE3);
- Realizzazione della separazione galvanica tra SSE e FV;
- Sostituzione protezioni selettive distanziometriche di tipo elettromeccanico/elettronico con altre di tipo numerico di ultima generazione;

- Adeguamento circuiti di manovra interruttori di linea primaria per realizzare la ricchiusura automatica uni-tripolare a seguito di intervento protezioni linea;
- Rinnovo impianti di terra di SSE non adeguati alle attuali correnti di cortocircuito;

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

15.3.3 *Luce e Forza Motrice*

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

15.3.4 *Linea di Contatto*

In generale la pianificazione deve prendere in considerazione tutti i rapporti provenienti dai responsabili d'impianto sullo stato dell'infrastruttura TE (rapporti di visita linea, di visita del Capo Reparto Esercizio ecc.).

Per alcuni componenti della linea di contatto, se è maturata la condizione di *vetustà/obsolescenza* e/o di non rispondenza ad adeguati livelli di affidabilità, si dovrà cominciare a sostituire in ordine di priorità i materiali non più rispondenti agli standard costruttivi perché a *fine* ciclo di vita utile (e/o quelli che hanno dato luogo ad anomalie di esercizio) tenendo conto che

sono stati messi a categoria e progressivo altri materiali tecnicamente più evoluti. In particolare si dovrà pianificare e programmare la:

- Sostituzione della fune portante da 65 mm² nei binari di precedenza e/o secondari delle stazioni prevedendo una sezione complessiva di 220 mm²;
- Sostituzione dei sezionatori a corna a mancanza installati nei PSA con i nuovi complessi di sezionamento a 3 kVcc partendo dalle linee con più di 100 treni/giorno;
- Rinnovo e potenziamento degli alimentatori con 2 corde da 230 mm² per linee fino a 440 mm² e con 3 corde da 230 mm² per linee oltre 440 mm².
- Completa eliminazione della schematica a T e realizzazione della schematica a C con sezionamenti intermedi;
- Motorizzazione e telecomando di tutti i sezionatori relativi ai binari di corsa e di quelli che derivano l'alimentazione da questi;
- Sostituzione degli isolatori in porcellana con quelli compositi e contemporanea sostituzione dei conduttori con particolare riguardo alle funi particolarmente vetuste;
- Eliminazione delle funi portanti impiegate come feeder per ottenere il 440 mm²;
- Eliminazione dei posti di Regolazione Automatica del tiro su portale triangolare;
- Sostituzione delle vecchie taglie di RA con quelle a carrucole e se ritenuto più utile il rifacimento di tutto il complesso di RA secondo il nuovo standard 540 mm² in corso di emanazione;
- Installazione nuovo dispositivo di ripresa dei conduttori ormeggiati con nuove morse di amarro in sostituzione delle "stroppe" e dei morsetti a cavallotto;
- Installazione morsetti con attacco a bottone e pendini conduttori in CuNi2Si ;
- Eliminazione di tutti i vecchi isolatori di sezione realizzati con "legni di sezione";
- Impiego isolatori di sezione per velocità da 100 km/h fino a 160 km/h in sostituzione dei tradizionali spazi d'aria nelle comunicazioni P/D;
- Utilizzo dei fili di contatto sagomati da 100 e 150 mm² in lega di rame in sostituzione di quelli in rame elettrolitico ;
- Installazione Nuovo Isolatore Portante con relativo morsetto portante per le corde;
- Sostituzione del complesso Punto Fisso senza taglio delle corde realizzato con morsetto in bronzo alluminio;
- Sostituzione sulle linee del sistema Alta Velocità/Alta Capacità compresa la Direttissima Rm-Fi del vecchio Punto Fisso con quello;

- Installazione di isolatore a bastone per fili inattivi e per tratti tampone;
- Impiego delle nuove sospensioni a mensola orizzontale in alluminio per linee aeree di contatto 3 kVcc;
- Spostamento del secondo trefolo del Circuito di Protezione TE alla sommità dei pali;
- Impiego sul Circuito di Protezione e Messa Terra del nuovo dispositivo di limitazione della tensione in sostituzione del diodo.

1.5.4 Sistemi di Segnalamento e Telecomunicazioni

1.5.4.1 Sistemi di Segnalamento

Manutenzione straordinaria

Dovranno essere previste in ordine di priorità le seguenti attività:

- installazione Data Logger per diagnostica BCA1 GETS (ex Siliani);
- sostituzione dei rilevatori DRT 50 e 39 con nuovi rilevatori congiunti (WDD) per BCA1 GETS, in caso di linee con problematiche di lenta corsa/carri ultrabassi;
- sostituzione OR con quelli omologati STF IS733B, IS739A e centralizzazione come previsto dalla Procedura IS18 001 A;
- installazione casse di manovra PL TD 96/2 coerentemente con il piano di soppressione dei PL;
- sostituzione dei segnali a specchi dicroici con segnali a matrice di led su impianti ACEI ed impianti ACC di fornitura Alstom e Bombardier);
- installazione dei Rilevatori Differenziali Multi Finestra (RD), in relazione anche, alle attività di sostituzione dei segnali dicroici con i segnali a matrice di led, in presenza di tutte le tipologie di encoder da palo SSC/SCMT;
- sostituzione dei segnali a schermo mobile con segnali a matrice di led;
- installazione dei Relè a Disco Elettronici (ReDi);
- installazione lampeggiatori da segnale di nuova generazione, al fine di superare tutte le criticità omologative degli attuali dispositivi e consentire in tal modo l'applicazione dei segnali a led senza alcuna limitazione o particolarità;
- installazione di relè statici in sostituzione dei relè tradizionali: TR, CT, HF, DR, CPR per i sistemi di Blocco Automatico (BA Alstom-Ez Sasib, BA Ansaldo-Ez Westinghouse);

- installazione diagnostica centralizzata per BCA Ducati;
- installazione casse di manovra in traversa sui deviatori dei binari di corsa (su linee con $v > 200\text{km/h}$) di tipo MET2 sulle DTP di AN, BA, BO, VE, VR;
- installazione casse di manovra in traversa sui deviatori dei Binari di corsa (su linee con $v > 200\text{km/h}$) di tipo CTS2 sulle DTP di FI, GE, NA, RC, RM, TO.
- CTC e PP: aumento affidabilità dei sistemi tramite utilizzo di nuove architetture di trasmissione dati;
- sostituzione BCA Siemens con BCA di recente omologazione;
- sostituzione BCA che presentino problematiche di esercizio dovute alla tecnologia impiegata con BCA di recente omologazione;
- installazione alimentazioni ridondate e centralizzate (ST 732 Rev.B) come previsto dalla procedura RFI DMA IM SST PR IS18 001.

I5.4.2 *Telecomunicazioni*

Manutenzione straordinaria

Dovranno orientare la pianificazione verso le seguenti attività:

- sostituzione stazioni di energia obsolete degli impianti di radiopropagazione in galleria sulla linea storica Bologna – Napoli;
- revamping apparati di radiopropagazione in galleria obsoleti;
- rinnovo e/o migrazione apparati SDH Ericsson e Marconi al fine di uniformare i sistemi di gestione e il phase out dell'HW installato;
- installazione sistemi di Registrazione Legale per le comunicazioni verbali al fine di ottimizzare le procedure di emissione delle prescrizioni per la circolazione treni, manovra e la manutenzione dell'infrastruttura;
- rinnovo impianti telefonia selettiva obsoleti con impianti in tecnologia VoIP (TT596 - RFI TCTS ST TL 05 005A)

Nell'ambito dei rinnovi e\o potenziamenti degli impianti, occorre prevedere se necessario :

- ottimizzazione degli spillamenti dei cavi in F.O., per dare connettività e accesso in ambito stazione (FV);
- realizzazione di collegamenti trasmissivi Gigabit Ethernet (GE) su F.O. in sostituzione di impiantistiche xDSL a 2 Mbit/s su rame, nell'ottica di poter soddisfare l'insieme delle esigenze di connettività dei siti (FV) lungo linea (Ethernet e di flussi PCM 2Mbit/s) a servizio dell'impiantistica.

ferroviaria dislocata sul territorio, come ad esempio, telecomandi/asservimenti TE, telecomandi IS, telefonia selettiva VOIP, diagnostica, impianti di security, informazione al pubblico, Wi-Fi IP.

Allegato 7a - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di Manutenzione Ordinaria, Safety, Security e Navigazione con cadenza annuale a preventivo e consuntivo

FAC-SIMILE

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

importi in migliaia di euro

12

Allegato 7b - Contratto di Programma - parte Servizi Schemi di Reporting Package

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

Anno n.

FAC-SIMILE

Rigo	PROGRAMMA/SOTTOSISTEMA	Descrizione intervento	DTP	SETTORE	Importo
	AUMENTO PRODUTTIVITA				
	CORPO STRADALE				
	ENERGIA				
	IMPIANTI TECNOLOGICI				
	ACQUISTI A RIMPIAZZO				
				
				
				
				
				
				
				
				
				
				
				
				

N.B.

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

Schemi di Reporting Package

Schede MIP per reporting periodico sull'avanzamento degli interventi di Manutenzione Straordinaria



CIPE

Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica

Presidenza del Consiglio dei Ministri

SISTEMA MIP - Monitoraggio Fisico

1a
1b

FAC-SIMILE

MCA05 - Scheda Informativa CUP

Data Ultimo Evento Descritto

Alla data , la data dell'ultimo evento registrato risulta essere

CUP	J47112000030001 (0505A2012)
Natura	REALIZZAZIONE DI LAVORI PUBBLICI (OPERE ED IMPIANTISTICA)
Tipologia	MANUTENZIONE STRAORDINARIA
Categoria	LINEE FERROVIARIE
Oggetto Progettuale	LINEE FERROVIARIE DEL COMPARTIMENTO DI ANCONA
Descrizione Intervento	Manutenzione straordinaria per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura
Soggetto Responsabile	RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
Soggetto Attuatore	RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
Unita Organizzativa	Non Applicabile
Anno di Decisione	2012
Localizzazione	TOSCANA, ABRUZZO, EMILIA ITALIA ROMAGNA, UMBRIA, MARCHE, LAZIO, MOLISE
Stumento di Programmazione	CONTRATTO DI PROGRAMMA
Costo Totale Attuale	
Iva Imputabile Come Costo	€ 32.645.054
Costo Totale Iniziale	100%
Quota Finanziamento Pubblico	
Collaudo Eseguito	
Avanzamento Fisico	
Avanzamento Finanziario	
Data Inizio Lavori	02/01/2012
Data Ultimazione Lavori Prevista Inizialmente	
Data Ultimazione Lavori da Contratto in Essere	
Data Ultimazione Lavori Effettiva	

dati provenienti dalla banca dati CUP

dati provenienti dalle schede A, B, C, D

Allegato 7d - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Scheda Coreg per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Safety e Security

Anno 2011

FAC-SIMILE

Business	Circolazione	Infrastruttura	Patrimonio	Safety	Security	Navigazione	Risultato globale
TOTALE RICAVI	1.117,82	1.190,95	75,59	60,04	24,98	72,03	2.541,42
Ricavi da Vendite e Prestazioni	1.117,82	279,84	75,59	46,06	0,12	46,54	1.565,97
Ricavi da Stato ed altri Ent	-	911,10	-	13,99	24,86	25,49	975,45
TOTALE COSTI OPERATIVI	(824,77)	(1.277,21)	(10,78)	(57,82)	(27,79)	(79,39)	(2.277,76)
MARGINE INDUSTRIALE	293,05	(86,27)	64,80	2,22	(2,80)	(7,35)	263,66
TOTALE COSTI GENERALI	(8,33)	(13,59)	(0,16)	(0,60)	(0,35)	(0,79)	(23,82)
MARGINE OP. LORDO	284,72	(99,86)	64,64	1,63	(3,15)	(8,14)	239,84
Ammortamenti AVAG e RT	(63,99)						(63,99)
Oneri finanziari BEI 300	(1,97)						(1,97)
Accantonamenti Fondo Bilaterale	(36,00)	(11,00)		(3,00)			(50,00)
Svalutazioni	(11,28)						(11,28)
Altre partite sotto MOL	(5,00)	(8,43)	(0,00)	(0,46)	(0,10)	(0,50)	(14,50)
RISULTATO DI ESERCIZIO COREG	166,49	(119,29)	64,64	(1,89)	(3,26)	(8,64)	98,10
Contratto di Programma		911,10		13,99	24,86	25,49	975,45
RISULTATO DI ESERCIZIO (senza CdP)	166,48	(1.030,39)	64,64	(15,82)	(28,12)	(34,13)	(877,35)

for

Allegato 8 - Contratto di Programma - parte Servizi

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

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

- planimetria da 25.000 a 5.000

- dati di cui alla successiva tabella:

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

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

10/1

Performance e penalità

Penali previste dall'articolo 9.2

Indicatore livello Guasti (valori annuali)		I scaglione		II Scaglione		III Scaglione	
Gruppo Rete	Indicatore livello Guasti (n. guasti/km) Livello contrattuale base	Intervallo	Penale totale per Gruppo Rete (euro)	Intervallo	Penale totale per Gruppo Rete (euro)	Intervallo	Penale totale per Gruppo Rete (euro)
A	B	C	D	E	F	G	H
1	Linee con $Tg \leq 40$	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 0,81 e 1,10	100.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 1,11 e 2,10	140.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 2,10	260.000
2	Linee con $40 < Tg \leq 100$	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 0,71 e 1,20	140.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 1,21 e 2,20	200.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 2,20	370.000
3	Linee con $Tg \geq 100$	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 1,26 e 1,75	320.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 1,76 e 2,75	450.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 2,75	840.000
4	Linee all'interno dei Nodi	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 2,11 e 2,60	580.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 2,61 e 3,60	810.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 3,60	1.500.000
5	Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTWS	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 1,01 e 1,50	460.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 1,51 e 2,50	640.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 2,50	1.200.000

Tempi di primo intervento (valori annuali)

Gruppo Rete	Tempi primo intervento (tempi medi annui per Gruppo Rete)	I scaglione	II Scaglione	III Scaglione
L	M	N	O	P
Q	R	S	T	U
6	Linee con $Tg \leq 40$	entro 20 minuti	entro 40 minuti	entro 40 minuti
7	Linee con $40 < Tg \leq 100$	entro 20 minuti	entro 40 minuti	entro 40 minuti
8	Linee con $Tg \geq 100$	entro 20 minuti	entro 40 minuti	entro 40 minuti
9	Linee all'interno dei Nodi	entro 20 minuti	entro 40 minuti	entro 40 minuti
10	Linee con velocità ≥ 250 km/h e dotate di ERTWS	entro 20 minuti	entro 40 minuti	entro 40 minuti

Penali previste all'articolo 9.3

Rigo	Articolo	penale (euro)
11	quanto all'articolo 5, comma 4	10.000
12	quanto all'articolo 5, comma 5	20.000
13	quanto all'articolo 5, comma 6	40.000
14	quanto all'articolo 5, comma 3	2.000
15	quanto all'articolo 3, comma 1	10.000
16	quanto all'articolo 3, comma 2	20.000

Handwritten signature and initials.

**Documento Illustrativo delle
Attività di Safety e Security**

INDICE

1.	SAFETY
1.1.	DESCRIZIONE ATTIVITÀ:
1.2.	RIFERIMENTI NORMATIVI
2.	SECURITY
2.1.	DESCRIZIONE ATTIVITÀ:
2.2.	RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE

1. Safety

1.1. Descrizione attività:

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

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

- definizione ed emanazione delle Disposizioni e le Prescrizioni di Esercizio per disciplinare i propri processi interni e l'operatività del proprio personale, nonché per regolare le interfacce tra il proprio personale e quello delle Imprese Ferroviarie in coerenza con le norme internazionali e nazionali cogenti, i principi contenuti nel Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di cui all'Allegato "B" del Decreto 4/2012 dell'ANSF, le regole di buona pratica e le norme tecniche e istruzioni di settore;
- promozione ed attuazione degli interventi sulle attrezzature tecnologiche degli impianti, di linea e dei veicoli che permettano anche in caso di degrado l'utilizzazione delle loro capacità residue per evitare l'adozione di onerosi provvedimenti mitigativi affidati al "fattore umano";
- svolgimento di attività di verifica, ispezione, indagine sulla sicurezza dell'esercizio e della circolazione ferroviaria (rispetto della normativa e degli standard vigenti);
- adozione di interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario;
- attuazione e miglioramento del Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza in coerenza con il D.Lgs. 162/2007 della ottenuta Autorizzazione di Sicurezza e del relativo mantenimento
- individuazione, valutazione e monitoraggio dei rischi aziendali con attuazione del Regolamento (CE) 352/2009 in caso di modifiche rilevanti di tipo tecnologico e organizzativo;
- elaborazione del Piano Integrato Annuale della Sicurezza e della Relazione Annuale della Sicurezza e gestione della Banca Dati Sicurezza;
- proposizione all'ANSF di nuove norme di esercizio o di modifiche e integrazioni di quelle esistenti motivandole debitamente a seguito di un'adeguata analisi del rischio;
- promozione ed emanazione dell'aggiornamento delle specifiche e degli standard tecnici per il controllo del dissesto idrogeologico della fascia di territorio limitrofo alle linee;
- elaborazione delle istruzioni per la sicurezza degli operatori addetti ai lavori lungo la linea e in stazione;
- elaborazione sulla della legislazione internazionale e nazionale cogente, nonché di ogni altra indicazione proveniente dalle competenti Autorità, di eventuali prescrizioni relative ai trasporti eccezionali;
- elaborazione e manutenzione delle "norme di interfaccia" con le imprese ferroviarie, di competenza del Gestore dell'infrastruttura, nell'attuale riordino normativo;
- elaborazione e manutenzione dei "manuali di mestiere" per il personale del Gestore interessato alla circolazione ferroviaria;
- attività finalizzata alla minimizzazione dell'impatto ambientale del Gestore e relativo sistema di monitoraggio e gestione del sistema di gestione ambientale societario;
- presidio in merito all'evoluzione della normativa nazionale e comunitaria in materia di sicurezza del lavoro e di tutela dell'ambiente in applicazione della legislazione generale e di settore in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

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

- elaborazione delle specifiche tecniche di costruzione, prove, collaudi, manutenzione e utilizzo delle linee, degli impianti, dei sistemi e dei sottosistemi di terra in coerenza con le STI e gli standard tecnici nazionali;
- Attribuzione ai veicoli in possesso di autorizzazione di messa in servizio e registrati nel RIN, italiano o di un altro Paese europeo, della circolabilità ai fini dell'accesso alla infrastruttura ferroviaria di RFI, in quanto responsabile della gestione della circolazione;
- ottenimento delle certificazioni/omologazioni/autorizzazioni di messa in servizio dei componenti/sistemi necessari all'infrastruttura nazionale per la sicurezza delle circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;
- presidio delle attività svolte nell'ambito degli Organismi Internazionali, con riferimento alla standardizzazione delle specifiche, delle norme e procedure in materia di interoperabilità e sicurezza ferroviaria.

Ricerca e Sperimentazione:

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

Sanitario

- assicurare il presidio sanitario relativamente alla salute ed alla idoneità psico-fisica del personale ferroviario, nonché sorvegliare sulle condizioni degli ambienti di lavoro ivi compresi quelli di contatto con il pubblico. Il complesso delle relative attribuzioni e funzioni, unitamente alle competenze in materia di prevenzione, ispezione, assistenza e consulenza sanitaria, è da considerare riferito non solo all'ambito ferroviario ma esteso all'intero comparto dei trasporti (medicina dei trasporti);
- assicurare l'esercizio e lo sviluppo dei sistemi di vigilanza sanitaria riferiti alla medicina legale nonché alla medicina del lavoro;
- assicurare l'esercizio e lo sviluppo di sistemi strumentali e complementari di medicina specialistica, diagnostica e di laboratorio;
- assicurare il controllo della qualità dei processi e dei prodotti, sulla base di parametri professionali specialistici;
- assicurare le funzioni di controllo nel rispetto delle normative concernenti la sorveglianza sanitaria e l'igiene industriale;
- gestire le attività di Audit sanitario.

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

1.2. Riferimenti normativi

- DM 138T – 31 ottobre 2000 (Atto di concessione) che prevede all'articolo 2 (oggetto e durata) quale oggetto della concessione:
 - lettera c) lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura ferroviaria nazionale ai fini della sicurezza della circolazione, qualora tali attività non siano attribuite ad apposita agenzia pubblica o ad organismi riconosciuti in ambito comunitario;
 - lettera d): lo svolgimento delle attività di collaudo e controllo dei materiali necessari all'infrastruttura, ivi comprese le certificazioni già svolte dall'Istituto Sperimentale del cessato Ente Ferrovie dello Stato di cui alla tabella A allegata al presente decreto;
 - lettera f) lo svolgimento delle attività di manutenzione sanitaria affidate dalla vigente normativa.

- D.Lgs 10 agosto 2007, n.162 "Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
- Direttiva 1/dir/2010 del 22 febbraio 2010, emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
- Regolamento (CE) n. 352/2009 del 24 aprile 2009 (attuativo della direttiva 2004/49/CE);
- Decreto ANSF 4/2012 del 9 agosto 2012.

2. Security

2.1. Descrizione attività:

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

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

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

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

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

Tutte le attività di prevenzione sono condivise con la Polizia Ferroviaria, organo istituzionalmente preposto a garantire la sicurezza e l'ordine pubblico negli ambienti ferroviari. Mensilmente, in specifici incontri che si svolgono a livello centrale e territoriale, i competenti uffici del Gestore condividono con la Polizia Ferroviaria tutte le azioni da mettere in campo, ciascuno per la parte di propria competenza, per la sicurezza delle persone e per la tutela del patrimonio di questa importante infrastruttura nazionale.

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

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

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

- prevenzione dei furti rame, fenomeno che interessa tutte le principali direttrici della rete nazionale con istituzione di servizi di prevenzione e vigilanza lungo linea in coordinamento e supporto alle forze dell'ordine;
- costante monitoraggio degli impianti su tutto il territorio nazionale delle strutture preposte per individuare eventuali occupazioni abusive degli asset RFI, le cui operazioni di sgombero e chiusura/demolizione vengono organizzate in collaborazione con le FFOO (es: in Italia è cronaca attuale quanto avviene contro i lavori della Tav in Val di Susa);
- gestione in ambito ferroviario del trasporto manifestanti e tifosi, in merito alla quale si segnala, nel segno di una forte e rinnovata collaborazione con le Questure e la Polizia Ferroviaria, una maggiore incisività della partecipazione del Gruppo FS in sede di Osservatorio Nazionale sulle Manifestazioni Sportive, che ha consentito di limitare i danneggiamenti all'infrastruttura;
- o gestione dei rapporti con Polfer e Protezione Civile, Organismi ed Istituzioni Locali e nazionali nell'implementazione delle misure straordinarie di emergenza per il regolare svolgimento della circolazione ferroviaria;
- o gestione rapporti con gli Enti militari per l'identificazione e la salvaguardia dei punti sensibili della rete;
- o attuazione del complesso sistema dell'analisi del rischio e della gestione dell'emergenza, anche attraverso la progettazione di misure preventive e protettive;
- o supporto alle strutture competenti nell'ambito della gestione delle anomalie rilevanti, degli incidenti di esercizio e delle crisi nonché presenziamento del Centro Operativo Direzionale Generale e dei Centri Operativi Territoriali;
- o coordinamento e gestione dei rapporti con l'Autorità Giudiziaria in merito ai servizi obbligatori previsti dalla licenza GSM-R (Art.96 del Codice delle Comunicazioni);
- o attività di accertamento delle infrazioni alle norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie (DPR 753/80);
- o studio e sviluppo, in accordo con le competenti strutture societarie, della normativa e delle specifiche tecniche ed dei progetti per l'acquisizione e l'installazione dei mezzi tecnologici finalizzati alla prevenzione dei rischi di security, garantendone la relativa manutenzione; in particolare l'attività prevede la predisposizione dei progetti per la tutela degli impianti strategici per la circolazione ferroviaria, delle stazioni e delle persone che quotidianamente le frequentano, riservando tra l'altro una particolare attenzione allo sviluppo di sistemi di videosorveglianza per il controllo, anche tramite collegamenti diretti con gli uffici Polfer, di aree ferroviarie quali sottostazioni elettriche, gallerie, stazioni;
- o partecipazione ai vari tavoli istituzionali internazionali e nazionali anche attraverso l'adesione a organizzazioni o enti che promuovono e diffondono la cultura della security e che si aggiornano sulle nuove minacce globali e le contromisure:
 - Osservatorio nazionale per la Prevenzione del Furto Rame che elabora strategie coordinate di prevenzione e contrasto del fenomeno, con la partecipazione anche di Enel, Agenzia delle dogane, Telecom Italia e dalla federazione Anie);
 - Gruppi di Lavoro internazionali ai quali il Gestore partecipa per confrontarsi con il contesto europeo sulla sicurezza, condividere le best practices, individuare le più efficaci misure di prevenzione da adottare con lo scambio di notizie tra le Polizie Ferroviarie e operatori ferroviari del mondo;
 - collaborazione con l'UIC - organizzazione mondiale internazionale del settore ferroviario – ed in particolare con il Dipartimento "Security Platform" che ha come mission quella di emettere normative e procedure che aiutino i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese ferroviarie ad attuare le più adeguate tecniche della security per una più efficace protezione dal terrorismo internazionale e dalla microcriminalità;
 - partecipazione in ambito UIC al Gruppo Speciale COLPOFER che ha quale obiettivo lo sviluppo e la standardizzazione di procedure di security finalizzate alla prevenzione della

criminalità in ambito ferroviario, agevolando lo scambio di informazioni fondate su un monitoraggio uniforme dei fenomeni criminali. Le competenti strutture del Gestore sono inseriti in tutti i Gruppi di Lavoro di tale organismo tra cui il coordinamento nei Grandi Eventi Internazionali (es. Olimpiadi 2012 a Londra); protezione contro il terrorismo e attività estremiste; sicurezza nel trasporto merci pregiate/pericolose; Ticket fraud; Gruppo Brennero.

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

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

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

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

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

2.2. Riferimenti normativi ed intese

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

- l'articolo 11 del D.Lgs. C.P.S. 10 luglio 1947 n. 687, ratificato con legge 7 aprile 1956, n. 561, attribuisce all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'onere di provvedere, d'intesa con il Ministro dell'Interno, all'accasermamento del personale assegnato ai servizi di Polizia Ferroviaria;
- il D.M. 30 marzo 1920, del D.M. 2 agosto 1977, del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, nonché del D.M. 16 marzo 1989, e successive modifiche, la Specialità di Polizia Ferroviaria della Polizia di Stato (di seguito “Polizia Ferroviaria”) è l'organo al quale compete, in via permanente, di assicurare la prevenzione e repressione dei reati, la tutela dell'ordine pubblico e dell'incolumità dei cittadini in ambito ferroviario;
- l'art 5 legge 19 aprile 1985, n. 150 prevede che le spese occorrenti per il funzionamento degli uffici e dei posti di Polizia Ferroviaria, nonché quelle per l'effettuazione dei servizi resi nell'interesse dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, siano a carico di quest'ultima;
- il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 31 ottobre 2000 n. 138/T, ha concesso ad RFI la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, stabilendo all'art.5, l'obbligo per il concessionario di garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e

delle infrastrutture ferroviarie, nonché di mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza allineati e comparabili a quelli delle principali reti europee, anche con riferimento ai nuovi sistemi di sicurezza sulle linee e sugli impianti; inoltre l'art.9 del richiamato decreto di concessione sancisce che RFI, per esigenze di difesa nazionale, ordine pubblico e protezione civile, è tenuta a rispettare gli obblighi e prestare i servizi richiesti dalle competenti autorità, con oneri da determinarsi in appositi contratti stipulati tra il Concessionario e l'autorità richiedente;

- il D.lgs. 259/2003 “Codice delle comunicazioni elettroniche” all’art. 96 prescrive in merito alle prestazioni a fini di giustizia - obbligatorie per gli operatori - da effettuate a fronte di richieste di intercettazioni e di informazioni da parte delle competenti Autorità Giudiziarie. In ambito RFI, relativamente a tali obblighi connessi alla licenza del sistema radiomobile proprietario con prefisso “313”, la Struttura Protezione Aziendale è responsabile di curare detti rapporti con le Autorità Giudiziarie.
- In base al DL n.144/2005 convertito dalla legge 31 luglio 2005 n. 155, il Ministro dell’Interno in data 9 gennaio 2008 ha previsto all’art. 1, comma 1, le infrastrutture critiche informatizzate di interesse nazionale, quali i sistemi ed i servizi informatici di supporto alle funzioni istituzionali di una definita serie di enti, pubblici e privati, operanti nei settori strategici per il Paese, tra cui quelle di RFI;
- la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 6 aprile 2006 prescrive in merito al “Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose;
- l’art. 26 del Regolamento CE 1371/2007 prescrive a carico del Gestore dell’Infrastruttura l’adozione di misure per garantire la sicurezza personale dei passeggeri nelle stazioni ferroviarie;
- Il Protocollo tra il Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri e FS sottoscritto in data 15 luglio 2008 – in fase di rinnovo – che assicura lo sviluppo ai reciproci rapporti istituzionali di collaborazione, al fine di conseguire la massima efficienza ed efficacia operativa nell’ambito dei contesti emergenziali, della previsione, prevenzione e gestione dei rischi naturali e antropici, che possano risultare pregiudizievoli per la circolazione ferroviaria, ovvero contesti emergenziali che seppur non riguardanti la circolazione ferroviaria possano comunque richiedere l’impiego delle risorse del Gruppo FS, perseguendo finalità di tutela degli interessi fondamentali della collettività;
- la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2008, concernente “Indirizzi operativi per la gestione delle emergenze”, disciplina l’organizzazione e il funzionamento di SISTEMA presso la Sala Situazione Italia del Dipartimento e dispone, all’art.3.3, anche gli interventi che FS e Protezione Civile devono porre in essere nel rispetto delle proprie competenze e procedure in caso di evento cui all’art.2, comma1, lettera c) della legge 225 del 1992;
- Il D.Lgs n. 61 dell’11 aprile 2011 recepisce in Italia la Direttiva 2008/114/CE dell’8 dicembre 2008 circa le procedure per l’individuazione e la designazione di Infrastrutture Critiche Europee, nei settori dell’energia e dei trasporti, nonché le modalità di valutazione della sicurezza di tali infrastrutture e le relative prescrizioni minime di protezione dalle minacce di origine umana, accidentale e volontaria, tecnologica, e dalle catastrofi naturali;
- la Legge 24 febbraio 1992, n. 225, modificata dalla Legge n. 100 del 12 luglio 2012, istitutiva del Servizio Nazionale della Protezione Civile, coordinato dal Presidente del Consiglio dei Ministri e composto dalle amministrazioni dello Stato, centrali e periferiche, dalle Regioni, dalle Province, dai Comuni, dagli Enti pubblici nazionali e territoriali e da ogni altra istituzione ed organizzazione pubblica e privata presente sul territorio nazionale; all’art. 6 della citata legge 225 del 1992 si prevede che, per l’attuazione delle attività di Protezione Civile, le strutture nazionali e locali di Protezione Civile possono stipulare convenzioni con soggetti pubblici e privati;
- la Convenzione tra il Ministero dell’Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza e Ferrovie dello Stato Italiane SpA siglata in data 17/07/2012 (come rinnovo della precedente del 07/11/2007) prescrive che il Gruppo FS corrisponda per il personale della Polizia Ferroviaria che effettua l’attività di presenziamento nelle stazioni e/o negli impianti ferroviari una indennità per i

servizi di vigilanza scalo diurna e notturna, nonché una indennità di scorta per i servizi a bordo treno.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

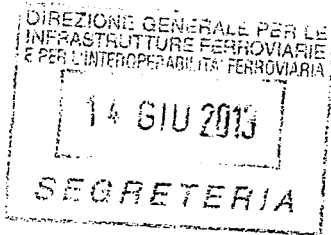
DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE
E IL COORDINAMENTO DELLA POLITICA ECONOMICA

*Ufficio di Segretariato del CIPE,
coordinamento e supporto interistituzionale
Segretariato del CIPE*

Presidenza del Consiglio dei Ministri
DIPE 0002569 P-4.15.2.4
del 12/06/2013



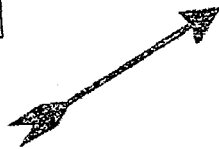
7974721



Avv. Giacomo Aiello
Capo di Gabinetto
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Piazzale di Porta Pia, 1
00198 - R O M A

Q. un

Ing. Ercole Incalza
Coordinatore Struttura tecnica di missione
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Piazzale di Porta Pia, 1
00198 - R O M A

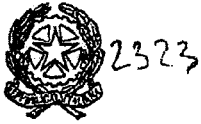


Dott. Vincenzo CINELLI
Direttore Generale per le infrastrutture
ferroviarie e per l'interoperabilità ferroviaria
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Via Nomentana, 2
00161 - ROMA

Oggetto: Trasmissione delibera CIPE n. 22/2013..

Si invia, per il seguito di competenza, copia della delibera in oggetto specificata, adottata dal CIPE nella seduta del 18 marzo 2013, riguardante "Schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A."

Luca Soda



DELIBERA N. 22 / 2013

Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

**SCHEMA DI CONTRATTO DI PROGRAMMA 2012-2014 PARTE SERVIZI TRA IL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E RETE FERROVIARIA
ITALIANA S.P.A.**

IL CIPE

VISTO l'articolo 2, comma 1, della legge 4 giugno 1991, n. 186, istitutiva del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET);

VISTO l'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. (FS S.p.A.), il quale stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba trasmettere al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati del parere, ove previsto, del soppresso CIPET;

VISTO l'articolo 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, che ha disciplinato le funzioni dei Comitati soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, tra i quali è ricompreso il CIPET;

VISTA la legge 17 maggio 1999, n. 144, che – tra l'altro – all'art. 1 istituisce presso questo Comitato il "Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici" (MIP), funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo Comitato;

VISTO il decreto dell'allora Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T, che disciplina i rapporti tra lo Stato e il concessionario della rete ferroviaria;

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001;

VISTA la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice unico di progetto (CUP);

VISTO il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante l'attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

ferroviaria, che – nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato e il gestore della rete ferroviaria – stabilisce:

- all'articolo 14, che i rapporti tra la Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI S.p.A.) e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma, e che tale contratto è stipulato per un periodo minimo di tre anni, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato;
- all'articolo 15, che il Gestore dell'infrastruttura debba dotarsi di un sistema di contabilità regolatoria che evidenzii meccanismi di imputazione dei costi connessi a tutti i processi industriali concernenti la sua attività e che i risultati derivanti dal sistema di contabilità siano comunicati annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa;

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ("Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE) e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'articolo 163, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell'istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita "Struttura tecnica di missione", alla quale è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della Relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;
- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTO l'articolo 2 del decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito nella legge 17 luglio 2006, n. 233, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri, con il quale le funzioni della Segreteria del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), sono state trasferite alla Presidenza del Consiglio dei Ministri;

VISTO l'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010), che ha previsto la possibilità che con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, siano individuati specifici progetti prioritari la cui realizzazione possa essere avviata per lotti costruttivi non funzionali, e visti in particolare:

- il comma 232, che:
 - individua, quali requisiti dei citati progetti, l'inclusione nei corridoi europei TEN-T e nel Programma delle infrastrutture strategiche, un costo superiore a 2 miliardi di euro, un tempo di realizzazione superiore a quattro anni dall'approvazione del



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

progetto definitivo, l'impossibilità di essere suddivisi in lotti funzionali d'importo inferiore a 1 miliardo di euro;

- subordina l'autorizzazione del CIPE all'avvio dei lotti costruttivi non funzionali a una serie di condizioni, quali il contenimento entro 10 miliardi di euro dell'importo complessivo residuo da finanziare relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati; l'integrale finanziamento del lotto costruttivo autorizzato; l'esistenza, alla data di autorizzazione del citato primo lotto, di una copertura finanziaria, con risorse pubbliche o private nazionali o della UE, che costituisca almeno il 20 per cento del costo complessivo dell'opera o almeno il 10 per cento del medesimo costo complessivo in casi di particolare interesse strategico e previa adozione, in tal caso, di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; l'esistenza di una relazione a corredo del progetto definitivo dell'intera opera che indichi le fasi di realizzazione dell'intera opera per lotti costruttivi nonché il cronoprogramma dei lavori per ciascuno dei lotti e i connessi fabbisogni finanziari annuali; l'aggiornamento, per i lotti costruttivi successivi al primo, di tutti gli elementi della stessa relazione; l'acquisizione, da parte del contraente generale o dell'affidatario dei lavori, dell'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate con i succitati decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, nonché a qualunque pretesa, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi;
- precisa che dalle determinazioni assunte dal CIPE non devono derivare, in ogni caso, nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del Soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria;
- il comma 233, il quale stabilisce che con l'autorizzazione del primo lotto costruttivo, il CIPE assume l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera ovvero di corrispondere l'intero contributo finanziato e successivamente deve assegnare, in via prioritaria, le risorse che si rendono disponibili in favore dei progetti di cui al comma 232, per il finanziamento dei successivi lotti costruttivi fino al completamento delle opere, tenuto conto del cronoprogramma;
- il comma 234, il quale stabilisce che l'Allegato infrastrutture al Documento di programmazione economico-finanziaria (ora divenuto Decisione di finanza pubblica) dia distinta evidenza degli interventi di cui ai commi 232 e 233, per il cui completamento il CIPE deve assegnare le risorse secondo quanto previsto dal richiamato comma 233;

VISTA la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che reca un piano straordinario contro la mafia, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia e che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dalla legge stessa, tra cui la mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

VISTO il decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111, "Disposizioni urgenti per la



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

stabilizzazione finanziaria”, e visto in particolare l’articolo 32, comma 1, che nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito il “Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico” con una dotazione di 930 milioni per l’anno 2012 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2013 al 2016, per un importo complessivo di 4.930 milioni di euro;

VISTA la legge 12 novembre 2011, n. 184, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2012 e bilancio pluriennale per il triennio 2012-2014”, che alla tabella 2 “stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze”, sul capitolo 1541 “Somma da corrispondere all’impresa Ferrovie dello stato S.p.A., o a Società dalla stessa controllata, in relazione agli obblighi di esercizio dell’infrastruttura nonché all’obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari”, prevede un importo complessivo di euro 3.398.450.373 di cui euro 1.211.446.791 per il 2012, euro 1.211.446.791 per il 2013 e euro 975.556.791 per il 2014;

VISTO il decreto legge 22 dicembre 2011, n. 211, recante “Interventi urgenti per il contrasto della tensione detentiva determinata dal sovraffollamento delle carceri”, convertito in legge, con modificazioni, dall’articolo 1, comma 1, della legge 17 febbraio 2012, n. 9, che all’articolo 3-ter, comma 6, assegna risorse per disposizioni volte al definitivo superamento degli ospedali psichiatrici giudiziari, tra cui 60 milioni di euro, per l’anno 2013, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui al sopra citato decreto legge n. 98/2011, articolo 32, comma 1;

VISTA la Direttiva 2012/34/UE del 21 dicembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;

VISTO l’articolo 1 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013), che:

- al comma 176, ha autorizzato, per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale, la spesa di 600 milioni di euro per l’anno 2013 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015;
- al comma 175, al fine di assicurare la continuità dei lavori di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria inseriti nel Contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., ha autorizzato la spesa di 300 milioni di euro per l’anno 2013;

VISTA la legge 24 dicembre 2012, n. 229, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per il triennio 2013-2015”, che alla tabella 2 “stato di previsione del Ministero dell’economia e delle finanze”, sul capitolo 1541 “Somma da corrispondere all’impresa Ferrovie dello stato S.p.A., o a Società dalla stessa controllata, in relazione agli obblighi di esercizio dell’infrastruttura nonché all’obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari”, prevede un importo complessivo di euro 3.162.560.373 di cui euro 1.211.446.791 per il 2013, euro 975.556.791 per il 2014 e euro 975.556.791 per il 2015;

VISTO l’atto di concessione a FS S.p.A. di cui al citato decreto dell’allora Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T/2000, avente scadenza al 31 ottobre 2060 e s.m.i.;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

VISTO lo Statuto di RFI S.p.A., Società che, a seguito della scissione parziale di FS S.p.A., è subentrata a tutti gli effetti a FS S.p.A. medesima nei rapporti in essere per quanto riguarda l'atto di Concessione ed i relativi contratti di programma;

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la delibera 18 novembre 2010, n. 81, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole in merito all'8° Allegato infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011 – 2013, che dà evidenza, anche in apposito prospetto, degli interventi sottoposti alla disciplina dei lotti costruttivi, tra cui la "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo valico dei Giovi";

VISTA la delibera 18 novembre 2010, n. 84 (G.U. 133/2011), con la quale questo Comitato, ai sensi dell'articolo 2, commi 232 e seguenti, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010);

- ha autorizzato l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi, come individuati nella tabella 1 della presa d'atto della stessa delibera, della "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi", il cui costo aggiornato a vita intera è pari a 6.200 milioni di euro;
- ha autorizzato il primo lotto costruttivo dell'opera del valore di 500 milioni di euro, con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera entro il costo totale indicato al punto precedente;
- ha preso atto che la copertura finanziaria dell'opera era pari a 719,5 milioni di euro;

VISTA la delibera 6 dicembre 2011, n. 86 (G.U. n. 65/2012), con la quale questo Comitato ha autorizzato il secondo lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi", del valore di 1.100 milioni di euro, disponendo un'assegnazione di pari importo a RFI S.p.A. a valere sulle risorse di cui all'articolo 32, comma 1, del citato decreto legge n. 98/2011 e confermando il limite di spesa dell'infrastruttura in 6.200 milioni di euro;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

VISTA la delibera 20 gennaio 2012, n. 4 (G.U. n. 196/2012), con cui questo Comitato ha espresso parere sullo schema di Contratto di programma 2007-2011 – parte investimenti, aggiornamento 2010-2011, che include l'opera nella "tabella A1 – Investimenti realizzati per lotti costruttivi" e disposto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presentasse al Comitato stesso la parte servizi del Contratto di programma di RFI S.p.A.;

VISTA la delibera 23 marzo 2012, n. 33, (G.U. n. 149/2012) con la quale questo Comitato, per il finanziamento del Contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A. –parte investimenti, annualità 2012, ha disposto l'assegnazione, a favore di RFI S.p.A., dell'importo di 300 milioni di euro, da imputare a carico delle risorse di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto legge n. 98/2011, subordinando l'efficacia della citata assegnazione alla stipula del nuovo Contratto di programma 2012 –2016;

VISTA la delibera 18 febbraio 2013, n. 7, in corso di formalizzazione, con la quale questo Comitato nell'ambito della rimodulazione del "Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico nonché per gli interventi di cui all'articolo 6 della legge 29 novembre 1984, n. 798", ha provveduto tra l'altro:

- a rideterminare l'articolazione annuale delle risorse del medesimo Fondo destinate alla realizzazione del secondo lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi", che, a parità d'importo complessivo (1.100 milioni di euro), sono imputate come segue: 140 milioni di euro per l'annualità 2012, 171,43 milioni di euro per l'annualità 2013, 200 milioni di euro per l'annualità 2014, 288 milioni di euro per l'annualità 2015 e 300,57 milioni di euro per l'annualità 2016;
- a confermare l'assegnazione di 300 milioni di euro a favore di RFI S.p.A. di cui alla citata delibera n. 33/2012, con le seguenti articolazioni temporali: 88.297.882 euro per l'annualità 2012, 76.009.559 euro per l'annualità 2013, 106.351.595 euro per l'annualità 2014, 7.378.757 euro per l'annualità 2015 e 21.962.207 euro per l'annualità 2016;

VISTE le note 12 marzo 2013, n. 7679, 14 marzo 2013, n. 7975 e n. 8037, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato, del "Contratto di programma 2012-2014 - parte servizi, per la disciplina delle attività di manutenzione della rete ferroviaria e delle attività di safety, security e navigazione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.", e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

UDITA la proposta formulata in seduta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di riduzione dell'assegnazione disposta con la citata delibera n. 86/2011 per il secondo lotto costruttivo dell'intervento "Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi" da 1.100 milioni di euro a 850 milioni di euro, e contestuale pari incremento del limite di spesa e del relativo fabbisogno del terzo lotto costruttivo da 1.270 milioni di euro a 1.510 milioni di euro;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

TENUTO CONTO dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (articolo 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

VISTA la nota 15 marzo 2013, n. 1277, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

1. *delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sui contenuti dello schema di Contratto di programma 2012-2014, e in particolare:*

- che lo schema di contratto disciplina compiutamente l'intera gamma delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria nazionale nel periodo 2012 - 2014, i cui criteri di pianificazione sono descritti negli allegati n. 5 e 6 del medesimo schema di contratto, rispettivamente per la manutenzione ordinaria e per quella straordinaria;
- che lo schema di contratto disciplina i reciproci obblighi e diritti tra le parti e, in particolare i seguenti obblighi del gestore, ferma restando la certezza della corresponsione delle risorse contrattualmente convenute:
 - garantire in base ai livelli di disponibilità e prestazione indicati nell'allegato 1a) dello schema di contratto, l'utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e di affidabilità mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria;
 - rendere disponibili al sistema MIP i dati relativi agli investimenti di manutenzione straordinaria, di cui RFI S.p.A. è soggetto responsabile;
 - attuare la revisione dei processi manutentivi, con l'obiettivo di **garantire** le performance di rete contrattualizzate e conseguire a regime un risparmio di spesa sulle attività di manutenzione di circa 250 milioni di euro per anno rispetto al dato storico dei costi di manutenzione, con un contenimento dei costi sulla rete AV/AC pari a circa 20 milioni di euro per anno;
 - collegare la valutazione della performance dei dirigenti responsabili della gestione delle attività di manutenzione al conseguimento dei risultati definiti nel contratto in esame;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:
 - entro ventiquattro ore i casi di indisponibilità della linea per una durata maggiore di 6 ore;
 - il programma di manutenzione ordinaria sulla rete per l'anno in corso e i risultati del monitoraggio degli interventi di manutenzione straordinaria con cadenza semestrale;
 - le risultanze della contabilità regolatoria, dalle quali si evidenzino i meccanismi di imputazione dei costi;
 - i risultati del monitoraggio della qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente, da misurarsi mediante gli indicatori: "livello dei guasti" di cui all'allegato 1a); "tempi di primo intervento" di cui all'allegato 1a) dello schema di contratto;
- che l'allegato 9 dello schema di contratto disciplina le penali in caso di scostamento dai livelli di prestazione dagli standard relativi alla qualità della rete di cui ai predetti allegati 1a) e 1b), sempre dello schema di contratto, e di mancato rispetto degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste;
- che le parti si impegnano a definire entro il primo anno specifici indicatori di misurazione dell'efficacia manutentiva;
- che le parti concordano che la quota di copertura dei costi ed il perimetro oggetto di contribuzione possano essere soggetti a modifica, in caso di revisione ai sensi e per gli effetti della richiamata direttiva 2012/34/UE dei principi di determinazione del canone o pedaggio per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, attualmente disciplinato dal citato decreto legislativo n. 188/2003, e che, nelle more di tale revisione, il Gestore sottoporrà al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 2013 una proposta di rimodulazione del pedaggio, che tenga conto anche dei costi di manutenzione correlati ai servizi offerti;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso l'elenco degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dallo schema di contratto, suddivisi per programmi e sottosistemi;
- che in relazione all'oggetto dello schema di contratto e agli impegni assunti da RFI S.p.A., sono previste, per il triennio 2012 - 2014, le seguenti risorse finanziarie:
 - contributi in conto esercizio per le attività di manutenzione ordinaria e contributi in conto esercizio per le attività di safety, security e navigazione per un totale di 3,135 miliardi di euro;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- contributi in conto impianti per le attività di manutenzione straordinaria per un totale di 2,160 miliardi di euro;
- che la copertura finanziaria dei suddetti contributi in conto esercizio è assicurata a valere sugli stanziamenti di bilancio di cui alle premesse previsti a legislazione vigente, per il 2012, 2013 e 2014, sul capitolo 1541 del Ministero dell'economia e delle finanze, per un importo di 1.110 milioni di euro per il 2012, 1.050 milioni di euro per il 2013 e 975 milioni di euro per il 2014;
- che lo schema di contratto in esame prevede che la copertura finanziaria per competenza di una quota di 862 milioni di euro dei citati contributi in conto impianti sia assicurata a legislazione vigente a valere sulle seguenti risorse:
 - 300 milioni di euro per l'annualità 2012, di cui alla citata delibera n. 33/2012;
 - 300 milioni di euro per l'annualità 2013 di cui all'articolo 1, comma 175, della citata legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013);
 - 262 milioni di euro, di cui 101 milioni per l'annualità 2012 e 161 milioni per l'annualità 2013, mediante l'utilizzazione delle disponibilità residue sugli stanziamenti di bilancio di cui alle premesse previsti a legislazione vigente, per il 2012, 2013 e 2014, sul capitolo 1541 del Ministero dell'economia e delle finanze, destinate alla remunerazione degli obblighi di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria (manutenzione ordinaria);
- che l'utilizzo di risorse destinate alla spesa di parte corrente (manutenzione ordinaria) per la copertura di spesa in conto capitale (manutenzione straordinaria) richiede un apposito intervento normativo;
- che, per la copertura finanziaria per competenza di una ulteriore quota di 578 milioni di euro dei citati contributi in conto impianti, di cui 19 milioni per l'annualità 2012 e 559 milioni per l'annualità 2013, sono state individuate le seguenti risorse:
 - 240 milioni di euro derivanti dalla rimodulazione dei costi a vita intera del secondo e del terzo lotto costruttivo della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico Dei Giovi", con riduzione dell'assegnazione, disposta a favore di RFI S.p.A. a valere sulle risorse di cui all'articolo 32, comma 1, del citato decreto legge n. 98/2011 con la richiamata delibera n. 86/2011, per il secondo lotto costruttivo, da 1.100 a 860 milioni di euro, e contestuale pari incremento del limite di spesa del terzo lotto costruttivo da 1.270 a 1.510 milioni di euro, interamente da finanziare;
 - 338 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 176, della citata legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013);
- che per l'anno 2014, risulta un fabbisogno residuo di 720 milioni di euro per la copertura degli oneri connessi alla manutenzione straordinaria;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

2. della riunione dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla rimodulazione dei costi a vita intera del secondo e del terzo lotto costruttivo dell'intervento "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi", e in particolare:

- sotto l'aspetto attuativo e tecnico procedurale

- che il Ministero istruttore, ai sensi del citato articolo n. 163, comma 2, lettera f), del decreto legislativo n. 163/2006, ha individuato come Soggetto aggiudicatore la società RFI S.p.A.;
- che la nuova articolazione in lotti costruttivi dell'opera, rispetto a quella riportata dalla delibera n. 84/2010, prevede:
 - per il secondo lotto costruttivo minori lavori per 106 milioni di euro e minori costi generali (oneri di ingegneria, collaudi e costi di struttura commisurati alla attività di competenza del lotto, altri costi del contraente generale non inclusi nel prezzo forfettario) per 134 milioni di euro;
 - per il terzo lotto costruttivo maggiori lavori per 106 milioni di euro e maggiori costi generali per 134 milioni di euro;
- che a seguito della citata rimodulazione, la realizzazione del secondo e terzo lotto costruttivo dell'opera è prevista rispettivamente nell'arco degli anni 2013-2018 e 2014-2019, con uno slittamento di un anno rispetto a quanto previsto dalla delibera n. 86/2011;
- che l'ultimazione dei lavori dell'opera è da prevedersi a metà 2020, come precedentemente pianificato;
- che la relazione istruttoria contiene l'aggiornamento di tutti gli elementi della relazione necessaria ai fini dell'autorizzazione dei lavori per i lotti costruttivi successivi al primo, ai sensi dell'articolo 2, comma 232, lettera b), della citata legge n. 98/2006 (legge finanziaria 2010);

- sotto l'aspetto finanziario

- che la rimodulazione dei costi a vita intera del secondo e del terzo lotto costruttivo della Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico Dei Giovi, prevede la riduzione dell'assegnazione, disposta a favore di RFI S.p.A. a valere sulle risorse di cui all'articolo 32, comma 1, del citato decreto legge n. 98/2011 con la richiamata delibera n. 86/2011, per il secondo lotto costruttivo, da 1.100 a 860 milioni di euro, e contestuale pari incremento del limite di spesa del terzo lotto costruttivo da 1.270 a 1.510 milioni di euro, interamente da finanziare;
- che il costo a vita intera dell'opera, pari a 6.200 milioni di euro, risulta così suddivisa:



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

milioni di euro

Lotto	Costo
Attività propedeutiche contabilizzate al 2010	140
Primo Lotto Costruttivo	500
Secondo Lotto Costruttivo	860
Terzo Lotto Costruttivo	1.510
Quarto Lotto Costruttivo	1.340
Quinto Lotto Costruttivo	1.200
Sesto Lotto Costruttivo	650
Totale costo a vita intera	6.200

- che risultano pertanto disponibili 240 milioni di euro, di cui 140 milioni sull'annualità 2012 e 100 milioni sull'annualità 2013, a valere sulle risorse di cui all'articolo 32, comma 1, del citato decreto legge n. 98/2011, che è possibile assegnare a copertura di quota parte degli oneri di manutenzione straordinaria previsti dallo schema di contratto in esame;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sullo schema di "Contratto di programma 2012-2014 – parte servizi per la disciplina delle attività di Manutenzione della rete ferroviaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." subordinatamente alle seguenti prescrizioni:

- nelle more di apposito provvedimento normativo, che autorizzi l'utilizzo per la manutenzione straordinaria di 262 milioni di euro, di cui 101 milioni per l'annualità 2012 e 161 milioni per l'annualità 2013, a valere sulle disponibilità residue sugli stanziamenti di bilancio di cui alle premesse previsti a legislazione vigente, per il 2012, 2013 e 2014, sul capitolo 1541 del Ministero dell'economia e delle finanze, destinate alla remunerazione degli obblighi di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria (manutenzione ordinaria), il citato importo di 262 milioni di euro deve essere riportato provvisoriamente nell'allegato 4 sotto la linea degli impieghi, come parte non finanziata. Corrispondentemente, l'importo di 262 milioni deve essere riportato nell'allegato 4 sotto la linea delle fonti, come fonte non utilizzabile;
- deve essere stabilito ogni riferimento nello schema di contratto e negli allegati a fabbisogni non correlati a una specifica copertura finanziaria già prevista a legislazione vigente, e in particolare all'importo di 720 milioni di euro da reperire per l'annualità 2014: gli obblighi assunti dalla società in riferimento al programma di manutenzione straordinaria previsto nel contratto per l'annualità 2014 sono subordinati alla copertura del relativo fabbisogno finanziario;



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

- deve essere stralciata dallo schema di contratto la clausola di cui all'articolo 10, comma 5, in base alla quale l'onere finanziario per l'espletamento delle attività di vigilanza e controllo è coperto dalle risorse previste per l'esecuzione del presente contratto nella misura dello 0,5 per mille di tali risorse;

DELIBERA

1. La suddivisione per lotti costruttivi dell'intervento "Linea AVIAC Milano - Genova: Terzo Valico Del Giovi", come risultante dalla precedente presa d'atto, è così articolata:

milioni di euro

Lotto	Costo
Attività propedeutiche contabilizzate al 2010	140
Primo Lotto Costruttivo	500
Secondo Lotto Costruttivo	860
Terzo Lotto Costruttivo	1.510
Quarto Lotto Costruttivo	1.340
Quinto Lotto Costruttivo	1.200
Sesto Lotto Costruttivo	650
Totale costo a vita intera	6.200

2. L'importo di 6.200 milioni di euro, come quantificato nella precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'intervento.
3. E' confermata l'autorizzazione al Soggetto aggiudicatore a procedere alla contrattualizzazioni dei lotti costruttivi non funzionali successivi, impegnativi per le parti, nei limiti dei rispettivi finanziamenti che il Governo renderà effettivamente disponibili. A tal fine, la copertura del fabbisogno finanziario di competenza residuo dovrà essere calibrata in coerenza con il crono programma e le esigenze di cassa riportate nell'allegato che fa parte integrante della presente delibera.
4. Lo stesso Soggetto aggiudicatore dell'opera provvederà a inserire nel bando di gara per l'affidamento dei lavori dell'opera, tra gli impegni dell'aggiudicatario, la rinuncia a qualunque pretesa risarcitoria nonché a qualunque pretesa, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi.
5. La documentazione attestante il suddetto impegno sarà trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ne curerà l'invio a questo Comitato per la relativa presa d'atto e ai fini dell'efficacia dell'impegno programmatico di finanziare l'intera opera assieme con la delibera n. 94/2010.
6. L'assegnazione, disposta a favore di RFI S.p.A. e valere sulle risorse di cui all'articolo 32, comma 1, del citato decreto legge n. 98/2011 con la richiamata



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

delibera n. 36/2011, per il secondo lotto costruttivo dell'opera "Linea AV/AC Milano - Genova: Tavo Valico Dei Giovi", è ridotta da 1.100 a 860 milioni di euro.

7. La residua quota delle citate risorse, pari a 240 milioni di euro, articolate in 140 milioni per l'annualità 2012 e in 100 milioni per l'annualità 2013, è assegnata ad RFI S.p.A. per la copertura finanziaria di quota parte dei contributi in conto impianti per le attività di manutenzione straordinaria previste dallo schema di contratto in esame.
8. Gli interventi finanziati con il ricorso alle risorse di cui all'articolo 32, comma 1, del citato decreto legge n. 99/2011, in quanto opere di interesse strategico, sono soggette agli obblighi di rendicontazione previsti dal punto e) dell'articolo 45 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 24 marzo 2012, n. 27.
9. E' assegnato ad RFI S.p.A. per la copertura finanziaria di quota parte dei contributi in conto impianti per le attività di manutenzione straordinaria previste dallo schema di contratto in esame, l'importo di 338 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 179, della citata legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013).
10. RFI S.p.A. dovrà trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esplicita dichiarazione che lo slittamento temporale di cui alla precedente presa d'atto, per la realizzazione del secondo e terzo lotto costruttivo dell'opera a seguito della citata rinodulazione, non comporta incrementi del costo a vita intera dell'intervento.
11. Ai sensi della delibera n. 24/2004, il GUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.
12. Nelle more del perfezionamento dell'iter approvativo del Contratto, onde garantire continuità nelle attività manutentive della rete ferroviaria, RFI S.p.A. è autorizzata all'evvio degli interventi di manutenzione straordinaria relativi all'annualità 2012 del Contratto per l'importo massimo di 619 milioni di euro a valere sulle risorse disponibili a legislazione vigente.

INVITA

il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti a:

- trasmettere al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della presente delibera, la ripartizione territoriale e per tipologia di rete dell'importo destinato alla manutenzione straordinaria della rete ferroviaria prevista dallo schema di contratto in esame;
- sottoporre in tempo utile a questo Comitato, per la relativa presa d'atto, apposito atto aggiuntivo che individui le fonti di copertura dell'importo di 720 milioni di euro per la manutenzione straordinaria prevista dallo schema di contratto per l'anno 2014, corredato del conto economico regolatorio dell'ultimo periodo disponibile, che



Presidenza del Consiglio dei Ministri

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

includa anche la distinzione tra fonti statali e ricavi da prestazioni (canoni o pedaggi) a copertura dei costi di esercizio e degli specifici indicatori di misurazione dell'efficacia manutentiva concordati dalle parti;

- trasmettere a questo Comitato, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della presente delibera, una relazione che illustri:
 - le modalità di determinazione dei valori standard degli indicatori di qualità (numero di guasti e tempi di primo intervento) in base alle serie storiche di dati sulle prestazioni oggetto di monitoraggio;
 - le modalità di determinazione degli obiettivi di recupero di efficienza economica (risparmio di spesa) con riferimento alla revisione dei processi manutentivi;
- sottoporre lo schema di contratto alle competenti Commissioni parlamentari per il prescritto parere;
- sottoporre nuovamente lo schema di contratto a questo Comitato, dopo la formulazione del parere da parte delle Commissioni parlamentari, al fine di una valutazione collegiale delle eventuali osservazioni dalle stesse formulate, qualora vengano richieste eventuali modifiche dei contenuti dello schema esaminato da questo Comitato nell'odierna seduta.

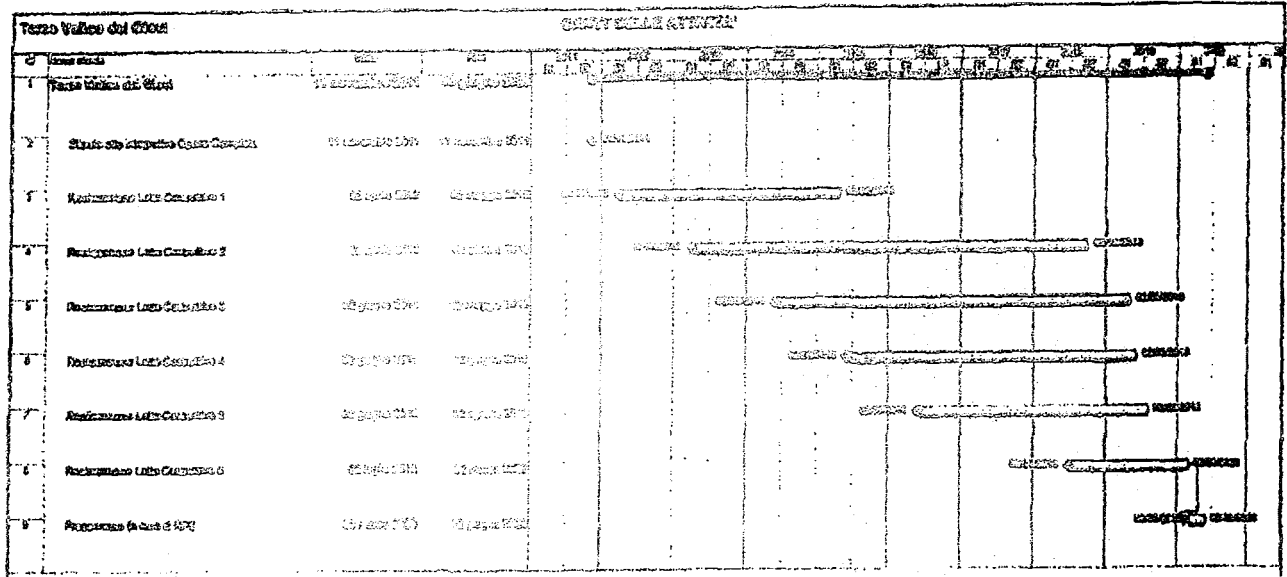
Roma, 18 marzo 2013

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Fabrizio BARCA

IL PRESIDENTE
Mario MONTI

TERZO VALICO DEI GIOVI

CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA'



CRONOPROGRAMMA DI SPESA

LOTTI COSTRUTTIVI

CVI 1° LOTTO: 600 Mio EUR CVI 2° LOTTO: 800 Mio EUR CVI 3° LOTTO: 1.210 Mio EUR

CVI 4° LOTTO: 1.240 Mio EUR CVI 5° LOTTO: 1.200 Mio EUR CVI 6° LOTTO: 600 Mio EUR

Importi in Mio EUR

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
1° LOTTO COSTRUTTIVO	-	600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	600
2° LOTTO COSTRUTTIVO	-	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	800
3° LOTTO COSTRUTTIVO	-	0	0	1.210	0	0	0	0	0	0	0	1.210
4° LOTTO COSTRUTTIVO	-	0	0	0	1.240	0	0	0	0	0	0	1.240
5° LOTTO COSTRUTTIVO	-	0	0	0	0	1.200	0	0	0	0	0	1.200
6° LOTTO COSTRUTTIVO	-	0	0	0	0	0	600	0	0	0	0	600
TOTALE DA REALIZZARE	-	600	800	1.210	1.240	1.200	600	0	0	0	0	6.650
TOTALE COPERTO	-	0	0	0	1.240	600	600	600	600	600	600	6.000

(*) Valori arrotondati al secondo decimale.