



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti



**TERZO ATTO INTEGRATIVO
AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026
PARTE SERVIZI
AGGIORNAMENTO 2025**

tra

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito anche MIT)

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche RFI)

Congiuntamente individuate come “le Parti”,

PREMESSO CHE:

- A. il Contratto di Programma 2022-2026 - Parte Servizi (di seguito Contratto) è stato sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 20 dicembre 2022;
- B. in data 31 maggio 2023 è stata pubblicata la Delibera ART n. 95/2023 recante “*Approvazione dell'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse*”;
- C. in data 9 giugno 2023 è stato sottoscritto digitalmente il Primo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – parte Servizi e in data 20 luglio 2023 ne è stata data informativa al CIPESS ai sensi dell’art. 15, comma 2 bis del decreto legislativo 5 luglio 2015, n. 112;
- D. in data 15 novembre 2023 è stato emanato il Decreto n. 292 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze, di approvazione del Primo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – parte Servizi, ammesso alla registrazione dalla Corte dei Conti al n. 4051 in data 21 dicembre 2023;
- E. in data 30 novembre 2023 è stata pubblicata la Delibera ART n. 187/2023 avente ad oggetto “*Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di sistema tariffario 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati – Non conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023. Ridefinizione della durata massima del periodo sperimentale di cui alla Misura 30.2, punto 5, lettera a), e alla Misura 30.6, punto 5, lettera a)*”;
- F. in data 14 marzo 2024 è stata pubblicata la Delibera ART n. 38/2024 avente ad oggetto “*Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di sistema tariffario 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati. Non conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023 e determinazioni conseguenti per il periodo tariffario 2025-2029*”;
- G. in data 29 marzo 2024 è stato emanato il Decreto-Legge n. 39 (c.d. DL Superbonus), convertito con modificazioni dalla Legge n. 67 del 23 maggio 2024, recante “ *misure urgenti in materia di agevolazioni fiscali di cui agli articoli 119 e 119-ter del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, altre misure urgenti in materia fiscale e connesse a eventi eccezionali, nonché relative all'amministrazione finanziaria*” che all’articolo 9-bis, comma 1 stanziava risorse pari a 100 milioni di euro

per l'anno 2026 e pari a 100,4 milioni di euro per l'anno 2027 *“per il potenziamento delle attività di manutenzione ordinaria poste in essere dalla società Ferrovie dello Stato italiane Spa”* (capitolo 1541/MEF);

- H. in data 2 aprile 2024 è stato emanato il Decreto Direttoriale n. 80 del Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative riguardante *“l’approvazione dell’elenco delle istanze ritenute ammissibili, per l’accesso al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, inoltrate dalle stazioni appaltanti nella IV finestra temporale dal 1° ottobre 2023 al 31 dicembre 2023”* con la quale vengono assegnate a progetti di investimento di competenza di RFI, relativi al Contratto di Programma – parte Servizi, risorse per 1,60 milioni di euro;
- I. in data 23 maggio 2024 è stato emanato il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, n. 148 di rimodulazione delle fonti di finanziamento degli interventi ferroviari ricompresi nella misura M3C1 del PNRR ai sensi dell'art. 28 del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, con il quale vengono assegnate a progetti di investimento di competenza di RFI, relativi al CdP-S, risorse per 300,58 milioni di euro (misura 1.7 *“Upgrading, elettrificazione e resilienza ferrovie al sud”*);
- J. in data 1° agosto 2024 è stato sottoscritto digitalmente il Secondo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – parte Servizi e in medesima data ne è stata data informativa al CIPESS ai sensi dell'art. 15, comma 2 bis del decreto legislativo 5 luglio 2015, n. 112;
- K. in data 8 agosto 2024 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.186 la Legge di conversione 8 agosto 2024, n. 111 del Decreto-Legge 11 giugno 2024, n. 76 recante *“Disposizioni urgenti per la ricostruzione post-calamità, per interventi di protezione civile e per lo svolgimento di grandi eventi internazionali”* che all'articolo 6 prevede modifiche all'articolo 20-octies, comma 2, lettera e), del Decreto-Legge 1° giugno 2023, n. 61 inserendo, oltre agli interventi *“infrastrutturali stradali”*, già compresi nel decreto, gli *“interventi ferroviari”* attraverso l'integrazione delle parole *“e ((ai sensi dell'articolo 20-novies, comma 3-bis)), nel limite di 255 milioni ((di euro)), comprensivo di IVA, ((per le infrastrutture) ferroviarie”* specificando, inoltre, che *“per le infrastrutture ferroviarie, il Commissario straordinario provvede, con oneri a carico dei quadri economici degli interventi, alla sottoscrizione di apposita convenzione quadro ((con la Società Rete Ferroviaria Italiana (RFI)) S.p.A. per la definizione degli interventi alla stessa affidati, dei relativi oneri finanziari e delle modalità di rendicontazione e ((monitoraggio nonché)) degli eventuali oneri di successiva gestione e manutenzione degli interventi non strettamente riconducibili alle competenze istituzionali ((della RFI S.p.A.)), dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Degli interventi oggetto della convenzione di cui al periodo precedente è data evidenza nel contratto di programma - parte servizi ((stipulato tra la RFI)) S.p.A. e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”*;
- L. in data 26 settembre 2024 è stato emanato il Decreto Direttoriale n. 418 del Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative riguardante *“l’approvazione dell’elenco delle istanze ritenute ammissibili, per l’accesso al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, inoltrate dalle stazioni appaltanti nella I finestra temporale dal 1° gennaio 2024 al 31 marzo 2024”* con cui sono state assegnate a progetti di investimento di competenza di RFI, relativi al Contratto di Programma – parte Servizi, risorse per 164,88 mila euro;
- M. in data 7 ottobre 2024 è stato emanato il Decreto n. 248 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, di approvazione del Secondo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – parte Servizi, ammesso alla registrazione dalla Corte dei Conti al n. 6859 in data 3 novembre 2024;
- N. in data 19 ottobre 2024 è stato emanato il Decreto-Legge n. 155 (G.U. Serie Generale n. 246 del 19 ottobre 2024) recante *“Misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali”*, convertito con Legge n. 189 del 9 dicembre 2024 (G.U. Serie Generale n. 291 del 12 dicembre 2024), che all'articolo 1, comma 1 prevede che *“Le risorse destinate a Rete ferroviaria Italiana - RFI S.p.A. per la*

manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma parte servizi di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, sono incrementate di 300 milioni di euro per l'anno 2024"; all'articolo 1, comma 2 prevede che *"L'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria Italiana RFI S.p.A. di cui all'articolo 1, comma 396, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementata di 750 milioni di euro per l'anno 2024"* e all'articolo 10, comma 1, lettera i-bis prevede che *"quanto a 50 milioni di euro per l'anno 2025, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa a favore della Società Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.A., di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266"*;

- O. in data 28 ottobre 2024 è stato emanato il Decreto Direttoriale n. 453 del Dipartimento per le opere pubbliche e le politiche abitative riguardante *"l'approvazione dell'elenco delle istanze ritenute ammissibili, per l'accesso al Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, inoltrate dalle stazioni appaltanti nella II finestra temporale dal 1° aprile 2024 al 30 giugno 2024"* con cui sono state assegnate a progetti di investimento di competenza di RFI, relativi al Contratto di Programma – parte Servizi, risorse per circa 2,27 milioni di euro;
- P. in data 20 novembre 2024 è stata pubblicata la Delibera ART n. 165/2024 avente ad oggetto *"Sistema tariffario 2025-2029 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e sistema dei corrispettivi 2025-2029 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. — Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 95/2023"*;
- Q. in data 23 dicembre 2024 è stata sottoscritta la Convenzione tra RFI e il Commissario straordinario alla ricostruzione nel territorio delle regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche che ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra le Parti in merito alla realizzazione di n. 71 interventi previsti nella Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1 *"Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico"* del PNRR per un costo complessivo di euro 154 milioni di euro, comprensivi di IVA, di cui 802,12 mila euro relativi al Contratto di Programma – parte Servizi, finanziati con risorse PNRR e n. 5 ulteriori interventi non previsti nella Missione 2, Componente 4, Investimento 2.1 *"Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico"* del PNRR per un costo complessivo di 100 milioni di euro, comprensivi di IVA, con risorse provenienti dalla contabilità speciale, il cui utilizzo sarà comunque subordinato alla verifica della effettiva disponibilità e tramite la formalizzazione di un apposito accordo tra le parti, da perfezionare entro dicembre 2026;
- R. in data 31 dicembre 2024 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 305, Supplemento Ordinario n. 43, la Legge n. 207 del 30 dicembre 2024 recante *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027"* (c.d. Legge di Bilancio 2025) che all'articolo 1, comma 536, ha disposto che *"L'autorizzazione di spesa in favore della società Rete ferroviaria italiana Spa di cui all'articolo 1, comma 396, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementata di complessivi 1.334 milioni di euro, di cui 248 milioni di euro per l'anno 2027, 36 milioni di euro per l'anno 2028, 10 milioni di euro per l'anno 2029, 90 milioni di euro per ciascuno degli anni 2030 e 2031, 190 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 90 milioni di euro per l'anno 2035 e 200 milioni di euro per l'anno 2036"*;
- S. in data 31 dicembre 2024 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 305 il Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 31 dicembre 2024 recante *"Ripartizione in capitoli delle Unità di voto parlamentare relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e per il triennio 2025-2027"*, nel quale, alla tabella n. 02 denominata *"Decreto di ripartizione in capitoli ministero dell'economia e delle finanze"*, sono stati previsti:
- finanziamenti complessivi a valere del cap. 1541 pari a 1.255,56 milioni di euro per l'annualità 2025, di cui rifinanziamenti aggiuntivi pari a 290 milioni di euro, e 1.250,56 milioni di euro per l'annualità 2026, di cui rifinanziamenti aggiuntivi pari a 185 milioni di euro;
 - definanziamenti a valere del cap. 7122 p.g. 5 pari a 700 milioni di euro per l'annualità 2025;

T. in data 31 dicembre 2024 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 305, il Decreto Legislativo n.209 recante *“Disposizioni integrative e correttive al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36”*, che ha apportato le seguenti modifiche al decreto legislativo 31 marzo 2023 n. 36 (Codice dei contratti pubblici):

- all’articolo 215 comma 1, prevedendo l’obbligatorietà della costituzione di collegi consultivi tecnici *“per i lavori diretti alla realizzazione delle opere pubbliche, incluse quelle realizzate tramite contratti di concessione o di partenariato pubblico-privato, di importo pari o superiore alle soglie di rilevanza europea”*;
- al comma 2 dell’articolo 1 dell’Allegato V.2, come ulteriormente modificato dall’articolo 2, comma 1, lettera g) del Decreto Legge n.73 del 21 maggio 2025 recante *“Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l’ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l’attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all’Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti”* (c.d. DL Infrastrutture), nella formulazione oggi vigente, recita: *“nei casi in cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti partecipa al finanziamento della spesa ovvero svolge il ruolo di concedente nomina un componente del Collegio con le modalità di cui al presente comma”*;

e, pertanto, trova applicazione il disposto di cui alle linee guida per l’omogenea applicazione da parte delle stazioni appaltanti delle funzioni del collegio consultivo tecnico adottate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 17 gennaio 2022 n. 12;

U. in data 24 febbraio 2025 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 45 la Legge di conversione n. 15 del 21 febbraio 2025 del Decreto-Legge n. 202 del 27 dicembre 2024 recante *“Disposizioni urgenti in materia di termini normativi”* che all’articolo 13, comma 1, prevede che *“all’articolo 1, comma 101, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, relativo alla stipulazione di contratti assicurativi per rischi catastrofali da parte di alcune categorie di imprese, le parole: «entro il 31 dicembre 2024» sono sostituite dalle seguenti: «entro il 31 marzo 2025»*”;

V. RFI, con nota acquisita con protocollo numero 3843 del 09/06/2025, ha comunicato di aver adempiuto all’obbligo di copertura assicurativa di cui all’articolo 1, comma 101, della legge 213/2023. RFI ha proceduto, a seguito di apposita procedura di gara, alla sottoscrizione del contratto assicurativo a copertura degli eventi catastrofali attiva dal 04/04/2025 per un valore di 101 milioni di euro. In merito alle modalità di finanziamento del premio assicurativo, il Gestore conferma che tale costo troverà copertura con quota parte delle entrate da pedaggio nell’ambito della proposta di aggiornamento annuale dei livelli tariffari da sottoporre al procedimento di verifica da parte dell’Autorità di regolazione, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera ART n. 95/2023 e, pertanto, non sarà a carico delle risorse pubbliche di cui al presente Atto;

W. in data 7 maggio 2025 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 104 il decreto-legge 7 maggio 2025, n. 65, recante *“ulteriori disposizioni urgenti per affrontare gli straordinari eventi alluvionali verificatisi nei territori di Emilia-Romagna, Toscana e Marche e gli effetti del fenomeno bradisismico nell’area dei Campi Flegrei, nonché disposizioni di carattere finanziario in materia di protezione civile”* il quale apporta modifiche all’articolo 20-novies del decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61 inserendo il seguente periodo: *“Eventuali atti aggiuntivi alla convenzione quadro, comunque entro il limite delle risorse finanziarie di cui al primo periodo, disciplinano la definizione degli ulteriori interventi affidati alla società RFI S.p.A., dei relativi oneri finanziari e delle modalità di rendicontazione e monitoraggio nonché degli eventuali oneri di successiva gestione e manutenzione degli interventi non strettamente riconducibili alle competenze istituzionali della società RFI S.p.A., dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Degli interventi di cui al presente comma è data evidenza nei contratti di programma stipulati tra la società RFI S.p.A. e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”*;

CONSIDERATO CHE:

- X. l'articolo 6 del Contratto stabilisce che, su richiesta di ciascuna Parte, l'atto sia oggetto di revisione in caso di disposizioni normative e/o Delibere CIPESS che apportino variazioni alle risorse ivi previste o nel caso di nuovi obblighi e/o variazioni degli oneri di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso in cui fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSFISA o di altre Autorità competenti e che l'aggiornamento dovrà essere formalizzato, su richiesta di una delle Parti, attraverso la sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo per l'Aggiornamento al Contratto;
- Y. l'articolo 15, comma 2 e comma 2 bis del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, così come modificato dall'articolo 5, comma 1 del decreto-legge n. 152/2021 *“Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”* convertito con Legge n. 233 del 29 dicembre 2021 dispone che:
- per gli aggiornamenti annuali dei contratti, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio, il MIT e il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedono alla sottoscrizione dell'atto, in coerenza con quanto previsto dal documento strategico. Gli aggiornamenti di importo pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi sono approvati con decreto del MIT di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS. Per gli aggiornamenti di importo superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la procedura di approvazione dei contratti quinquennali;
 - gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso alla data di entrata in vigore di dette disposizioni e ne costituiscono parte integrante e che gli aggiornamenti danno evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti che vi rimangono vincolati ai sensi delle disposizioni di legge;
- Z. il servizio di assistenza alle Persone Ridotta Mobilità è stata oggetto di una importante modifica regolatoria da parte dell'Autorità in sede di formulazione delle *“Risultanze delle attività istruttorie della delibera n. 187/2023”* che ne ha stabilito un diverso trattamento al fine di addivenire ad una più puntuale tariffazione verso le Imprese Ferroviarie richiedenti, stabilendo che: *“si ritiene che RFI, in sede di presentazione della nuova proposta tariffaria, debba espungere dai costi del PMdA i costi del sistema di informazioni al pubblico nelle stazioni ed i costi relativi alla gestione delle Sale Blu”*. In questo senso, il servizio in parola è considerato alla stregua degli *“altri servizi alle Imprese Ferroviarie”* di Secondo Pillar e come tale non più oggetto di contribuzione pubblica.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO
da considerarsi parte integrante e sostanziale del presente atto,
LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

Articolo 1

Aggiornamento dell'Articolato del Contratto di Programma 2022-2026 – parte Servizi

1. All'articolo 3, comma 1, lettera a) dopo le parole “*Navigazione ferroviaria*” sono cancellate le parole “, *di assistenza alle PRM*”.
2. All'articolo 5 sono apportate le seguenti modifiche:
 - a) al comma 1, dopo la parola “*Navigazione*”, sono cancellate le parole “, *di assistenza alle PRM*”
 - b) al comma 5 è aggiunto in chiusura il seguente periodo “*il Gestore si obbliga altresì a trasmettere il programma dei principali interventi di Manutenzione Straordinaria nelle stazioni per l'anno in corso di esecuzione con cadenza semestrale, entro aprile ed entro ottobre.*”;
 - c) il comma 6 introdotto con l'articolo 1, comma 3 del Secondo Atto Integrativo al Contratto di Programma 2022-2026 – parte Servizi è sostituito dal seguente “*5-bis. In relazione al Piano Nazionale di Attuazione di cui al Reg. UE n. 1300/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 e s.m.i e relativi aggiornamenti, il Gestore si impegna a ottimizzare il modello di monitoraggio degli interventi di Manutenzione Straordinaria correlati al miglioramento dell'accessibilità per le PRM, di cui al precedente comma. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate le modalità attuative del suddetto modello nel rispetto dei Regolamenti europei vigenti, anche attraverso la previsione di un sistema di qualifica di soggetti terzi accreditati per il rilascio di specifiche attestazioni le cui attività inclusive dei costi di vigilanza potranno essere inseriti nei quadri economici dei singoli interventi.*”;
 - d) al comma 17, lettera e) è aggiunto in chiusura il seguente periodo “, *che riporterà per entrambe le tipologie di opera la consistenza, gli esiti delle visite di controllo con riferimento ai codici di giudizio assegnati, un approfondimento sulle opere (ponti e gallerie) con codice di giudizio maggiore o uguale a 60 con evidenza delle variazioni rispetto all'annualità precedente, una indicazione della programmazione degli interventi e dei criteri di priorità adottati e la consuntivazione delle attività di manutenzione. Con riferimento alle gallerie, il Gestore si impegna a fornire la menzionata relazione a partire dal 2026 relativamente ai dati al 31 dicembre 2025.*”.
3. All'articolo 6, il comma 6 è sostituito dal seguente: “*In caso di eventi di forza maggiore tali da determinare oneri straordinari per il ripristino dell'infrastruttura non coperti dall'assicurazione prevista ai sensi dell'articolo 1, comma 101 della Legge n. 213/2023 e non coperti dalle risorse stanziare nell'ambito del Contratto di Programma parte Investimenti o di altri provvedimenti normativi, le Parti si impegnano ad individuare soluzioni idonee per il finanziamento di tali oneri, così come stimati dal Gestore, accertati dal Ministero e comunicati tempestivamente al MEF, anche sulla base delle serie storiche, con l'obiettivo di rendere sostenibili per il Gestore le ricadute economiche di tali eventi.*”.
4. All'articolo 8 sono apportate le seguenti modifiche:
 - a) al comma 2, sono inserite le seguenti lettere: “*d. il monitoraggio annuale dei costi di manutenzione effettuata sulle linee sospese e dismesse e sulle linee turistiche di cui al Decreto Interministeriale n. 146/2022;*” ed “*e. le risultanze degli impieghi degli stanziamenti di cui alla Legge di Bilancio 2025 sia con riferimento allo stato di attuazione sia in ottica previsionale.*”;

- b) all'articolo 8, comma 3, le parole “di cui all'articolo 5, comma 15, lettera a)” sono sostituite con le seguenti “di cui all'articolo 5, comma 17, lettera a)”.

Articolo 2

Modificazioni degli Allegati del Contratto di Programma 2022-2026 – parte Servizi

1. Il *prospetto* di cui all'allegato 4b “*Fonti delle risorse per cassa CdP-S 2022-2026 e quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21*” è modificato con il corrispondente allegato al presente Atto, al fine di recepire le modifiche e variazioni richiamate nelle Premesse e nei Considerata, in relazione al recepimento delle disposizioni recanti le seguenti risorse finanziarie:
 - a) 290 milioni di euro di maggiori stanziamenti per l'anno 2025, 190 milioni di euro di maggiori stanziamenti per il 2026 e definanziamenti per 5 milioni di euro per l'anno 2026 a seguito del Decreto di ripartizione in capitoli, di cui alla premessa S del presente Atto;
 - b) 1.050 milioni di euro di maggiori stanziamenti in conto impianti per cassa a copertura dei programmi di manutenzione straordinaria per l'annualità 2024 di cui alle premesse N del presente Atto (art.1, commi 1 e 2, ex Decreto-Legge n. 155/2024 convertito con Legge n. 189/2024);
 - c) 700 milioni di euro di minori stanziamenti in conto impianti per cassa a copertura dei programmi di manutenzione straordinaria per l'annualità 2025 di cui alle premesse S del presente Atto;
 - d) 50 milioni di minori stanziamenti in conto impianti per cassa a copertura dei programmi di manutenzione straordinaria per l'annualità 2025 di cui alle premesse N del presente Atto (art.10, comma1, lettera i-bis), ex Decreto-Legge n. 155/2024 convertito con Legge n. 189/2024).
 - e) 1.334,00 milioni di euro complessivi per le attività di manutenzione straordinaria articolati come segue: 248 milioni di euro per l'anno 2027, 36 milioni di euro per l'anno 2028, 10 milioni di euro per l'anno 2029, 90 milioni di euro per ciascuno degli anni 2030 e 2031, 190 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 90 milioni di euro per l'anno 2035 e 200 milioni di euro per l'anno 2036, di cui alla premessa R del presente Atto;
 - f) 4,03 milioni di euro a valere del “*Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche*” (art. 26, co. 4, lettera a ex Decreto-Legge n. 50/2022 convertito con Legge n. 91/2022), di cui alle premesse H, L e O del presente Atto, come da dettaglio riportato nell'Allegato 4c al presente Atto;
 - g) 802,12 mila euro a seguito della Convenzione tra RFI e il Commissario straordinario alla ricostruzione nel territorio delle regioni Emilia-Romagna, Toscana e Marche, di cui alla premessa Q del presente Atto, stipulata ai sensi del Decreto-Legge n. 76 del 11 giugno 2024 convertito con Legge n. 111/2024, di cui alla premessa K del presente Atto.
2. L'Allegato 1a “*Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità*”, l'Allegato 1b “*Indicatore di Puntualità*”, l'Allegato 2 “*Rappresentazione grafica della Rete*”, l'Allegato 3 “*Elenco Linee, comprese quelle di continuità territoriale*”, l'Allegato 4c “*Dettaglio assegnazione risorse dal Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, dal Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione e dal PON Infrastrutture e Reti 2014 – 2020 e dal DL Alluvioni (ex L.111/2024 di conversione del DL 76/2024)*”, l'Allegato 8 “*Performance e Penalità*”, l'Allegato 9 “*Documento Illustrativo delle Altre Attività di Gestione della*

Rete” e l’Allegato 11 “*Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile*” sono aggiornati con i corrispondenti allegati del presente Atto.

3. L’Allegato 6f “*Schema di rendicontazione della spesa di Manutenzione Straordinaria PRM nelle stazioni e del Servizio di assistenza alle PRM*” è sostituito dal corrispondente Allegato 6f “*Schema di rendicontazione della spesa di Manutenzione Straordinaria assets PRM nelle stazioni*” al presente Atto per recepire le modifiche e le variazioni richiamate alla lettera Z dei Considerata.

Articolo 3

Aggiornamento del quadro delle proiezioni programmatiche degli impieghi per competenza

1. In ragione della dinamica inflattiva, degli incrementi di costo per i materiali e le forniture e dei conseguenti adeguamenti tariffari, dell’ampliamento del perimetro delle attività di manutenzione straordinaria nelle stazioni, del piano di potenziamento degli organici messo in atto dal Gestore per il rafforzamento del presidio manutentivo per garantire la qualità del servizio, il quadro delle proiezioni programmatiche degli impieghi per competenza è aggiornato come segue:
 - il valore programmatico per la manutenzione straordinaria per l’annualità 2025 viene aggiornato all’importo massimo di 2.900 milioni di euro;
 - il valore programmatico per la manutenzione straordinaria per l’annualità 2026 sarà determinato in occasione del prossimo aggiornamento contrattuale, nei limiti delle risorse stanziare per tale finalità;
 - il valore programmatico per le Attività di Gestione della Rete viene aggiornato all’importo di 1.256 milioni di euro per l’annualità 2025 e all’importo di 1.251 milioni di euro per l’annualità 2026.

Roma, [...] 2025, siglato digitalmente.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI

Il Direttore Generale per il trasporto e le infrastrutture
ferroviarie

Dott.ssa Carla Alessi

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.

L’Amministratore Delegato
e Direttore Generale

Ing. Aldo Isi



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



**TERZO ATTO INTEGRATIVO
AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026
PARTE SERVIZI**

ALLEGATI:

- 1a** Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità
- 1b** Indicatore di Puntualità
- 2** Rappresentazione grafica della Rete
- 3** Elenco Linee, comprese quelle di continuità territoriale
- 4b** Prospetto Fonti delle risorse per cassa CdP-S 2022-2026 e quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21
- 4c** Dettaglio assegnazione risorse dal Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, dal Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione, dal PON Infrastrutture e Reti 2014 – 2020 e dal DL Alluvioni (ex L.111/2024 di conversione del DL 76/2024)
- 6f** Schema di rendicontazione della spesa di Manutenzione Straordinaria assets PRM nelle stazioni
- 8** Performance e Penalità
- 9** Documento Illustrativo delle Altre Attività di Gestione della Rete
- 11** Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile

Allegato 1 a - Contratto di Programma parte Servizi
**Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno
e relativi indicatori di disponibilità
Livello di disponibilità e affidabilità manutentiva**

rigo	Gruppo Rete	KM Linea	Tempi primo intervento	Indicatore livello Guasti (*) (n. guasti/Km)
A	B	C	D	
1	Linee con $T_g \leq 40$	8.117	≤ 80 min	0,5
2	Linee con $40 < T_g < 100$	4.158	≤ 80 min	0,8
3	Linea con $T_g \geq 100$	2.921	≤ 50 min	1,2
4	Linee all'interno dei Nodi	950	≤ 45 min	2,2
5	Linee AV/AC	734	≤ 45 min	0,9
Totale Km		16.879		

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

**Allegato 1 b - Contratto di Programma parte Servizi
Indicatore di Puntualità**

Rigo	Servizi	Puntualità RFI (*)	Soglia di performance (obiettivo 2025) (**)
	A	B	
1	Mercato	0' - 5'	77,30
2	Lunga Percorrenza Serv. Universale	0' - 5'	77,50
3	Regionale	0' - 5'	94,80
4	Merci	0' - 30'	86,40

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

(**) Gli obiettivi sono aggiornati annualmente secondo quanto previsto dalla Delibera ART 151/2019 e trasmessi al Ministero entro il mese di marzo ai sensi dell'Art. 8.4

Allegato 2 - Contratto di Programma parte Servizi
Rappresentazione grafica della Rete



Allegato 3 - Contratto di Programma parte Servizi

Elenco linee, comprese quelle di continuità territoriale

Gruppo Prodotto	Codice Linea	Descrizione Linea	Orario	Dati al
			2024-2025	31/12/2024
			treni/giorno programmati	Estensione km Linea
Linee con <= 40 treni/giorno	C001	Asti - Castagnole	8	20,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C003	Aosta - Pre' S. Didier	-	31,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C004	Casale Popolo - Casale Monferrato	20	2,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C005	Bivio Castel Rosso - Casale Popolo	21	41,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C006	Casale Monferrato - Valenza	20	18,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C008	Sangone - Pinerolo	32	30,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C010	Cuneo - Ventimiglia	17	48,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C012	Fossano - Mondovì	35	19,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C013	Mondovì - Ceva	35	19,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C014	Ceva - S. Giuseppe Di C.	32	25,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C015	Carmagnola - Bra	30	20,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C016	Alessandria - Cantalupo	16	7,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C017	Acqui Terme - Ovada	24	14,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C018	Cantalupo - Acqui Terme	15	26,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C019	Acqui Terme - S. Giuseppe Di C.	17	48,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C020	Vercelli - Mortara	24	25,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C021	Mortara - Pavia	31	37,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C022	Arona - Oleggio	19	19,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C023	Oleggio - Vignale	29	13,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C025	Novara - Mortara	28	24,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C026	Mortara - Torreberetti	30	22,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C028	Cava Carbonara - Torreberetti	27	35,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C029	Domodossola - Villadossola	25	6,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C030	Villadossola - Vogogna Ossola	27	8,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C031	Vogogna Ossola - Premosello Chiov.	27	2,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C032	Premosello Chiov. - Cuzzago	35	3,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C033	Cuzzago - Borgomanero	35	37,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C034	Borgomanero - Vignale	37	27,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C035	Varallo Sesia - Vignale	-	50,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C036	Laveno Mombello - Oleggio	19	36,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C037	Tirano - Sondrio	34	26,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C038	Chiavenna - Colico	29	26,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C041	Albate Camerlata - Molteno	18	22,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C042	Monza - Molteno	35	29,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C043	Molteno - Lecco	38	14,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C047	Seregno - Ponte S. Pietro	23	31,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C048	Ponte S. Pietro - Rovato	38	39,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C052	S. Zeno Folzano - Olmeneta	32	33,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C056	Piacenza - Castelvetro	2	24,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C057	Treviglio - Olmeneta	34	53,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C060	Pavia - Casalpusterlengo	26	41,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C062	Cremona - Piacenza	40	28,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C063	Piacenza - Mantova	26	34,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C065	S. Zeno Folzano - Piacenza	30	45,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C066	Piacenza - Parma	31	39,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C069	Vicenza - Schio	29	29,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C070	Verona - Mantova	27	35,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C071	Mantova - Suzzara	32	18,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C072	Suzzara - Modena	34	49,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C073	Mantova - Nogara	17	26,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C074	Nogara - Cerea	15	12,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C075	Cerea - Legnago	35	7,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C076	Calalzo Pc. Cortina - Ponte delle Alpi	8	36,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C077	Ponte delle Alpi - Belluno	25	7,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C078	Belluno - Montebelluna	14	65,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C079	Montebelluna - Castelfranco Veneto	29	16,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C083	Montebelluna - Treviso	22	20,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C084	Treviso - Portogruaro	39	52,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C085	Ponte delle Alpi - Conegliano	18	38,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C089	Bassano del Grappa - Cittadella	23	14,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C090	Cittadella - Camposampiero	19	14,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C093	S. Giuseppe Di C. - Savona	24	23,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C094	Udine - Palmanova	20	23,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C095	Palmanova - Cervignano	18	15,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C096	S. Giuseppe Di C. - Ferrania	11	3,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C097	Ferrania - Savona	11	16,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C098	Ovada - Genova Borzoli	36	36,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C099	Ferrara - Portomaggiore	34	23,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C100	Portomaggiore - Lavezzola	34	17,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C101	Lavezzola - Ravenna	34	32,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C102	Ravenna - Rimini	39	49,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C103	Faenza - Granarolo	28	8,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C104	Granarolo - Lugo	1	7,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C105	Lugo - Lavezzola	1	22,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C108	Russi - Ravenna	36	32,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C109	Granarolo - Russi	27	8,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C110	Pontassieve - Borgo S. Lorenzo	27	32,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C111	Borgo S. Lorenzo - Faenza	15	66,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C112	Firenze S. Marco V. - Borgo S. Lorenzo	34	32,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C115	Porretta Terme - Pistoia	11	39,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C119	Aulla - Lucca	20	89,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C120	Campiglia M.MA - Piombino M. ma	13	16,4

Linee con <= 40 treni/giorno	C122	Siena - Asciano	22	31,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C123	Asciano - Montallese	22	47,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C124	Porto D'Ascoli - Ascoli Piceno	24	27,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C125	Pescara - Sulmona	32	68,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C126	Civitanova - Albacina	20	86,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C127	Terontola - Foligno	34	82,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C129	Viterbo - Cesano	40	60,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C130	Campoleone - Nettuno	38	25,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C131	Sulmona - Avezzano	17	64,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C132	Avezzano - Guidonia-M.-S.A.	31	81,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C133	Avezzano - Roccasecca	8	79,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C134	Ciampino - Albano Laziale	31	14,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C135	Ciampino - Velletri	40	27,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C136	Battipaglia - Potenza Inf.Re	17	91,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C138	S.Marcellino F. - B.Gricignano	22	23,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C139	Bosco Redole - Carpinone	-	28,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C140	Carpinone - Isernia	-	10,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C141	Isernia - Vairano	15	45,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C142	Sarno - Codola	-	7,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C143	Cancello - Sarno	31	34,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C144	Sarno - Biv. S.Lucia 123	35	6,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C145	Nocera Inferiore - Codola	9	4,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C148	Mercato S.Severino - Salerno	25	17,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C152	Bari - Bitritto	28	9,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C153	Cervaro - Rocchetta S.A.L.	17	41,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C154	Rocchetta S.A.L. - Potenza	14	69,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C155	Potenza - Metaponto	13	107,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C156	Metaponto - Taranto	19	45,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C157	Taranto - Brindisi	19	69,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C160	Metaponto - Sibari	9	79,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C161	Sibari - Catanzaro Lido	14	172,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C162	Catanzaro Lido - REGGIO C CLE	30	177,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C163	Lamezia Terme - Catanzaro Lido	23	43,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C165	S.Lucido Marina - Bivio Pantani	9	4,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C166	B.S.Antonello - Bivio Settimo	10	2,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C168	Sibari - Castiglione C.	20	59,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C170	Catania - Lentini Diramazione	40	22,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C171	Lentini Diramazione - Siracusa	31	60,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C172	Lentini Diramazione - Gela	4	111,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C173	Gela - Modica	12	89,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C174	Modica - Siracusa	12	91,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C175	Messina - Fiumetorto	38	199,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C177	Caltanissetta Xirbi - Roccapalumba-A.	17	56,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C178	Bicocca - Caltanissetta Xirbi	10	107,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C180	Roccapalumba-A. - Fiumetorto	34	26,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C182	Roccapalumba-A. - Aragona Caldare	29	46,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C183	Aragona Caldare - Agrigento	35	12,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C185	Olbia - Ozieri Chilivani	13	70,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C186	Sassari - Ozieri Chilivani	19	46,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C187	Ozieri Chilivani - Decimomannu	23	191,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C189	Villamassargia - Decimomannu	33	28,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C190	Iglesias - Villamassargia	32	9,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C191	Carbonia - Villamassargia	25	22,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C192	Alcamo - Castelvetrano - Trapani	16	116,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C193	Alessandria - Ovada	12	33,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C194	Asciano - Monte Antico	-	51,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C195	Asti - Nizza Monferrato -Acqui Terme	14	45,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C196	Viterbo - Attigliano	11	39,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C197	Avellino - Benevento	-	29,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C198	Spinazzola - Barletta	-	65,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C199	Biella - Novara	26	50,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C201	Caltanissetta Xirbi - Canicatti - Aragona	9	64,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C202	Campobasso - Bosco Redole - Benevento	-	84,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C204	Carini - Alcamo Diramazione - Trapani	9	93,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C205	Casarsa - San Vito - Portogruaro	16	21,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C206	Cavallermaggiore - Cantalupo	9	90,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C207	Cecina - Volterra Saline	-	29,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C208	Ceva - Ormea	-	35,4
Linee con <= 40 treni/giorno	C209	Chivasso - Asti	-	51,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C210	Canicatti - Gela	5	81,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C211	Giulianova - Teramo	33	25,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C212	Isola della Scala - Cerea	20	19,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C213	Legnago - Monselice	23	37,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C214	Legnago - Rovigo	22	47,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C215	Mercato S.Severino - Avellino	-	30,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C216	Codola - Mercato S.Severino	9	8,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C217	Mondovi - Cuneo	-	26,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C218	Mortara - Casale Monferr. - Asti	10	73,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C219	Pinerolo - Torre Pellice	-	16,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C220	Agrigento Bassa - Porto Empedocle	-	10,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C221	Primolano - Bassano del Grappa	26	28,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C222	Priverno Fossanova - Terracina	-	17,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C223	Rocchetta S.A.L. - Avellino	-	118,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C224	Rocchetta S.A.L. - Spinazzola - Gioia del Colle	4	139,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C225	Rovigo - Chioggia	7	55,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C226	Gemona del Friuli - Pinzano - Sacile	13	74,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C227	Santhià - Arona	-	65,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C228	Siena - Monte Antico - Montepescali	13	88,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C229	Sulmona - Carpinone	-	118,1
Linee con <= 40 treni/giorno	C230	Termoli - Campobasso	-	87,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C231	Terni - Sulmona	17	163,8
Linee con <= 40 treni/giorno	C232	Trento - Primolano	14	67,0
Linee con <= 40 treni/giorno	C233	Vercelli - Casale Popolo	-	19,2
Linee con <= 40 treni/giorno	C234	Palazzolo sull'Oglio - Paratico Sarnico	-	9,4

Linee con <= 40 treni/giorno	C235	Ciampino - Frascati	28	9,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C236	Foggia - Manfredonia	3	35,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C237	Golfo Aranci Mar.ma - Olbia	7	22,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C239	Pergola - Fabriano	-	31,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C241	Porto Torres Pcc - Sassari	8	19,3
Linee con <= 40 treni/giorno	C243	Saluzzo - Cuneo	11	33,6
Linee con <= 40 treni/giorno	C244	Santhià - Biella S.Paolo	27	26,7
Linee con <= 40 treni/giorno	C245	Savigliano - Saluzzo	14	14,9
Linee con <= 40 treni/giorno	C246	Susa - Bussoleno	32	7,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C247	Torre A.Centrale - Gragnano	12	10,5
Linee con <= 40 treni/giorno	C251	Perugia P.S.G. - Sansepolcro (*)	20	52,2
Linee con <= 40 treni/giorno	E000	Vievola - Breil Sur Roya	-	47,0
Linee con <= 40 treni/giorno	F059	VILLA LITERNO - POZZUOLI [NAPOLI]	39	21,0
Linee con <= 40 treni/giorno	F071	CASERTA - FOGGIA	26	159,4
TOTALE Linee con <= 40 treni/giorno				8.117,4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C002	Chivasso - Aosta	49	98,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C007	Valenza - Alessandria	71	15,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C009	Fossano - Cuneo	42	25,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C011	Trofarello - Fossano	91	50,4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C024	Vignale - Novara	63	3,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C027	Torreberetti - Valenza	57	6,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C039	Sondrio - Colico	54	40,5
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C040	Colico - Lecco	60	39,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C044	Lecco - Ponte S.Pietro	60	25,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C050	Bivio Bergamo - Treviglio Ovest	49	2,5
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C051	Bergamo - Treviglio Ovest - Treviglio	80	21,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C053	Olmeneta - Cremona	66	10,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C054	Cremona - Castelvetro	48	6,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C055	Castelvetro - Fidenza	47	27,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C058	Milano P.Genova - Mortara	66	44,4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C061	Codogno - Cremona	48	27,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C064	Brescia - S. Zeno Folzano	65	7,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C067	Fortezza - S.Candido	52	64,5
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C068	Bolzano - Merano	47	31,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C080	Castelfranco Veneto - Camposampiero	84	12,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C081	Camposampiero - Vigodarzere	63	13,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C082	Vigodarzere - Padova	58	7,4
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C086	Vicenza - Cittadella	51	23,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C087	Cittadella - Castelfranco Veneto	47	11,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C088	Castelfranco Veneto - Treviso	80	24,5
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C091	Bassano del Grappa - Castelfranco Veneto	55	19,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C092	Castelfranco Veneto - Maerne di Martellago	55	24,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C106	Castelbolognese - Lugo	46	14,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C107	Lugo - Russi	46	10,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C113	Viareggio - Lucca	44	16,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C116	Lucca - Pistoia	50	43,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C117	Pisa - Lucca	50	30,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C118	Pistoia - Prato	94	17,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C121	Empoli - Siena	55	63,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C137	Aversa - Marcanise - Caserta	42	14,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C146	Nocera Inferiore - Salerno (via CAVA T.)	76	17,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C147	Salerno - Arechi	64	5,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C150	Bari - Brindisi	94	110,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C151	Brindisi - Lecce	75	41,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C158	Bari - Gioia Del Colle	43	53,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C159	Gioia Del Colle - Taranto	43	54,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C164	Paola - Castiglione C.	47	21,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C167	Castiglione C. - Cosenza	51	4,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C169	Messina - Catania	58	94,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C176	Fiumetorto - Palermo	99	43,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C181	Palermo - Carini	70	33,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C184	Palermo Centrale - Palermo Marittima	63	7,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C242	Salsomaggiore T. - Fidenza	43	9,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C248	Trofarello - Chieri	47	8,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C260	Settimo T. - Rivarolo C. (*)	42	22,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	C262	Torino Rebaudengo - Ceres (*)	59	31,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F001	MODANE / MODANE FX - ALPIGNANO [TORINO]	60	91,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F003	[TORINO] TROFARELLO - ARQUATA	88	112,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F009	VENTIMIGLIA - SAVONA	66	100,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F013	ISELLE [DOMODOSSOLA] - GALLARATE [MILANO] (compresa via Domo II)	64	85,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F015	PINO TRONZANO [LUINO] - GALLARATE	52	45,8
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F019	ARQUATA - MIGNANEGO / GENOVA RIVAROLO / GENOVA CAMPASSO [GENOVA] (compresa via Isola del Cantone)	85	58,2
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F021	ALESSANDRIA - PIACENZA (compresa Broni - Bressana B.)	73	81,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F029	VERONA - TAVERNELLE [BOLOGNA]	98	105,6
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F037	TARVISIO BOSCOVERDE - MOGLIANO [VENEZIA]	98	219,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F039	UDINE - MONFALCONE via GORIZIA (compresa Gorizia - Nova Gorica)	78	63,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F047	PARMA / FIDENZA - PONTREMOLI - VEZZANO / SARZANA	42	151,3
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F051	PISA - MACCARESE [ROMA] (compresa Vada - Collesalvetti)	71	359,9
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F053	[FIRENZE] FIRENZE ROVEZZANO - FARA SABINA [ROMA] (Linea Lenta)	90	270,7
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 / Cancellone - Maddaloni Marcanise Smistamento)	64	237,7
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F065	ANCONA - ORTE (compresa Ancona - Ancona Marittima)	41	203,1
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F073	[NAPOLI] PORTICI - SALERNO	93	48,0
Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F075	SALERNO - PAOLA	81	216,7

Linee con > 40 e < 100 treni/giorno	F077	PAOLA - REGGIO CALABRIA CENTRALE (compresa Eccellente - Rosarno)	60	250,5
TOTALE Linee con > 40 e < 100 treni/giorno				4.157,6
Linea con >= 100 treni/giorno	C045	Calolziocorte O. - Carnate Usmate	111	18,1
Linea con >= 100 treni/giorno	C046	Carnate Usmate - Monza	151	11,8
Linea con >= 100 treni/giorno	C049	Porto Ceresio - Varese - Gallarate	102	39,3
Linea con >= 100 treni/giorno	C188	Decimomannu - Cagliari	100	16,2
Linea con >= 100 treni/giorno	F005	[MILANO] MILANO ROGOREDO - ARQUATA (compresa via Novi L. e via Bressana B. - Arena Po)	113	123,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F007	SAVONA - GENOVA VOLTRI [GENOVA]	102	32,0
Linea con >= 100 treni/giorno	F011	[TORINO] SETTIMO T. - RHO [MILANO] (compresa Novara Boschetto)	112	117,8
Linea con >= 100 treni/giorno	F017	CHIASSO - SEREGNO [MILANO] (compresa via Monteolimpino 2)	154	40,8
Linea con >= 100 treni/giorno	F023	[MILANO] PIOLTELLO L. - BRESCIA VERONA	145	147,0
Linea con >= 100 treni/giorno	F023AV	PIOLTELLO L. - BRESCIA AVAC	219	15,1
Linea con >= 100 treni/giorno	F025	VERONA - PADOVA	172	84,9
Linea con >= 100 treni/giorno	F027	BRENNERO - VERONA	158	243,9
Linea con >= 100 treni/giorno	F031	PADOVA - S.PIETRO IN CASALE [BOLOGNA]	174	102,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F033	PADOVA - MIRA M. [VENEZIA]	102	20,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F033AV	PADOVA - VENEZIA AVAC	229	25,8
Linea con >= 100 treni/giorno	F035	[VENEZIA] VENEZIA CARPENEDO - VILLA OPICINA / TRIESTE	119	187,9
Linea con >= 100 treni/giorno	F041	[MILANO] MILANO ROGOREDO - LAVINO [BOLOGNA]	220	204,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F041AV	MILANO ROGOREDO - MELEGNANO AVAC	270	13,9
Linea con >= 100 treni/giorno	F043	[BOLOGNA] BOLOGNA S.RUFFILLO - FIRENZE CASTELLO [FIRENZE]	108	96,1
Linea con >= 100 treni/giorno	F045	[GENOVA] GENOVA NERVI - PISA	125	158,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F049	[FIRENZE] FIRENZE CASCINE - PISA	134	83,1
Linea con >= 100 treni/giorno	F055	[FIRENZE] FIRENZE ROVEZZANO - SETTE BAGNI [ROMA] (Linea Direttissima)	237	271,2
Linea con >= 100 treni/giorno	F057	[ROMA] TORRICOLA - FRATTAMAGGIORE [NAPOLI] (via Formia)	118	188,0
Linea con >= 100 treni/giorno	F063	[BOLOGNA] MIRANDOLA O. - ANCONA (compresa Ancona - Ancona Marittima)	168	193,1
Linea con >= 100 treni/giorno	F067	ANCONA - FOGGIA	115	319,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F069	FOGGIA - BARI (compresa Enzitetto Catino - Bari S.Spirito)	125	128,5
Linea con >= 100 treni/giorno	F073AV	NAPOLI - SALERNO LMV	134	37,5
TOTALE Linea con >= 100 treni/giorno				2.921,1
Linee all'interno dei Nodi	N001	Torino	115	84,0
Linee all'interno dei Nodi	N002	Milano	157	211,4
Linee all'interno dei Nodi	N003	Venezia	116	66,6
Linee all'interno dei Nodi	N004	Genova	101	72,7
Linee all'interno dei Nodi	N005	Bologna	95	169,8
Linee all'interno dei Nodi	N006	Firenze	151	47,1
Linee all'interno dei Nodi	N007	Roma	135	237,7
Linee all'interno dei Nodi	N008	Napoli	125	60,3
TOTALE Linee all'interno dei Nodi				949,6
Linee AC/AV	A001	Roma-Napoli AV/AC	161	233,0
Linee AC/AV	A003	Torino-Milano AV/AC	76	132,4
Linee AC/AV	A005	Milano-Bologna AV/AC	159	224,0
Linee AC/AV	A007	Bologna - Firenze AV/AC	238	91,3
Linee AC/AV	A009	Milano - Brescia AV/AC	64	52,8
TOTALE Linea con >= 100 treni/giorno				733,6
TOTALE complessivo (*)				16.879,3

(*) Il totale dei km di linea rappresentato ricomprende complessivi 106,12 km di linea relativi a linee oggetto di subentro e disciplinate nell'ambito di appositi Contratti di Programma regionali (Umbria e Piemonte)

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

Allegato 4 b - Contratto di Programma parte Servizi
Prospetto Fonti delle risorse per cassa CdP-S 2022-2026 e quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21

Fonti per cassa CdP-S 2022-2026							Importi in mln di euro			
rigo	Conto esercizio	Cap. Bilancio Stato	2022	2023	2024	2025	2026	Totale 2022-2026	Oltre	Totale complessivo
1a	Legge 234/2021 - Legge di Bilancio 2022 e Leggi di Bilancio seguenti	1541	1.155,56	1.055,56	965,56	965,56	965,56	5.107,78		5.107,78
1b	Legge 129/2023 - Legge di Assestamento di Bilancio 2023	1541		50,00				50,00		50,00
1c	Legge 178/2020 - Legge di Bilancio 2021 e Leggi di Bilancio seguenti (risorse per servizio mezzi veloci ME-Villa S.G e ME-RC)	7255	7,10	4,26				11,37		11,37
1d	Legge 39/2024 - DL Superbonus	1541					100,00	100,00		100,00
1e	Legge 207/2024 - Legge di Bilancio 2025	1541				290,00	185,00	475,00		475,00
1	Totale Fonti c/Esercizio		1.162,66	1.109,82	965,56	1.255,56	1.250,56	5.744,15		5.744,15
rigo	Conto impianti	Cap. Bilancio Stato	2022	2023	2024	2025	2026	Totale 2022-2026	Oltre	Totale complessivo
2a	Legge 234/2021 - Legge di Bilancio 2022 (Cap 7122/PG5)	7122	500,00	1.000,00	1.100,00	900,00	1.000,00	4.500,00	600,00	5.100,00
2b	Legge 197/2022 - Legge di Bilancio 2023 (Cap 7122/PG5)	7122		0,00	200,00	200,00	200,00	600,00	2.200,00	2.800,00
2c	Legge 145/2023 - Decreto Fiscale (Cap 7122/PG5)	7122		1.000,00	-1.000,00			0,00		0,00
2d	Legge 303/2023 - Legge di Bilancio 2024 (Cap 7122/PG5)	7122			1.000,00		-1.000,00	0,00		0,00
2e	Legge 189/2024 - Decreto Fiscale (Cap 7122/PG5)	7122			1.050,00	-50,00		1.000,00		1.000,00
2f	Legge 207/2024 - Legge di Bilancio 2025 (Cap 7122/PG5)	7122				-700,00		-700,00	1.334,00	634,00
2g	Piano nazionale ripresa e Resilienza (PNRR)		30,06		60,12	100,82	109,58	300,58		300,58
2h	Piano Operativo Nazionali 2014-2020				3,16	0,50	0,49	4,15		4,15
2i	Fondo per l'adeguamento dei prezzi ex DL 73/2021 art. 1-septies co. 8	7006	14,95					14,95		14,95
2j	Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche ex DL 76/2020 art. 7 co. 1	7007		2,99	0,05	3,97		7,01		7,01
2m	Legge 39/2024 - DL Superbonus	7122					140,80	140,80	1.932,80	2.073,60
2n	Legge 111/2024 - DL Alluvioni					0,80		0,80		0,80
2	Totale Fonti c/Impianti (*)		545,00	2.002,99	2.413,32	456,10	450,87	5.868,28	6.066,80	11.935,08
3	Totale fonti		1.707,66	3.112,81	3.378,88	1.711,66	1.701,43	11.612,43	6.066,80	17.679,23

(*) Con l'approvazione dell'Aggiornamento del CdP-S 2022-26, RFI è immediatamente autorizzata ad assumere impegni di spesa nel limite del valore delle risorse rappresentate, pari a 11.935 milioni di euro.

Allegato 4 b - Contratto di Programma parte Servizi
Prospetto Fonti delle risorse per cassa CdP-S 2022-2026 e quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21

Quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21										<i>Importi in mln di euro</i>	
rigo	Quadro delle proiezioni di spesa (c/impianti)	Spesa cumulata al 2021 (p.m.)	2022	2023	2024	2025	2026	Totale 2022-2026	Oltre	Totale complessivo	
4	Manutenzione Straordinaria (Residuo CdP-S 2016-2021 e CdP 2012-2014)	7.024,51	180,09	69,84	28,12	12,00	26,76	316,81	42,73	7.384,06	
Fonti per cassa CdP-S 2012-2014/2016-2021											
rigo	Conto impianti	Cap. Bilancio Stato	Fonti cumulate al 2021 (p.m.)	2022	2023	2024	2025	2026	Totale 2022-2026	Oltre	Totale complessivo
5a	Delibera CIPE n. 33 del 23.03.2012 (valore iniziale 300 mln€)	7514	271,44						0,00		271,44
5b	Art. 1, c. 175, della l. n. 228/2012 (Legge di Stabilità 2013)	7122	300,00						0,00		300,00
5c	Delibera CIPE 22 del 18.03.2013 - risorse a valere su art. 1, c. 176, della Legge n. 228/2012 (legge di stabilità 2013)	7122	338,00						0,00		338,00
5d	Delibera CIPE 22 del 18.03.2013 - risorse a valere su art. 32, c. 1, del D.L. 98/2011	7518	240,00						0,00		240,00
5e	Bilancio di previsione dello Stato (ridestinate da Legge n. 71 24.06.2013, art. 7-ter)	1541	262,89						0,00		262,89
5f	Art 1, c- 73 della Legge 147 del 27.12.2013 (Legge Stabilità 2014)	7122	500,00						0,00		500,00
5g	Legge 147 del 27.12.2013 - Legge Stabilità 2014 (Tab E, cap 7122 Pg2) - Resi operativi da Decreto-Legge 133/14 "Sblocca Italia" convertito in Legge 164 del 11.11.2014	7122	220,00						0,00		220,00
5h	Legge 190/14 del 23.12.2014 (Legge di Stabilità 2015) - PG5	7122	4.198,35	15,65			28,97		44,62	7,03	4.250,00
5i	Legge 208/2015 - Legge di Stabilità 2016 - PG2	7122	0,00						0,00	222,03	222,03
5l	Piano Operativo Nazionale 2007-2013 (PON 07-13)	n.a.	7,50				19,03		19,03		26,53
5m	Legge 178/2020 - Legge di Bilancio 2021 -PG5	7122	0,00	52,00	50,00	50,00	50,00	50,00	252,00	500,00	752,00
5n	Fondo per l'adeguamento dei prezzi ex DL 73/2021 art. 1-septies co. 8	7006	0,00	1,10					1,10		1,10
5o	Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche ex DL 76/2020 art. 7 co. 1	7007	0,00				0,07		0,07		0,07
5	Totale Fonti c/impianti		6.338,18	68,75	50,00	50,00	98,06	50,00	316,81	729,06	7.384,06

Allegato 4 c - Contratto di Programma parte Servizi
Dettaglio assegnazione risorse dal Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, dal Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione, dal PON
Infrastrutture e Reti 2014 – 2020 e dal DL Alluvioni (ex L.111/2024 di conversione del DL 76/2024)

Importi in mln di euro

Fonte	Atto Integrativo	Lettera Premesse	Articolo 2AI	Riferimento normativo	CUP	Descrizione	CdP-S 2016-2021	CdP-S 2022-2026	Totale			
Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche	Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	C	Art. 2 co.1 lettera d)	Decreto MIT n. 97 del 31 maggio 2023 (G.U. Serie Generale n. 161 del 12 luglio 2023)	J27H22000010001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Reggio Calabria - anno 2022		0,63	0,63			
					J97H22000030001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Napoli - anno 2022		0,03	0,03			
					J47H22000030001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Bologna - anno 2022		0,09	0,09			
	Totale					J67D22000160001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Torino - anno 2023	0,43	0,43	1,17		
	Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	G	Art. 2 co.1 lettera d)	Decreto MIT n. 190 del 8 settembre 2023 (G.U. Serie Generale n. 235 del 7 ottobre 2023)	J27H22000010001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Reggio Calabria - anno 2022		0,05	0,05			
					J47H22000040001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Firenze - anno 2022		0,14	0,14			
					J67H22000030001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Torino - anno 2022		0,32	0,32			
	Totale					J67D22000160001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Torino - anno 2023	0,48	0,48	0,73		
	Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	N	Art. 2 co.1 lettera d)	Decreto MIT n. 288 del 13 dicembre 2023 (G.U. Serie Generale n. 7 del 10 gennaio 2024)	J27I180000230001	Manutenzione Straordinaria Linee Reggio - 2019		0,02	0,02			
					J87H22000220001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Bari - anno 2022		0,05	0,05			
					Totale						0,02	0,05
	Totale risorse Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche contrattualizzate nel Secondo Atto Integrativo							0,02	3,03	3,05		
	Terzo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	H	Art. 2 co.1 lettera d)	Decreto MIT n. 80 del 2 aprile 2024	J97D22000160001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Genova - anno 2023			1,17	1,17		
					J67D22000160001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Torino - anno 2023			0,43	0,43		
					Totale						0,00	1,60
Terzo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	L	Art. 2 co.1 lettera d)	Decreto MIT n. 418 del 26 settembre 2024	J27H22000030001	CdP-S Infrastruttura Energetica DOIT Reggio Calabria - anno 2022			0,03	0,03			
				J77H22000000001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Cagliari - anno 2022			0,02	0,02			
				J87D22000340001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Bari - anno 2023			0,07	0,07			
Totale					J87D22000370001	CdP-S Infrastruttura Tecnologica DOIT Ancona - anno 2023	0,03	0,03	0,12			
Terzo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	O	Art. 2 co.1 lettera d)	Decreto MIT n. 453 del 28 ottobre 2024	J27H22000030001	CdP-S Infrastruttura Energetica DOIT Reggio Calabria - anno 2022			0,13	0,13			
				J27H22000040001	CdP-S Infrastruttura Tecnologica DOIT Reggio Calabria - anno 2022			0,01	0,01			
				J47D22000180001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Bologna - anno 2023			0,71	0,71			
Totale					J67D23000090001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Torino - anno 2024	0,25	0,25	0,01			
Terzo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	O	Art. 2 co.1 lettera d)	Decreto MIT n. 453 del 28 ottobre 2024	J77H22000000001	Manutenzione Straordinaria all'Infrastruttura - anno 2022			0,01	0,01			
				J87D22000330001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Ancona - anno 2023			0,53	0,53			
				J87D23000170001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Ancona - anno 2024			0,42	0,42			
Totale					J87H21009060001	Manutenzione Straordinaria all'Infrastruttura - anno 2022	0,10	0,10	0,05			
Totale risorse Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche contrattualizzate nel Terzo Atto Integrativo					J87D20000500001	Manutenzione Straordinaria linee Napoli - anno 2021	0,05	2,23	2,27			
Totale complessivo Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche							0,07	7,02	7,08			
Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione	Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	F	Art. 2 co.1 lettera e)	Decreto MIT del 9 agosto 2023 (G.U. Serie Generale n. 230 del 2 ottobre 2023)	J87820002810001	Manutenzione Straordinaria Linee AV/AC Bologna - 2021		0,00	0,00			
					Totale						0,00	0,00
					Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	I	Art. 2 co.1 lettera e)	Decreto MIT del 25 settembre 2023 (G.U. Serie Generale n. 254 del 30 ottobre 2023)	J97H22000030001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Napoli - anno 2022		0,54
	J17H22000060001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Venezia - anno 2022		0,56					0,56			
	J27I18000230001	Manutenzione Straordinaria Linee Reggio Calabria - 2019	0,13	0,13								
	Totale					J37H22000040001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Trieste - anno 2022	3,09	3,09	0,04		
	Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	I	Art. 2 co.1 lettera e)	Decreto MIT del 25 settembre 2023 (G.U. Serie Generale n. 254 del 30 ottobre 2023)	J37H22000040001	CdP-S Infrastruttura Energetica DOIT Trieste - anno 2022			0,04	0,04		
					J47H22000030001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Bologna - anno 2022			1,81	1,81		
					J47H22000040001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Firenze - anno 2022			0,12	0,12		
	Totale					J57H22000000001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Roma - anno 2022	2,44	2,44	0,01		
	Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	I	Art. 2 co.1 lettera e)	Decreto MIT del 25 settembre 2023 (G.U. Serie Generale n. 254 del 30 ottobre 2023)	J67F19000270001	Manutenzione Straordinaria Linee Torino - 2020	0,01	0,01	0,01	0,01		
					J67H22000020001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Palermo - anno 2022		0,15	0,15			
					J67H22000030001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Torino - anno 2022		1,04	1,04			
	Totale					J77B14000350001	Manutenzione Straordinaria Linee Cagliari - 2015	0,19	0,19	0,11		
	Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	I	Art. 2 co.1 lettera e)	Decreto MIT del 25 settembre 2023 (G.U. Serie Generale n. 254 del 30 ottobre 2023)	J87B20002740001	Manutenzione Straordinaria Linee Bari - 2021	0,11	0,11	0,11	0,11		
J87H22000220001					CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Bari - anno 2022		0,21	0,21				
J97B20000480001					Manutenzione Straordinaria Linee Genova - 2021	0,02	0,02					
Totale					J97B20000490001	Manutenzione Straordinaria Linee Milano - 2021	0,34	0,34	0,06			
Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	I	Art. 2 co.1 lettera e)	Decreto MIT del 25 settembre 2023 (G.U. Serie Generale n. 254 del 30 ottobre 2023)	J97B20000500001	Manutenzione Straordinaria Linee Napoli - 2021	0,06	0,06	0,06	0,06			
				J97B20000520001	Obblighi di Legge Linee Genova - 2023	0,04	0,04					
				J97F19000270001	Manutenzione Straordinaria Linee Genova - 2020	0,00	0,00					
Totale					J97F19000290001	Manutenzione Straordinaria Linee Napoli - 2020	0,03	0,03	0,06			
Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	I	Art. 2 co.1 lettera e)	Decreto MIT del 25 settembre 2023 (G.U. Serie Generale n. 254 del 30 ottobre 2023)	J97F19000300001	Manutenzione Straordinaria Linee Verona - 2020	0,06	0,06	0,06	0,06			
				J97F19000310001	Obblighi di Legge Linee Genova - 2020	0,08	0,08					
				J97H22000010001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Genova - anno 2022		0,99	0,99				
Totale					J97H22000020001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Milano - anno 2022	3,96	3,96	0,03			
Totale complessivo Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione					J97I18000160001	Manutenzione Straordinaria Linee Genova - 2019	0,03	1,10	14,95			
Totale complessivo Fondo per l'adeguamento dei prezzi di materiali da costruzione							1,10	14,95	16,05			
PON Infrastrutture e Reti 2014-2020	Secondo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	P	Art. 2 co.1 lettera g)	Preso d'atto prot. n. 6502 del 23 aprile 2024	J27H22000010001	CdP-S Infrastruttura Fisica DOIT Reggio Calabria - anno 2022		4,15	4,15			
Totale complessivo PON Infrastrutture e Reti 2014-2020							0,00	4,15	4,15			
DL Alluvioni	Terzo Atto Integrativo al CdP-Servizi 2022-2026	K e Q	Art. 2 co.1 lettera e)	Legge 111/2024 di conversione del DL 76/2024 (G.U. Serie Generale n. 186 del 8 agosto 2024)	J57D23000020001	Alluvioni - interventi per fronteggiare gli eccezionali eventi atmosferici, fransoni ed alluvionali verificatisi a partire dal giorno 1° maggio 2023		0,80	0,80			
Totale complessivo DL Alluvioni							0,00	0,80	0,80			
Importo totale									31,13			

Allegato 6 f - Contratto di Programma - parte Servizi

Schemi di Reporting Package

Schema di rendicontazione della spesa di Manutenzione Straordinaria assets
PRM nelle stazioni

FAC-SIMILE

Annualità _____

importi in migliaia di euro

DOIT	Spesa per Manutenzione Straordinaria CdP-Servizi			
	Costo (Pianificato)	Contabilizzato al 31.12.t-1	Contabilizzato al 30.06.t	Contabilizzato annualità t (previsione)
.....				
.....				
Totale	-	-	-	-

Allegato 8 - Contratto di Programma - parte Servizi

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)	Intervallo	Penale totale per Gruppo Rete (euro)	Intervallo	Penale totale per Gruppo Rete (euro)	Intervallo	Penale totale per Gruppo Rete (euro)
A	B	C	D	E	F	G	H
1	Linee con Tg ≤ 40	0,5	100.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 0,51 e 1,00	140.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 2,00	260.000
2	Linee con 40 < Tg < 100	0,8	140.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 0,81 e 1,30	200.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 2,30	370.000
3	Linea con Tg ≥ 100	1,2	320.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 1,21 e 1,70	450.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 2,70	840.000
4	Linee all'interno dei Nodi	2,2	580.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 2,21 e 2,70	810.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 3,70	1.500.000
5	Linee AV/AC	0,9	460.000	Il valore dell'indice deve risultare compreso tra 1,00 e 1,49	640.000	Il valore dell'indice deve risultare maggiore di 2,49	1.200.000

Tempi di primo intervento (valori annuali)		I scaglione		II Scaglione		III Scaglione	
Gruppo Rete	Tempi primo intervento (tempi medi annui per Gruppo Rete)	Tempo medio di intervento (entro n. minuti rispetto al livello base)	Penale totale per Gruppo Rete (euro)	Tempo medio di intervento (entro n. minuti rispetto al livello base)	Penale totale per Gruppo Rete (euro)	Intervallo (maggiore di n. minuti rispetto al livello base)	Penale totale per Gruppo Rete (euro)
I	L	M	N	O	P	Q	R
6	Linee con Tg ≤ 40	≤ 80 min	50.000	entro 20 minuti	70.000	maggiore di 40 minuti	130.000
7	Linee con 40 < Tg < 100	≤ 80 min	70.000	entro 20 minuti	100.000	maggiore di 40 minuti	185.000
8	Linea con Tg ≥ 100	≤ 60 min	160.000	entro 20 minuti	225.000	maggiore di 40 minuti	420.000
9	Linee all'interno dei Nodi	≤ 45 min	290.000	entro 20 minuti	405.000	maggiore di 40 minuti	750.000
10	Linee AV/AC	≤ 45 min	230.000	entro 20 minuti	320.000	maggiore di 40 minuti	600.000

Indicatore di Puntualità: si rimanda al meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato "Performance Regime"

Penali previste all'Articolo 9.3

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 7	10.000
15 quanto all'articolo 5, comma 9 e 17 lett. a) ultimo periodo	2.000
16 quanto all'articolo 8, comma 1	10.000
17 quanto all'articolo 8, comma 2	20.000



CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026 – PARTE SERVIZI

Allegato 9

*Documento Illustrativo delle
Altre Attività di Gestione della Rete*



INDICE

1. SAFETY	2
1.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ:	2
1.2 RIFERIMENTI NORMATIVI	4
2. SECURITY.....	5
2.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ:	5
2.2 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE	9
3. NAVIGAZIONE	12
3.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ:	12
3.2 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE	13
4. SERVIZIO SGOMBERO INFRASTRUTTURA MEDIANTE L'UTILIZZO DI CARRI SOCCORSO ATTREZZATI O ALTRI MEZZI IDONEI	14
4.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ:	14
4.2 IL SERVIZIO FORNITO DIRETTAMENTE DA RFI	14
4.3 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE	15
5. SERVIZIO CIRCOLAZIONE	16
5.1 DESCRIZIONE ATTIVITÀ	16
5.2 RIFERIMENTI NORMATIVI ED INTESE	17

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’ANSFISA nell’Allegato “A” al Decreto 4/2012 del 9 agosto 2012, le attività di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria, di omologazione e certificazione dei materiali e dei prodotti dell’infrastruttura connessi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, nonché le prestazioni relative al monitoraggio ambientale e le prestazioni sanitarie. In tale quadro le attività del processo di Safety possono riassumersi come segue:

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

- definizione ed emanazione delle Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio per disciplinare i propri processi interni e l’operatività del proprio personale, nonché per regolare le interfacce tra il proprio personale e quello delle Imprese Ferroviarie in coerenza con le norme internazionali (STI, RID, ecc.) e nazionali cogenti, i principi contenuti nel Regolamento per la Circolazione Ferroviaria di cui all’Allegato “B” del Decreto 4/2012 dell’ANSF, le norme tecniche e istruzioni di settore e le regole di buona pratica;
- promozione ed attuazione degli interventi sulle attrezzature tecnologiche degli impianti, di linea e dei veicoli che permettano - anche in caso di degrado - l’utilizzazione delle loro capacità residue per evitare l’adozione di onerosi provvedimenti mitigativi affidati al “fattore umano”;
- svolgimento di attività di verifica, ispezione, indagine sulla sicurezza dell’esercizio e della circolazione ferroviaria (rispetto della normativa e degli standard vigenti);
- presidio della realizzazione 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. 50/2019;
- individuazione, analisi e monitoraggio dei rischi con valutazione in ottemperanza al Regolamento (UE) 402/2013 e s.m.i. in caso di modifiche di tipo tecnico, operativo e organizzativo;
- elaborazione del Piano Integrato Annuale della Sicurezza e della Relazione Annuale della Sicurezza e gestione della Banca Dati Sicurezza;
- proposizione all’ANSFISA di nuove norme di esercizio o di modifiche e integrazioni di quelle esistenti;
- 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 norme, specifiche e standard tecnici ed attività per l'ottenimento della omologazione/ certificazione/messa in servizio:

- elaborazione delle norme, specifiche e standard tecnici di costruzione, prove, controllo, manutenzione e utilizzo delle linee, degli impianti, dei sistemi e dei sottosistemi di terra in coerenza con le STI e gli standard tecnici nazionali ed internazionali;
- attribuzione ai veicoli in possesso di autorizzazione all'immissione sul mercato, della compatibilità ai fini dell'accesso alla infrastruttura ferroviaria di RFI, in quanto responsabile della gestione della circolazione;
- benessere alla valutazione di "compatibilità treno-tratta", svolta dalla IF autonomamente e nel rispetto della normativa comunitaria (IV pacchetto ferroviario);
- attività di valutazione funzionale e integrazione dei componenti/prodotti generici/applicazioni generiche/sottosistemi/sistemi infrastrutturali per il rilascio dei certificati di omologazione secondo le procedure emanate da RFI;
- ottenimento delle certificazioni/autorizzazioni all'utilizzo/autorizzazioni di messa in servizio dei componenti/prodotti generici/applicazioni generiche/sottosistemi/sistemi necessari all'infrastruttura nazionale per la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario in conformità alle norme CENELEC e secondo le procedure emanate da RFI ;
- presidio delle attività svolte nell'ambito degli Organismi Internazionali e Nazionali, con riferimento alla standardizzazione delle specifiche, delle norme e procedure in materia di interoperabilità e sicurezza ferroviaria;
- presidio e realizzazione applicazione in RFI del Registro Infrastrutture (RINF-RFI) in ottemperanza al Regolamento (UE) n. 777/2019;
- presidio delle attività legate alla Autorizzazione alla Messa In Servizio (AMIS) dei sottosistemi strutturali ai sensi del D. Lgs. 57/2019 del 14/05/2019.

Ricerca e Sperimentazione:

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

Sanitario:

- assicurare il presidio sanitario relativamente alla salute ed all'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, allo stato attuale, di poter finanziare l'attività in conto esercizio senza ricadute sulla contribuzione da Stato.

1.2 Riferimenti normativi

Si riportano di seguito i principali riferimenti normativi relativi all'attività di Safety:

- DM 138T – 31 ottobre 2000 (Atto di concessione) che prevede all'articolo 2 (oggetto e durata), quale oggetto della concessione:
 - ✓ lettera c): lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura ferroviaria nazionale ai fini della sicurezza della circolazione, qualora tali attività non siano attribuite ad apposita agenzia pubblica o ad organismi riconosciuti in ambito comunitario;
 - ✓ lettera d): lo svolgimento delle attività di collaudo e controllo dei materiali necessari all'infrastruttura, ivi comprese le certificazioni già svolte dall'Istituto Sperimentale del cessato Ente Ferrovie dello Stato di cui alla tabella A allegata al presente decreto ;
 - ✓ lettera f): lo svolgimento delle attività di natura sanitaria affidate dalla vigente normativa;
- D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50 “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”;
- D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 57 “Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)”;
- Direttiva 1/dir/2010 del 22 febbraio 2010, emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie;
- Regolamento (UE) 402/2013;
- Decreto ANSF 4/2012 del 9 agosto 2012;
- Legge n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130;
- Norme CENELEC di settore.

2. Security

2.1 Descrizione attività:

Le attività del processo di Security sono finalizzate al monitoraggio e alla salvaguardia della sicurezza del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario, delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore, nonché dei dipendenti e dell'infrastruttura stessa.

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 un riferimento e un punto di incontro delle città. Tutto questo viene esaltato nelle grandi realtà metropolitane dove la stazione è un 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 volesse arrecare danno per motivi ideologici, politici, ecc.. 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 dell'11 marzo 2004 e di Londra del 7 luglio 2005.

Oltre alle minacce di matrice terroristica, si registrano anche episodi di sabotaggio, vandalismi e furti, tutti eventi che incidono sulla regolare circolazione ferroviaria e che possono determinare gravi rischi per i soggetti presenti negli ambiti ferroviari e per i dipendenti. È 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 con 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. Periodicamente, 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.

Con efficacia 1° gennaio 2023, è avvenuta la scissione parziale da RFI del ramo d'azienda denominato "Ramo Security" in favore della consociata di nuova costituzione FS Security S.p.A. (FSSEC) a cui sono stati affidati i servizi di security e protezione aziendale.

Tra i compiti svolti 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 territoriale con cui Ferrovie dello Stato ha stipulato Protocolli di Intesa (nazionale e regionali) fin da luglio 2008.

In sintesi, le attività principali svolte possono riassumersi come segue:

- definizione di politiche e procedure in materia di protezione aziendale (sicurezza dei luoghi e delle attività industriali, tutela del patrimonio) ed elaborazione del Piano di Protezione Aziendale;
- 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 di 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 per individuare eventuali occupazioni abusive degli *asset* RFI, le cui operazioni di sgombero e chiusura/demolizione vengono gestite dalle FF.OO con il supporto delle preposte strutture societarie;
- ✓ gestione in ambito ferroviario del trasporto di manifestanti e tifosi, in collaborazione con le Questure e la Polizia Ferroviaria, anche grazie alla partecipazione all'Osservatorio Nazionale sulle Manifestazioni Sportive;
- 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;
- identificazione e salvaguardia dei punti sensibili della rete, anche in collaborazione con le Istituzioni preposte a livello Nazionale e Internazionale;
- valutazione dei rischi di security ai fini della progettazione e implementazione delle misure di prevenzione e mitigazione, anche in relazione alla gestione dell'emergenza;
- 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;
- 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);
- ove necessario, attività di accertamento delle infrazioni alle norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie (DPR 753/80);
- studio e sviluppo, in accordo con le competenti strutture societarie, delle normative e delle specifiche tecniche di security;
- sviluppo dei progetti per l'installazione delle contromisure tecnologiche/infrastrutturali finalizzate 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 quali stazioni, sottostazioni elettriche, gallerie, posti tecnologici;
- partecipazione a tavoli/Gruppi di Lavoro istituzionali nazionali ed internazionali di settore; adesione a organizzazioni o enti che promuovono e diffondono la cultura della security anche in relazione alle minacce emergenti:
 - ✓ partecipazione Osservatorio Nazionale Furti di rame istituito presso il Ministero dell'Interno che elabora strategie coordinate di prevenzione e contrasto del fenomeno, con la partecipazione anche di altri stakeholder pubblici e privati;
 - ✓ collaborazione con l'UIC - Union Internationale des Chemins de fer – ed in particolare con il Dipartimento Security e con la “Security Platform” - al fine di promuovere le *best practices* di settore, favorire la cooperazione internazionale fra imprese del settore, e contribuire ad individuare le più adeguate misure di prevenzione e contrasto degli illeciti;
 - ✓ partecipazione al COLPOFER (Gruppo Speciale in seno alla citata UIC) 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 societarie prendono parte a tutti i Gruppi di Lavoro istituiti presso tale organismo che afferiscono, tra gli altri, il coordinamento nei Grandi Eventi Internazionali (es. Olimpiadi); la protezione contro il terrorismo e attività estremiste; la sicurezza nel trasporto merci pregiate/pericolose; le frodi/contraffazione di titoli di viaggio; il “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 uffici, cancelleria; pagamento utenze, imposte, ecc.);
- oneri di accasermamento del personale (alloggio individuale per Dirigenti Compartimenti Polfer e Responsabili Posti Polfer; alloggio collettivo per il restante personale Polfer; arredi e pagamento utenze alloggi collettivi);
- indennità per scorte a bordo treno;
- indennità per i servizi di vigilanza scalo diurna e notturna.

In tale scenario si inseriscono necessariamente anche le minacce di tipo informatico al complesso patrimonio tecnologico del Gestore. Negli ultimi decenni c’è stata una forte spinta all’innovazione tecnologica che ha introdotto nuovi sistemi informatici mediante i quali è aumentata l’offerta di servizi offerti dal Gestore e contemporaneamente si è prodotta un’ottimizzazione delle risorse. Oggi questo patrimonio tecnologico può essere un elemento di vulnerabilità perché, se compromesso, potrebbe essere messa a rischio anche la sicurezza stessa dei viaggiatori ma anche dei dipendenti e degli operatori dell’infrastruttura stessa.

Progetto Gate e altre attività operative

A partire dal 2015 si è avviato nuovo modello di HUB ferroviario da applicare principalmente presso le grandi stazioni di RFI. Tale iniziativa, conosciuta con il nome di “Progetto Gate”, prevede la suddivisione delle aree di stazione in due macro-zone. L’area denominata di I (primo) livello è una zona di stazione aperta al pubblico dove trovano collocazione gli esercizi commerciali. L’area di II (secondo) livello è quella prettamente dedicata all’esercizio ferroviario, e comprende le banchine e le zone in testa ai binari.



L’area di II (secondo) livello è quella prettamente dedicata all’esercizio ferroviario, e comprende le banchine e le zone in testa ai binari.

Il modello di HUB ferroviario adottato prevede che l’accesso all’area di II livello sia reso possibile unicamente a coloro i quali siano in possesso di un regolare titolo autorizzativo, oltre che al personale ferroviario autorizzato. Le due aree sono pertanto delimitate da setti fissi di separazione ed il transito tra di esse può avvenire solo attraverso appositi punti di passaggio denominati “Gate”. Presso questi ultimi avviene il controllo delle autorizzazioni che può essere effettuato manualmente da parte del personale di FS Security appositamente incaricato, ovvero in maniera automatica grazie all’utilizzo di tornelli dotati di appositi sistemi di lettura. Anche in quest’ultimo caso, resta necessaria la presenza, seppur limitata, del personale di FS Security per la corretta gestione dei flussi.

Il progetto Gate si è reso necessario per dare risposta alla crescente esigenza di sicurezza, espressa anche attraverso richieste istituzionali da parte delle Prefetture, presso le principali stazioni del circuito ferroviario, spesso oggetto di numerosi atti illeciti ed attività abusive.

Gli accessi vengono gestiti attraverso varchi automatici (tornelli) o presidiati da personale di FS Security che garantisce l’ottimale afflusso/deflusso di persone, beni e mezzi da e verso le banchine

anche mediante la verifica del possesso di titolo autorizzativo da parte dei viaggiatori. Ad oggi le stazioni nelle quali risulta attivo un servizio di controllo accesso ai gate, mediante soluzioni non automatizzate o tornelli risultano Roma Termini, Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Venezia S. Lucia, Firenze S. M. Novella, Napoli Centrale.

Di rilievo sono inoltre le attività svolte dalla società FS Security e dai loro Presidi Territoriali che in coerenza con gli indirizzi e le politiche aziendali e di Gruppo, svolgono le seguenti attività con riguardo al proprio ambito territoriale:

- Attuazione delle politiche, delle strategie e dei piani operativi elaborati dalle competenti Strutture a livello aziendale e di Gruppo, finalizzati alla tutela degli *asset* societari;
- Monitoraggio delle criticità di *security* attraverso costanti attività di rilevamento degli eventi anomali che interessano il patrimonio societario;
- Organizzazione e svolgimento, mediante l'impiego di personale specializzato, mezzi tecnici (ad es. apparati tecnologici per la verifica dei titoli autorizzativi) ed infrastrutture funzionali (*gate* di accesso), di tutte le attività finalizzate al controllo ed alla ottimale gestione dei flussi di passeggeri e beni all'interno delle aree di esercizio ferroviario nelle stazioni di Firenze Santa Maria Novella, Milano Centrale, Roma Termini, Napoli Centrale, Torino Porta Nuova e Venezia Santa Lucia;
- Predisposizione dell'analisi dei rischi cui gli *asset* situati sul territorio di competenza sono soggetti, avvalendosi dell'apposito sistema di supporto informativo;
- Supporto alla definizione del piano di tutela del patrimonio societario per gli aspetti di propria competenza;
- Gestione dei rapporti istituzionali con i referenti territoriali di Protezione Civile, Forze dell'Ordine e Polizia Ferroviaria, Prefetture e Questure, al fine di tutelare gli interessi societari all'occorrere di eventi e condizioni potenzialmente incidenti sulla regolarità della circolazione e sulla sicurezza ferroviaria (ad es.: spostamento di tifosi e/o manifestanti, disinnescio di ordigni bellici, occupazioni della sede ferroviaria, anomalie rilevanti ed incidenti di esercizio);
- Supporto tecnico-operativo, su richiesta dell'Autorità Giudiziaria, relativamente all'impiego di apparati tecnologici (ad es. di videosorveglianza) finalizzato al contrasto di reati perpetrati ai danni della Società o di reati compiuti all'interno di *asset* societari e di Gruppo (furto rame, furto gasolio, danneggiamenti, ecc.);
- Partecipazione all'Osservatorio sulle Manifestazioni Sportive, agli Osservatori Provinciali e Regionali Furti Rame, ai Comitati Territoriali, ai Comitati Provinciali Ordine e Sicurezza Pubblica, ai Comitati Provinciali di Difesa Civile, al Comitato Operativo Viabilità e ad altri consessi di volta in volta definiti;
- Predisposizione e svolgimento di specifiche attività di *security* volte alla prevenzione e/o alla gestione di situazioni critiche e di anomalie riscontrate nelle rispettive aree di competenza;
- Attività di contestazione, accertamento e verbalizzazione relativamente alle infrazioni di cui alle norme contenute nel DPR 753/1980;
- Presenziamento e monitoraggio degli *asset* societari in occasione di tutti eventi che possano arrecare nocumento (ad es. incidenti, manifestazioni, grandi eventi sportivi/culturali) ai beni societari o provocare ripercussioni sui processi produttivi, svolgendo le opportune attività di raccordo con le Autorità di Pubblica Sicurezza;

- Attività di controllo sugli Istituti di Vigilanza privata incaricate dello svolgimento di servizi di sicurezza in ambito ferroviario;
- Collaborazione nella definizione delle esigenze di *budget*, anche in relazione ai servizi ed alle dotazioni della Polizia Ferroviaria, monitorando altresì l'andamento degli interventi pianificati per la manutenzione degli immobili in uso alla predetta Polfer;
- Attività di verifica rispetto alle procedure vigenti per l'accesso ai siti aziendali;
- Collaborazione con le Strutture societarie competenti in merito al contrasto di reati e di fenomeni potenzialmente lesivi degli interessi aziendali (truffe, frodi, furti, danneggiamenti);
- Collaborazione ove opportuno alla pianificazione ed alla preparazione di esercitazioni di Protezione e Difesa Civile (es. simulazioni di calamità naturali) finalizzate a testare l'efficacia e l'efficienza dei Piani di Emergenza Interni (PEI), prendendovi altresì parte ove previsto.

Come già specificato in precedenza, alcune delle attività sopra descritte possono rientrare nell'ambito dei Contratti di Programma – parte Investimenti.

2.2 Riferimenti normativi ed intese

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

- l'articolo 11 del D.Lgs. C.P.S. 10 luglio 1947 n. 687, ratificato con legge 7 aprile 1956, n. 561, attribuisce all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, l'onere di provvedere, d'intesa con il Ministro dell'Interno, all'accasermamento del personale assegnato ai servizi di Polizia Ferroviaria;
- il D.M. 30 marzo 1920, del D.M. 2 agosto 1977, del D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, nonché del D.M. 16 marzo 1989, e successive modifiche, la Specialità di Polizia Ferroviaria della Polizia di Stato (di seguito "Polizia Ferroviaria") è l'organo al quale compete, in via permanente, di assicurare la prevenzione e repressione dei reati, la tutela dell'ordine pubblico e dell'incolumità dei cittadini in ambito ferroviario;
- l'art 5 legge 19 aprile 1985, n. 150 prevede che le spese occorrenti per il funzionamento degli uffici e dei posti di Polizia Ferroviaria, nonché quelle per l'effettuazione dei servizi resi nell'interesse dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, siano a carico di quest'ultima;
- il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 31 ottobre 2000 n. 138/T, ha concesso ad RFI la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, stabilendo all'art.3, l'obbligo per il concessionario di garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, nonché di mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza allineati e comparabili a quelli delle principali reti europee, anche con riferimento ai nuovi sistemi di sicurezza sulle linee e sugli impianti; inoltre l'art.9 del richiamato decreto di concessione sancisce che RFI, per esigenze di difesa nazionale, ordine pubblico e protezione civile, è tenuta a rispettare gli obblighi e prestare i servizi richiesti dalle competenti autorità, con oneri da determinarsi in appositi contratti stipulati tra il Concessionario e l'autorità richiedente;
- il D.lgs. 259/2003 "Codice delle comunicazioni elettroniche" all'art. 96 prescrive in merito alle prestazioni a fini di giustizia - obbligatorie per gli operatori - da effettuate a fronte di richieste di intercettazioni e di informazioni da parte delle competenti Autorità Giudiziarie. In ambito RFI, relativamente a tali obblighi connessi alla licenza del sistema radiomobile

proprietario con prefisso “313”, la Struttura Protezione Aziendale è responsabile di curare detti rapporti con le Autorità Giudiziarie;

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

- Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”.

3. Navigazione

3.1 Descrizione attività:

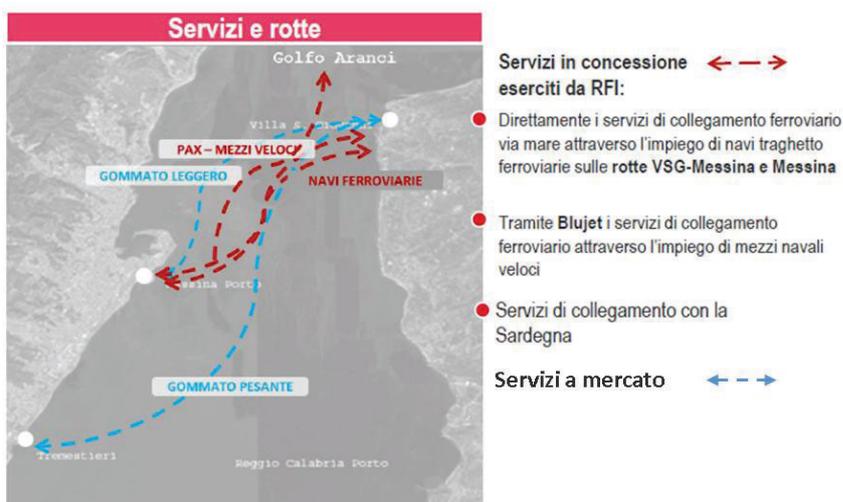
La Navigazione ricomprende le attività connesse al traghettamento dei treni, ivi compresi i servizi di manovra, ed i servizi di trasporto passeggeri con navi veloci, sulla tratta Villa San Giovanni-Messina, ai sensi dell'Atto di Concessione (collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna), così come modificato dal dall'articolo 47, comma 11bis del DL n.50 del 24 aprile 2017 (convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017 n.96) e s.m.i..

I servizi di navigazione **in concessione**, (traghettamento ferroviario via mare attraverso l'impiego di navi ferroviarie e mezzi navali veloci) sono gestiti da RFI direttamente o tramite sue controllate come segue:



- **RFI** svolge direttamente i servizi di traghettamento ferroviario relativi al collegamento ferroviario di treni passeggeri e merci tra Villa S. Giovanni e Messina ed al collegamento ferroviario verso la Sardegna;
- la controllata **BluJet** effettua il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni-Messina.

Figura 1 - servizi e rotte offerti



Flotta navale

Nel momento in cui si scrive, i servizi di traghettamento ferroviario sono svolti da RFI per mezzo di una flotta composta dalle seguenti navi traghettamento Scilla, Villa e Messina a cui si è aggiunta la Iginia inaugurata il 7 marzo 2022 ed operativa a far data dal giorno successivo.

BluJet si avvale dei seguenti mezzi navali veloci: Selinunte e Tindari.

Figura 2 – flotta attuale

RFI	BluJet
<i>Navi traghettamento</i>	<i>Mezzi navali veloci</i>
Villa	Selinunte
Scilla	Tindari
Messina	
Iginia	

Le navi Iginia e Messina sono entrambe progettate e provviste di impianti, componenti e mezzi procedurali per controllare ed impedire l'emissione di sostanze inquinanti in mare e in aria (certificazione "Green Plus" rilasciata dal Registro Italiano Navale). La nave Iginia, inoltre, dispone anche di un sistema di propulsione ibrido, con propulsori elettrici che consentono di azzerare le emissioni inquinanti e di CO2 in porto e nelle manovre di entrata e di uscita e batterie ricaricate da pannelli solari/prese di terra (da cui alimentarsi quando ormeggiate nelle invasature) che alimentano servizi essenziali e non essenziali e servizi di emergenza (certificato dalla notazione addizionale di classe "Battery Powered" rilasciata dal Registro Italiano Navale).

3.2 Riferimenti normativi ed intese

Di seguito si riportano i principali riferimenti normativi:

- D.M. n. 138/T del 31/09/2000 e s.m.i.;
- Legge n. 96 del 21 giugno 2017 di conversione del Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50;
- Legge n. 126 del 13 ottobre 2020 di conversione del Decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104.

4. Servizio Sgombero Infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei

4.1 Descrizione attività:

Il servizio di sgombero dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei è attualmente fornito da RFI a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le Imprese Ferroviarie.

La necessità del servizio sorge ogni qualvolta si verifichi il blocco della marcia di un treno, aggravato dall'impossibilità del materiale rotabile a essere movimentato direttamente sulla sede ferroviaria (ad es.: svio, assi bloccati). L'intervento con carro soccorso è essenzialmente finalizzato a liberare l'infrastruttura, in modo da ripristinarne al più presto il normale utilizzo.

Attualmente la modalità del servizio si compone di due fasi:

- fase 1 - riposizionamento del materiale sviato/bloccato sulla sede ferroviaria/su carrellini;
- fase 2 - ricovero dei veicoli ed eventuale loro trasferimento in luogo sicuro.

RFI fornisce il servizio a far data dal 1° luglio 2018, in applicazione delle Misure 4.5 e 4.6.1.c dell'Allegato alla Delibera ART n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, che prevede che il Gestore Infrastruttura debba provvedere, direttamente o attraverso l'affidamento del servizio ad un soggetto terzo, scelto attraverso procedure ad evidenza pubblica, a garantire la disponibilità dei mezzi attrezzati e la loro ottimale gestione, ivi inclusa l'allocazione lungo la rete.

A tal riguardo, nelle more di una propria riorganizzazione interna che consenta di erogare direttamente il servizio in esame, alla suddetta data RFI ha affidato detto servizio a Trenitalia con apposito contratto. In considerazione dell'imminente scadenza del contratto di affidamento in essere (giugno 2025), è in fase di definizione il nuovo contratto di affidamento del servizio a valere nel periodo giugno 2025 – dicembre 2026.

Il servizio viene effettuato con mezzi e personale di Trenitalia afferenti a 20 sedi di carro soccorso distribuite su territorio nazionale.

Ogni intervento prevede lo spostamento su ferrovia del carro soccorso, dalla propria sede al sito interessato, con locomotore (Diesel e/o Elettrico secondo le specifiche necessità) ed a bordo una squadra costituita da un capo deposito e da diversi agenti delle officine. Una volta raggiunto il luogo dell'evento che ha richiesto l'intervento del carro soccorso, i tecnici di Trenitalia attuano le due fasi della modalità del servizio sopra richiamate.

4.2 Il servizio fornito direttamente da RFI

A partire da giugno 2025, il servizio in questione verrà erogato direttamente da RFI unicamente sulla rete ferroviaria della Sicilia. Progressivamente (e al massimo entro la scadenza del nuovo contratto di affidamento del servizio a Trenitalia in fase di definizione) RFI estenderà l'erogazione del servizio sulla restante rete ferroviaria nazionale e nelle reti regionali ove RFI riveste il ruolo di Gestore dell'Infrastruttura. Si precisa che la nuova modalità di servizio (c.d. *rerailling*) erogato direttamente da RFI consisterà esclusivamente nel riposizionamento del materiale sviato/bloccato sulla sede ferroviaria/su carrellini.

Ai fini dell'intervento, la squadra dei tecnici specializzati di RFI si sposterà via strada (mediante un mezzo-officina gommato dotato di attrezzatura trasportabile: piastre di contrasto, slitte di posizionamento, pompa, ecc.) di RFI fino al sito interessato dallo svio, o via rete ferroviaria (mediante mezzi d'opera di RFI), se il sito dello svio non fosse accessibile via strada.

I mezzi-officina gommati sono stati assegnati, uno per sede, alle n.15 basi destinate ad effettuare tali attività, unitamente ad un presidio ridotto aggiuntivo in Sardegna.

L'eventuale successivo trasferimento del materiale riposizionato in sede fino al più vicino punto di ricovero non sarà ricompreso nella nuova modalità del servizio a cura diretta di RFI e potrà avvenire con lo stesso locomotore titolare del convoglio "riposizionato" o con un locomotore di soccorso appositamente richiesto con le regole e modalità attualmente in vigore e disciplinate nel Prospetto Informativo della Rete per lo sgombero in linea, secondo le eventuali limitazioni di velocità e prescrizioni tecniche definite da RFI (post attività di *rerailling*) e d'intesa con l'IF interessata.

4.3 Riferimenti normativi ed intese

Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014.

5. Servizio Circolazione

5.1 Descrizione attività

RFI organizza le attività di comando e controllo e provvede alla gestione sicura della circolazione dei treni su una rete di **oltre 16.800 km di linee e circa 2.200 stazioni**, per diverse Imprese Ferroviarie clienti che svolgono servizi di trasporto passeggeri e merci.

Il processo della circolazione è regolato da un insieme di norme, procedure e modelli organizzativi tarati sulle caratteristiche infrastrutturali e sull'attrezzaggio tecnologico delle linee e degli impianti che ne permettono l'utilizzo ottimale in termini di sicurezza e di capacità.

Tutte le attività di gestione della circolazione sono volte ad ottimizzare l'uso della capacità della rete e ad accrescere la qualità dell'offerta alle Imprese ferroviarie e delle condizioni del traffico ferroviario.

Attraverso il coordinamento delle strutture operative centrali e delle sale territoriali, RFI gestisce la circolazione sulla base delle tracce orarie assegnate, delle tracce straordinarie ulteriormente disponibili o delle loro variazioni; garantisce la programmazione e l'erogazione dei servizi previsti dal PMdA e degli altri servizi accessori; se necessario, garantisce l'accesso alle aree individuate per l'erogazione di tali servizi.

In caso di eventi che causano perturbazione alla circolazione, RFI adotta le procedure tese a minimizzare i tempi per il ripristino delle normali condizioni di circolazione e ridefinisce il programma di circolazione tenendo conto della capacità residua e dei criteri previsti dalle norme di sicurezza e dal PIR in vigore.

Attraverso le figure e le strutture appositamente individuate, presidia il processo di analisi della circolazione e di attribuzione delle cause di ritardo al fine dell'applicazione di quanto previsto dai contratti di utilizzo dell'infrastruttura e dal sistema di Performance Regime definito nel PIR.

Un consolidato processo di miglioramento governato attraverso il Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) e sistemi informativi evoluti garantisce la rendicontazione della produzione e dei servizi erogati alle Imprese Ferroviarie.

Organizzazione del servizio

Il servizio è assicurato attraverso le strutture centrali di Direzione Circolazione e Orario che sovrintendono la Sala Operativa Nazionale e le strutture territoriali suddivise in 11 Aree che, oltre al personale addetto ai processi di supporto al servizio, gestiscono 15 sale Circolazione e le stazioni della Rete.

Le tecnologie per il distanziamento tra treni in linea (i cosiddetti sistemi di blocco), gli apparati di sicurezza per la gestione degli itinerari nelle stazioni e i sistemi di telecomando rappresentano gli elementi che determinano diversi Modelli organizzativi di gestione della circolazione e del traffico ferroviario, definiti sistemi di esercizio (Dirigenza locale, Dirigenza Centrale, Dirigenza Centrale Operativa).

Gran parte della rete è gestita tramite complesse tecnologie di comando e controllo a distanza (SCC, ACCM, CTC) governate da posti centrali di coordinamento. Queste implementano il presidio umano, facendo evolvere l'organizzazione verso



modelli di gestione della circolazione sempre più avanzati, che miglioreranno la tempestività dell'erogazione di informazioni alla clientela e il monitoraggio della puntualità dei treni.

Nelle stazioni e nelle sale Circolazione il servizio è organizzato su turni rotativi che garantiscono il presidio del processo h24, gestendo la circolazione di oltre 9.000 treni al giorno su oltre 24.000 chilometri di binario, in coerenza con la programmazione dei treni e delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della Rete.

5.2 Riferimenti normativi ed intese

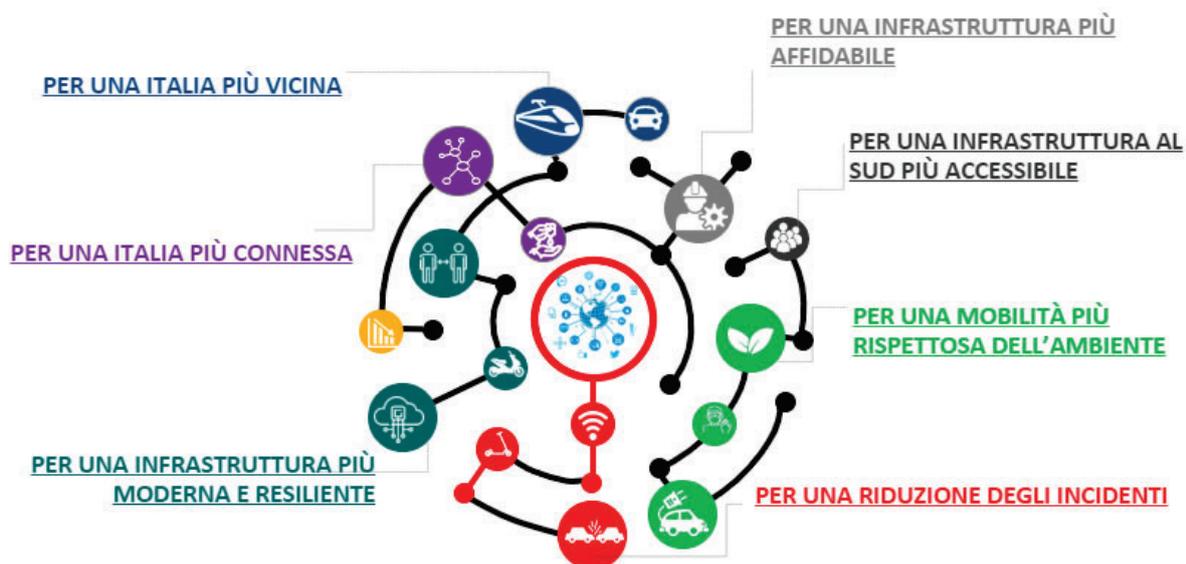
- D.M. n. 138/T del 31/09/2000 e s.m.i.;
- Decreto legislativo n. 112/2015 del 15/07/2015;
- Legge n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130.



Aggiornamento 2025 Contratti di Programma 2022-2026

APPENDICE N. 11
alla Relazione Informativa

“I Contratti di Programma MIT – RFI e lo sviluppo sostenibile”



Sommario

1	Premessa	2
2	L'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e gli obiettivi di sviluppo sostenibile	3
3	La rete RFI nel settore trasporti: differenze territoriali, traffico ed emissioni.....	5
3.1	Differenze territoriali	6
3.2	Traffico.....	8
3.3	Emissioni	10
4	I Contratti di Programma e gli obiettivi di sviluppo sostenibile	13
5	Focus: Valutazione quantitativa impatti su ambiti di rilevanza.....	18
5.1	Riduzione di inquinanti atmosferici e gas climalteranti.....	18
5.2	Impatto economico e occupazionale.....	21
5.3	Aumento del livello di sicurezza.....	22
5.4	La centralità delle stazioni ferroviarie per la fruibilità dei territori.....	29
6	Criteri di sostenibilità nella progettazione e realizzazione delle infrastrutture ferroviarie	31

1 Premessa

Con la delibera n. 25 del 2 agosto 2022, il CIPESS ha approvato il Contratto di programma – parte investimenti 2022-2026 (CdP-I) di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), ai sensi del decreto legislativo n. 112 del 2015, articolo 15, comma 2. Tale norma, come modificata dall'articolo 5 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, ha previsto un nuovo iter di formazione e approvazione dei contratti di programma, con approvazione del Contratto in questione da parte del CIPESS.

La delibera introduce ulteriori prescrizioni rispetto al testo del Contratto di programma RFI 2022-2026 - parte investimenti concertato fra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Ministero dell'economia e delle finanze. In particolare, viene disposto quanto segue: *“Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di Amministrazione vigilante, e Rete ferroviaria italiana S.p.a., in qualità di società concessionaria della rete infrastrutturale ferroviaria nazionale e titolare del Contratto di programma 2022-2026 – parte investimenti, dovranno prevedere, nel prossimo aggiornamento del medesimo Contratto di programma 2022-2026 – parte investimenti, l’inserimento di un documento contenente la valutazione complessiva della coerenza del contratto stesso con i principi dello sviluppo sostenibile, includendo, tra l’altro, una valutazione quantitativa dell’impatto sulla riduzione, a interventi conclusi, delle emissioni di gas ad effetto serra, oggetto degli obiettivi europei definiti nel piano «Fit for 55»”.*

Il presente documento costituisce pertanto un aggiornamento dell'Appendice 11 ai precedenti Contratti di Programma, elaborato tenendo conto delle indicazioni del CIPESS ed ulteriormente integrata con approfondimenti su aspetti relativi alla coerenza dei Contratti con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile.

2 L’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e gli obiettivi di sviluppo sostenibile

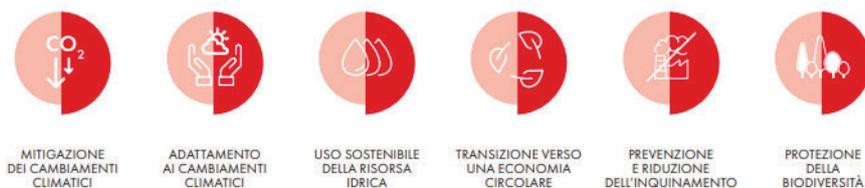
Il sistema ferroviario rappresenta uno degli elementi cardine per il perseguimento di un modello di sviluppo sostenibile ed assume un’importanza chiave all’interno dell’Agenda 2030 soprattutto in considerazione del contributo diretto e indiretto che può generare su molti dei 17 *Sustainable Development Goals* (SDGs) – dal diritto alla mobilità delle persone, al superamento delle disuguaglianze, passando dalla lotta al cambiamento climatico –, nonché sugli impegni previsti dal Green Deal, il Next Generation EU, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

In questa prospettiva, il MIT e il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) sono chiamati a svolgere un ruolo fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni definiti nel 2020 dalla “*Sustainable and Smart Mobility Strategy*” della Commissione Europea (v. Par. 3.3) e per il completamento dello spazio unico europeo dei trasporti delineato con il Libro Bianco del 2011 al fine di promuovere la coesione, la riduzione delle disparità regionali, il miglioramento della connettività e l’accesso al mercato interno per tutte le regioni.

Le infrastrutture ferroviarie rappresentano un’occasione concreta per supportare lo sviluppo sostenibile dei territori e delle comunità interessate, non solo in relazione alla loro capacità di offrire un nuovo scenario di mobilità sostenibile, ma in un’accezione più ampia di coesione sociale, accessibilità, attrattività dei luoghi, riduzione dei divari, incremento della qualità della vita e dei servizi ecosistemici e, più in generale, di crescita economica, sociale, culturale e turistica attenta al contesto ambientale e paesaggistico.

Per massimizzare il suo contributo, RFI è impegnata ad orientare le proprie attività di sviluppo, manutenzione e gestione dell’infrastruttura ferroviaria ai principi, criteri e standard di sostenibilità anche con il coinvolgimento dell’intera catena del valore e, in particolare, della *supply chain*. Ciò si concretizza tanto nelle attività di investimento quanto in quelle gestionali, con l’adozione di soluzioni tecniche, progettuali e operative capaci di aumentare la connettività, le performance e l’attrattività dell’infrastruttura ferroviaria e di contribuire alla mitigazione del cambiamento climatico sia per effetto dello *shift modale* di persone e merci dalla gomma al ferro, sia per l’adozione di materiali e metodologie operative improntate ai migliori standard di sostenibilità che tengano conto dell’intero ciclo di vita delle opere e dei servizi.

La sostenibilità degli investimenti RFI riguarda l’opera nella sua complessità, a partire dalle scelte e le modalità di progettazione fino alla realizzazione (v. Cap. 6 “*Criteri di sostenibilità nella progettazione e realizzazione delle infrastrutture ferroviarie*” del presente documento), messa in esercizio e gestione della stessa. L’approccio alla progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie ha trovato piena applicazione nell’ambito di tutte le misure inserite nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, per le quali è stata verificata la conformità al principio del “*Do No Significant Harm*” (DNSH) definito dal Regolamento (UE) 2020/852 (c.d. Regolamento “*Tassonomia*”) in base al quale un’attività economica è sostenibile se contribuisce ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dallo stesso Regolamento senza arrecare danno ai restanti obiettivi ambientali.



La “nuova” chiave di lettura connessa al rispetto del principio DNSH a cui sono stati sottoposti gli investimenti ferroviari ha permesso di esplicitare in modo organico come la sostenibilità dell’infrastruttura di RFI non sia solo una caratteristica intrinsecamente connessa alla modalità di trasporto per cui è realizzata, ma anche una qualità da costruire operativamente affiancando al rispetto dei vincoli normativi

e procedurali consolidati l'adozione volontaria delle migliori *best practice* di progettazione e realizzazione delle infrastrutture, per creare valore condiviso per i territori e per tutti gli stakeholder.

Inoltre, RFI – nell'ambito del Gruppo FS – annualmente contribuisce alla *disclosure* di sostenibilità ai sensi del citato Regolamento “Tassonomia”, dei relativi regolamenti delegati e della normativa vigente in materia di rendicontazione di sostenibilità¹, contribuendo anche alla predisposizione dell'informativa di accesso a finanziamenti green. L'*assessment* effettuato da RFI ha consentito di determinare, per il 2023, che oltre l'80% di ricavi, costi operativi e investimenti 2023 di RFI sono legati ad attività eco-sostenibili che contribuiscono agli obiettivi di mitigazione del/adattamento al cambiamento climatico.

Particolare rilevanza, anche alla luce di uno dei sei obiettivi ambientali di cui al Regolamento Tassonomia – l'adattamento al cambiamento climatico – hanno assunto le iniziative volte a rafforzare la resilienza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN) in ragione sia della complessità geomorfologica del territorio su cui si estende la rete sia del contesto climatico in continua evoluzione. In questo senso è previsto un programma di interventi, finanziato in parte dal Contratto di Programma-Servizi e in parte dal Contratto di Programma-Investimenti, finalizzato a migliorare la resilienza dell'infrastruttura e volto contestualmente al miglioramento delle performance e dell'affidabilità del servizio, alla riduzione del costo emergente indotto dal cambiamento climatico e al rafforzamento della sicurezza di circolazione, attraverso i più opportuni interventi gestionali, fisici e tecnologici sulla rete con logica proattiva.

Tra le iniziative di RFI in materia di adattamento ai cambiamenti climatici, particolare rilevanza ha assunto l'elaborazione del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PACC), strumento di pianificazione che prevede una gestione strutturata di misure e azioni finalizzate a rafforzare la capacità di adattamento dell'infrastruttura ferroviaria, in coerenza con il Framework di resilienza climatica del Gruppo FS e con gli indirizzi del Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE).

In conclusione, appare evidente che l'orientamento alla sostenibilità di RFI riguarda trasversalmente molte delle attività disciplinate attraverso i Contratti di Programma che, pur mantenendo continuità relativamente agli impegni ed alle attività oggetto dei precedenti atti contrattuali, si sono conformati agli indirizzi, ai criteri e alle previsioni del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) e dell'“Allegato Infrastrutture” al Documento di Economia e Finanza 2024. Con il Capitolo 4 “*Il Contratto di Programma e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile*” del presente Allegato, si sottolinea la coerenza complessiva dei Contratti di Programma con il suddetto quadro strategico e normativo, attraverso la rappresentazione del contributo che gli interventi contrattualizzati, parte Servizi e parte Investimenti, sono in grado di produrre in termini di raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile.

¹ Il 5 gennaio 2023 è entrata in vigore la Direttiva (UE) 2022/2464 *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) recepita nell'ordinamento italiano con il D.Lgs. 125/2024 che prevede un rafforzamento degli obblighi di *disclosure* delle informazioni di sostenibilità. Il Gruppo FS ha l'obbligo di applicazione della CSRD nel reporting 2025 sul *Fiscal Year* 2024.

3 La rete RFI nel settore trasporti: differenze territoriali, traffico ed emissioni

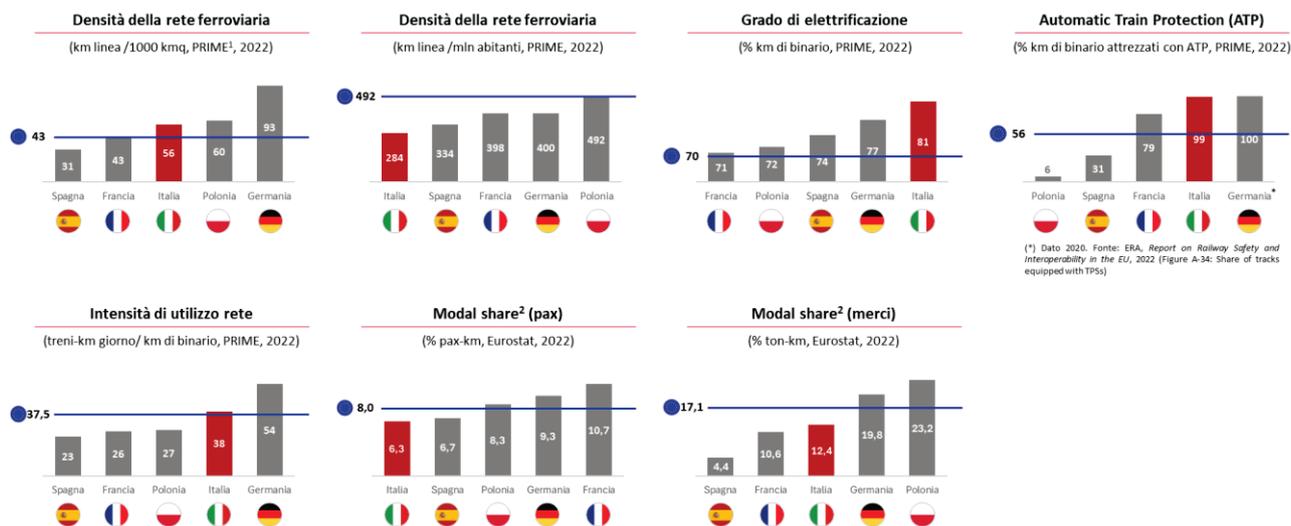
Le infrastrutture sono essenziali per permettere la mobilità delle persone, lo spostamento delle merci, la fornitura di acqua ed energia, la qualità abitativa e dell'ambiente di vita, la trasmissione di informazioni e la comunicazione tra soggetti geograficamente distanti.

Esse costituiscono, quindi, la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale di un territorio, influenzandone la produttività, facilitando il commercio con altre aree e mercati, migliorando l'inclusione economica e sociale.

Le differenze tra le dotazioni infrastrutturali dei territori si traducono in differenze tra livelli e opportunità di sviluppo e di accesso ai servizi di base.

Rispetto alla media europea, la rete italiana presenta una maggiore densità di rete in relazione all'estensione territoriale, ma una minore densità in relazione alla popolazione. Si caratterizza inoltre per un elevato livello di elettrificazione, dotazione tecnologica ed intensità di utilizzo. La quota modale del ferro risulta inferiore alla media europea, sia per il comparto passeggeri che merci.

Benchmark con i principali Gestori europei



(1) PRIME: Platform of Rail Infrastructure Managers of Europe

(2) La quota modale è riferita all'*inland transport*

Fonte: elaborazioni su dati PRIME ed Eurostat (2021 e 2022)

3.1 Differenze territoriali

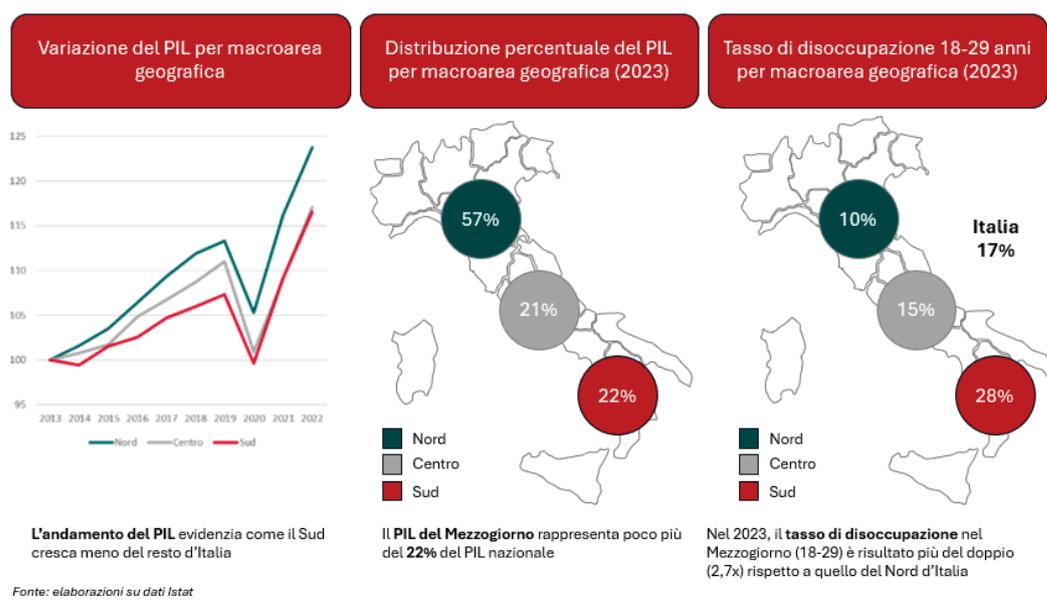
Oltre che nel confronto con gli altri Paesi significative differenze nella dotazione infrastrutturale sono riscontrabili anche tra le diverse aree del Paese. Numerose analisi suggeriscono che il ritardo nel settore comporti forti ripercussioni sul fronte economico costituendo un ostacolo al recupero di competitività.

Area Geografica	% Km Doppio Binario su Totale	% Km Elettrificata su Totale	% Km Linea AV su Totale	Km di rete per 10.000 ettari	km rete per 10.000 abitanti
Italia	46%	73%	7%	5,6	2,9
Nord	51%	81%	7%	6,3	2,8
Liguria	68%	96%	0%	9,0	3,2
Lombardia	49%	84%	8%	7,3	1,7
Piemonte	40%	73%	6%	7,7	4,6
Valle D'Aosta	0%	0%	0%	2,5	6,6
Emilia-Romagna	61%	94%	19%	5,9	3,0
Friuli-Venezia Giulia	64%	82%	0%	5,9	3,9
Trentino-Alto Adige	54%	81%	0%	2,6	3,3
Veneto	51%	74%	2%	6,5	2,4
Centro	58%	79%	12%	6,0	3,0
Lazio	71%	92%	19%	7,1	2,1
Marche	53%	70%	0%	4,2	2,6
Toscana	54%	66%	11%	6,4	4,0
Umbria	43%	95%	8%	5,0	5,0
Mezzogiorno	32%	59%	2%	4,6	2,9
Abruzzo	23%	60%	0%	4,8	4,1
Basilicata	5%	61%	0%	3,4	6,5
Calabria	33%	57%	0%	5,6	4,6
Campania	59%	80%	12%	8,0	1,9
Molise	9%	29%	0%	5,9	9,2
Puglia	53%	72%	0%	4,3	2,2
Sardegna	12%	0%	0%	1,8	2,7
Sicilia	17%	58%	0%	5,3	2,9

Tabella 1 – Qualità e Densità della dotazione ferroviaria per regione (Fonte: elaborazione su dati RFI, dati 2024)

Analizzando più in generale il divario tra nord e sud del Paese si evidenzia che “il Sud, in cui vive un terzo degli italiani, produce un quarto del prodotto nazionale lordo; rimane il territorio arretrato più esteso e più popoloso dell’area dell’Euro”².

² Fabrizio Balassone Servizio Struttura Economica, Banca d’Italia Il Mezzogiorno: una “questione nazionale” Consultazione pubblica SUD - Progetti per ripartire, 23 marzo 2021

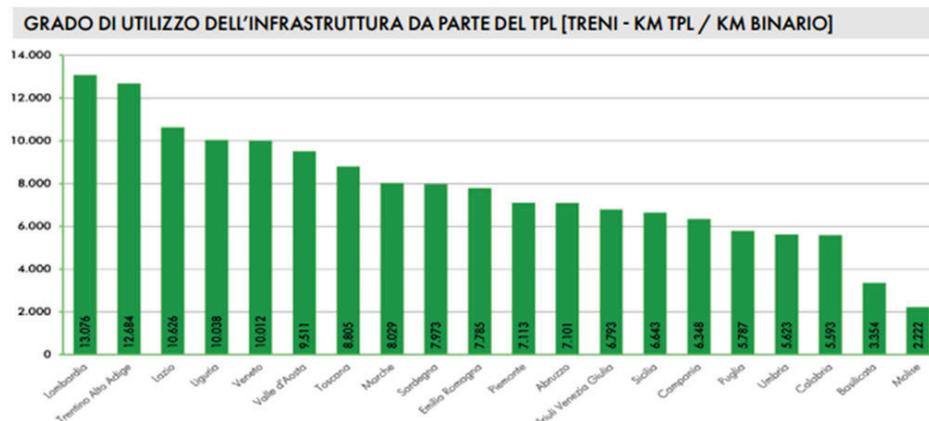


Il «Piano Sud 2030, Sviluppo e coesione per l'Italia», realizzato dal governo italiano, riporta che *“Il Mezzogiorno nell'ultimo ventennio ha subito un sistematico processo di disinvestimento, con poche e modeste interruzioni. A dispetto dei luoghi comuni, il livello di spesa pro capite al Sud è significativamente inferiore rispetto al resto del Paese [...]”*

Il progressivo disinvestimento nel Sud del Paese ha determinato un indebolimento del «motore interno» dello sviluppo, con conseguenze negative per tutto il Paese, che ha visto indietreggiare in Europa anche le regioni più sviluppate del Centro-Nord, per il mancato apporto dei reciproci effetti benefici dell'integrazione economica. Il grado di interdipendenza economica tra le aree, trascurato in questo ventennio di contrapposizione territoriale, è molto forte. La SVIMEZ (Associazione per lo Sviluppo dell'Industria nel Mezzogiorno) calcola che ogni euro investito in infrastrutture al Sud attivi 0,4 euro di domanda di beni e servizi nel Centro-Nord. Secondo le stime della Banca d'Italia, un incremento degli investimenti pubblici nel Mezzogiorno pari all'1 per cento del suo PIL per un decennio (circa 4 miliardi annui), avrebbe effetti espansivi significativi per l'intera economia italiana³.

Se ci riferiamo al settore ferroviario, abbiamo nelle regioni del Mezzogiorno una dotazione di rete inferiore rispetto alla media nazionale ed anche gli standard infrastrutturali presentano un ritardo in termini di percentuale di rete a doppio binario al sud rispetto alla media nazionale e percentuale di rete elettrificata al sud rispetto alla quota nazionale.

³ Panetta F. (2019), Lo sviluppo del Mezzogiorno: una priorità nazionale. Intervento del Direttore Generale della Banca d'Italia, 21 settembre, Foggia.



Fonte Piano Commerciale RFI, 2024

3.2 Traffico⁴

Anche in questa prospettiva vanno lette le differenze nei gradi di utilizzo della rete che, seppure con significative variazioni tra territori, attestano l'uso del treno nel nostro Paese su livelli al di sotto della media europea, sia in ambito passeggeri sia merci.

A partire dal 2012 si è assistito ad una ripresa della mobilità dei passeggeri, con incrementi degli spostamenti totali di quasi il 3% medio annuo, che ha portato nel 2019 la domanda complessiva a tornare sui livelli precedenti la crisi del 2009. Nel biennio successivo alla crisi economica del 2009 in Italia si sono registrate significative riduzioni dei traffici passeggeri per quasi tutti i modi di trasporto, da quello stradale (-14,2%), a quello ferroviario (-1,8%), passando per il marittimo (-8,7%), con il solo trasporto aereo in crescita del 5,2%.

TABELLA III.4.1: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DI PASSEGGERI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2022

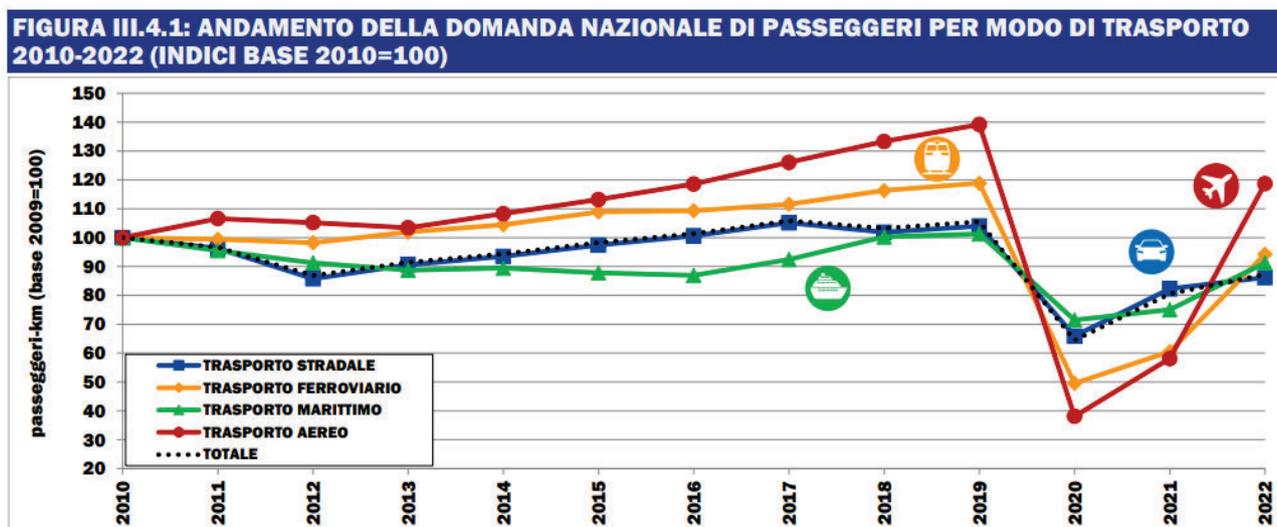
SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO STRADALE (a)	mld pax-km	842,09	810,69	722,19	762,87	787,39	820,18	847,25	885,46	857,73	875,91	554,82	692,81	725,75
	quota %	919%	915%	90,7%	910%	910%	910%	912%	913%	90,6%	90,6%	93,9%	93,9%	90,8%
TRASPORTO FERROVIARIO (b)	mld pax-km	54,68	54,36	53,72	55,73	57,12	59,54	59,77	61,01	63,60	64,98	27,08	33,09	51,56
	quota %	6,0%	6,1%	6,7%	6,6%	6,6%	6,6%	6,4%	6,3%	6,7%	6,7%	4,6%	4,5%	6,4%
TRASPORTO MARITTIMO (c)	mld pax-km	4,09	3,90	3,73	3,63	3,66	3,59	3,55	3,78	4,10	4,14	2,92	3,07	3,73
	quota %	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,5%
TRASPORTO AEREO	mld pax-km	15,73	16,77	16,55	16,26	17,03	17,80	18,65	19,82	20,96	21,89	6,00	9,14	18,66
	quota %	17%	19%	2,1%	19%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,2%	2,3%	10%	12%	2,3%
TOTALE	mld pax-km	916,58	885,72	796,19	838,49	865,19	901,12	929,22	970,07	946,39	966,92	590,81	738,10	799,70
	var. %	-2,3%	-3,4%	-10,1%	5,3%	3,2%	4,2%	3,1%	4,4%	-2,4%	2,2%	-38,9%	24,9%	8,3%

Fonte: Allegato al DEF 2024 "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica"

Nota: sono considerati gli spostamenti di passeggeri realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. (a) comprende i trasporti collettivi extraurbani, i trasporti su filovie ed autobus urbani, e i trasporti privati; (b) comprende i trasporti su ferrovia, tranvie, metropolitane, funicolari e funivie; (c) comprende la navigazione marittima e quella per vie d'acqua interne.

⁴ Fonte: Allegato al DEF 2024 "Strategie per le Infrastrutture, la mobilità e la logistica"

Nel 2020, a causa della pandemia da COVID-19, si è tornati a valori di domanda complessiva precedenti il boom economico degli anni '80-90, con perdite complessive di quasi il 40% in tutti i settori, con punte di quasi il 60% nel comparto ferroviario e di oltre il 70% nel trasporto aereo. Dal 2021 si assiste ad una significativa ripresa dei traffici, in parte rallentata dal perdurare dello *smart-working* e della didattica a distanza (DAD) e, in generale, dagli effetti delle politiche restrittive indotte dalla pandemia, con gli spostamenti totali, che seppur ancora lontani nel 2022 dai valori pre-pandemici (-17,3%), mostrano una confortante crescita media annua del 16,6% e con aumenti in tutti i comparti compresi tra il 13,3% medio annuo del trasporto marittimo ed il 78,3% medio annuo del trasporto aereo.



Fonte: Allegato al DEF 2024 "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica"

Nel 2022 le analisi riguardanti il traffico interno di merci evidenziano il superamento, per la prima volta dal 2010, della soglia simbolica delle 200 miliardi di tonnellate-km, con un incremento del 3,4% rispetto all'anno precedente; la serie di dati mette ancora in rilievo l'assoluta prevalenza del trasporto su strada, che nello stesso anno assorbe oltre il 60% delle tonnellate-km di merce complessivamente trasportata (in aumento di 1 punto percentuale rispetto al 2021).

Le percentuali attribuite ai rimanenti modi di trasporto sono, per l'anno 2022, le seguenti:

- 26,6%, in leggerissima flessione rispetto al 27,0% dell'anno precedente, per le vie d'acqua (navigazione marittima e interna);
- 11,5%, quota anch'essa in flessione (era 12,2% nel 2021), per il trasporto ferroviario;
- 0,6% per la modalità aerea, che copre una quota molto esigua (oltre che stabile rispetto all'anno precedente), anche perché dedicata soprattutto al trasporto internazionale delle merci.

TABELLA III.4.2: ANDAMENTO DELLA DOMANDA NAZIONALE DELLE MERCI PER MODO DI TRASPORTO 2010-2022

SETTORE		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO STRADALE (a)	mld tonn-km	134,26	114,74	101,38	102,32	93,71	95,51	92,30	99,12	104,05	114,42	110,25	120,22	126,61
	quota %	64,8%	60,6%	58,6%	59,6%	55,8%	56,7%	53,4%	54,2%	55,8%	58,7%	58,2%	60,2%	61,3%
TRASPORTO FERROVIARIO (b)	mld tonn-km	18,62	19,79	20,24	19,04	20,16	20,78	22,71	22,34	22,07	21,31	20,75	24,26	23,76
	quota %	9,0%	10,4%	11,7%	11,1%	12,0%	12,3%	13,1%	12,2%	11,8%	10,9%	11,0%	12,2%	11,5%
TRASPORTO MARITTIMO (c)	mld tonn-km	53,29	53,85	50,37	49,20	52,93	51,21	56,78	60,07	59,06	58,03	57,42	53,94	54,90
	quota %	25,7%	28,4%	29,1%	28,7%	31,5%	30,4%	32,8%	32,9%	31,7%	29,8%	30,3%	27,0%	26,6%
TRASPORTO AEREO	mld tonn-km	1,01	1,03	0,98	0,99	1,05	1,09	1,17	1,27	1,26	1,22	0,93	1,21	1,24
	quota %	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%
TOTALE	mld tonn-km	207,18	189,40	172,97	171,55	167,85	168,59	172,95	182,79	186,44	194,97	189,34	199,63	206,50
	var. %	4,2%	-8,6%	-8,7%	-0,8%	-2,2%	0,4%	2,6%	5,7%	2,0%	4,6%	-2,9%	5,4%	3,4%

Fonte: Allegato al DEF 2024 "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica"

Nota: sono considerati gli spostamenti di merci realizzati mediante vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano; per il traffico ferroviario è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale. (a) autotrasporto non inferiore a 50 km; (b) la merce trasportata non include il peso dei carri

L'Italia ha il numero di autovetture ogni mille abitanti più alto tra i principali Paesi europei e una delle flotte di autoveicoli più vecchie dell'Europa occidentale. Con riferimento al parco autovetture circolante, si assiste negli anni, infatti, ad un progressivo aumento dell'utilizzo del numero di mezzi alimentati a diesel, congiuntamente alla riduzione delle percorrenze e dei consumi delle autovetture a benzina. Per le autovetture si stima che circa l'85,8% delle percorrenze totali sia effettuato da veicoli ad alimentazione tradizionale (27,2% benzina e 58,7% gasolio), il 6,9% da quelli ad alimentazione GPL, il 2,2% da autovetture alimentate a gas naturale, il 4,2% delle percorrenze da autovetture ad alimentazione ibrida benzina-elettrico e lo 0,8% da alimentazione ibrida gasolio-elettrico, infine lo 0,3% da autovetture elettriche (dati 2022)⁵.

3.3 Emissioni

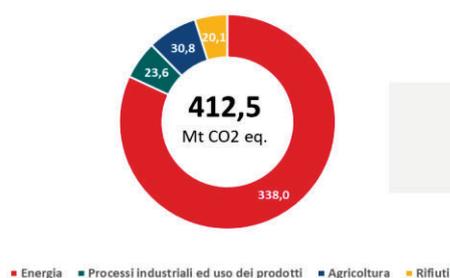
Ulteriore ambito analizzato è quello relativo al tema dei cambiamenti climatici e in particolare del contributo alla mitigazione prodotto dal settore dei trasporti in termini di riduzione delle emissioni di gas clima alteranti (GHC).

Nel 2022, in Italia il 26,6% delle emissioni di gas ad effetto serra totali è dovuto ai trasporti, di cui la modalità stradale è la principale componente (circa il 92,9%).

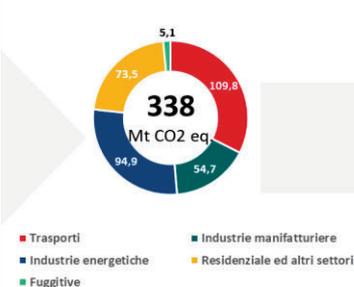
⁵ ISPRA, *Le emissioni di gas serra in Italia: obiettivi di riduzione al 2030*, 2024.

Stime aggiornate al 2021 tramite il modello COPERT (EMISIA SA, 2022), sulla base dei dati sul parco circolante di fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2022

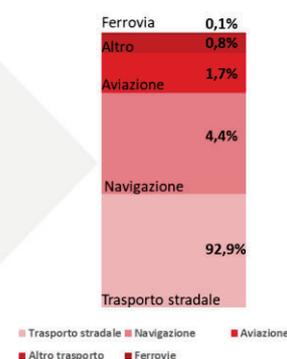
CO2 eq. in Italia per settore (2022)



CO2 eq. settore Energia



CO2 eq. settore Trasporti



Fonte: Le emissioni di gas serra in Italia: obiettivi di riduzione e scenari emissivi, ISPRA, 2024

L'impatto emissivo è legato alla composizione del parco veicolare stradale italiano, che oltre ad aver registrato negli anni una notevole espansione, è tuttora caratterizzato da veicoli ad alimentazione tradizionale, fondamentalmente benzina e gasolio. Le ferrovie contribuiscono in maniera marginale (>0,1%).

Con riferimento agli obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici, il vantaggio competitivo della mobilità pubblica su ferrovia elettrificata, rispetto alla mobilità privata su strada alimentata da combustibili fossili, si può semplificare con i seguenti confronti: un viaggiatore in auto produce CO2 in quantità di 2,6 volte maggiore rispetto ad un viaggiatore in treno, così come una tonnellata trasportata su gomma produce CO2 in quantità 4 volte superiore rispetto al trasporto su ferro.

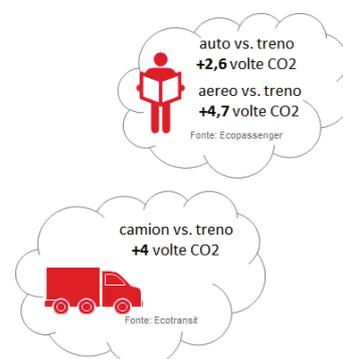
Si evidenzia quindi il vantaggio competitivo del trasporto ferroviario sotto il profilo delle emissioni.

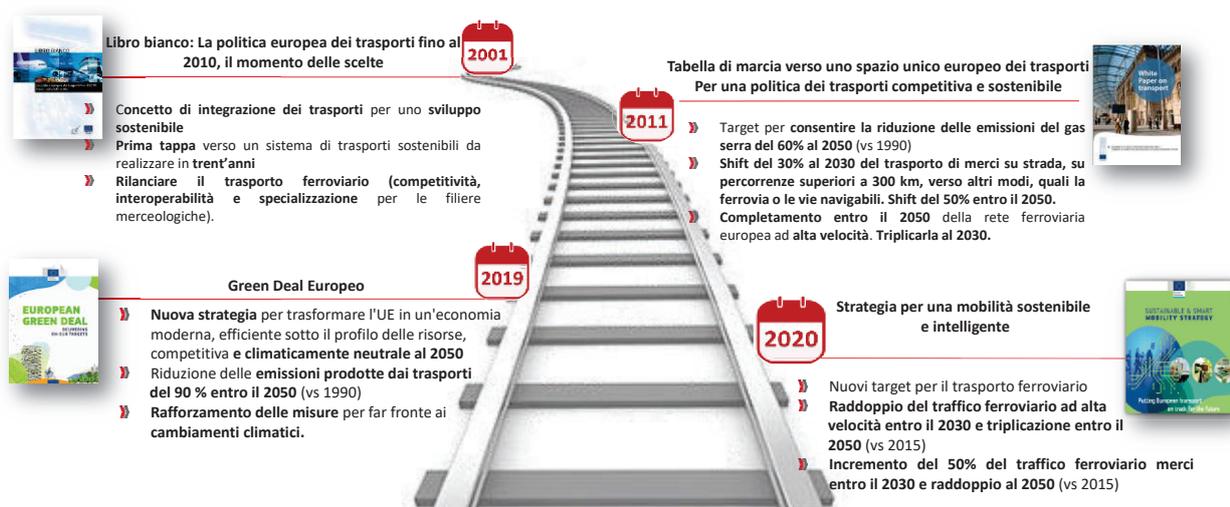
Dal 2000 la Commissione europea stabilisce gli obiettivi per la decarbonizzazione del settore trasporti. Il meccanismo di governance delineato in sede UE prevede che ciascuno Stato membro sia chiamato a contribuire al raggiungimento degli obiettivi comuni attraverso la fissazione di propri target al 2030.

Il Sustainable & Smart Mobility Strategy – Action Plan del dicembre 2020, che riporta gli studi sugli scenari alla base della strategia comune per l'obiettivo climatico, suggerisce che, con il giusto livello di ambizione, la combinazione di misure politiche può portare a una riduzione del 90% delle emissioni del settore dei trasporti entro il 2050. Lo sfidante percorso prevede alcune tappe fondamentali:

- entro il 2030 il traffico ferroviario viaggiatori ad alta velocità deve raddoppiare ed il traffico merci incrementare del 50%;
- entro il 2035 il traffico ferroviario ad alta velocità deve triplicare e quello merci su rotaia raddoppiare.

Gli incrementi si riferiscono al traffico ferroviario del 2015.





Nel contesto delle azioni di mitigazione al cambiamento climatico e in particolare quelle relative al raggiungimento della neutralità carbonica, le sfide più significative sono rappresentate dalle variazioni assolute. Come è noto, infatti, l'obiettivo della neutralità carbonica necessita di un miglioramento continuo e crescente degli indicatori di emissione in ogni settore, compreso quello dei trasporti e della logistica dove il passaggio verso tecnologie a più bassa emissione dovrebbe accelerare nel corso dei prossimi anni. Un recente rapporto dell'Agenzia Internazionale dell'Energia (IEA) ha evidenziato una serie di milestone a livello settoriale per il raggiungimento a livello globale dell'obiettivo del "net zero emissions". In particolare, i target che riguardano il settore dei trasporti indicano il raggiungimento entro il 2030 di una quota di veicoli elettrici nel trasporto privato e pubblico pari almeno al 60% e nel 2035 pari al 50% nei trasporti pesanti. Inoltre, entro il 2040, il 50% del carburante utilizzato nel settore dell'aviazione deve essere a bassa emissione. Il trasporto ferroviario può contribuire in modo diretto (Elettrificazioni) e indiretto (switch modale).

4 I Contratti di Programma e gli obiettivi di sviluppo sostenibile

L'Agenda 2030, oltre ad offrire un quadro strategico integrato dove le dimensioni economiche, sociali e ambientali contribuiscono in maniera sinergica a definire un modello di sviluppo sostenibile, permette attraverso un sistema di target e indicatori di evidenziare il posizionamento di ogni Paese rispetto alle ambizioni descritte dagli SDGs.

Al fine di meglio comprendere il contributo che gli interventi contrattualizzati nei Contratti di Programma parte Servizi e parte Investimenti sono in grado di produrre in termini di raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile e riduzione della distanza rispetto agli altri Paesi europei e tra i diversi contesti territoriali nazionali, si riporta nella seguente matrice intervento-impatto (**Tabella 1** - "Investimenti per le infrastrutture ferroviarie: contributo agli SDGs (Agenda 2030)") la valutazione di impatto atteso sugli SDGs.

Ad ogni classe tipologica di intervento sono associati gli obiettivi ONU dell'Agenda 2030, ai quali potrà contribuire in termini di sviluppo sostenibile. Le associazioni "classi tipologiche investimenti-SDGs" indicate con la spunta (✓) vengono approfondite nella tabella successiva (**Tabella 2** - "Indicatori relativi all'obiettivo di sviluppo sostenibile").

Tabella 1. "Investimenti per le infrastrutture ferroviarie: contributo agli SDGs (Agenda 2030)"

Investimenti per le infrastrutture ferroviarie: contributo agli SDGs											
classi tipologiche investimenti	SDGs	1	3	7	8	9	10	11	12	13	14
00 Programmi prioritari ferrovie - Manutenzione Straordinaria					✓	✓			✓	✓	
01 Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change					✓	✓			✓	✓	
Sicurezza e adeguamento a nuovi standard					✓	✓			✓	✓	
Resilienza al climate change					✓	✓			✓	✓	
02 Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico					✓	✓			✓	✓	
ERTMS					✓	✓			✓	✓	
Altre tecnologie					✓	✓			✓	✓	
03 Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni					✓	✓	✓	✓	✓		
04 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori					✓				✓		
05 Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali	✓				✓	✓	✓		✓	✓	
Velocizzazioni e ammodernamenti					✓	✓	✓		✓	✓	
Elettrificazioni					✓	✓	✓		✓	✓	
06 Programmi città metropolitane					✓	✓		✓	✓	✓	
07 Programmi porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete					✓	✓	✓		✓	✓	
08 Programma aeroporti - Accessibilità su ferro					✓	✓	✓	✓	✓		
09 Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Alta velocità (AV)	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Completamento dei valichi alpini	✓				✓	✓	✓		✓	✓	
Adeguamento prestazionale corridoi europei TEN-T e connessioni merci					✓	✓	✓		✓	✓	
Navigazione	✓		✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓

In coerenza con il framework SDGs, il MIT ha individuato una serie di indicatori specifici per valutare il contributo delle classi tipologiche di intervento agli obiettivi ritenuti prevalenti. Ad esempio, per quanto riguarda il **Goal 9 "Industria, innovazione e infrastrutture"**, **Target 9.1 "Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti [...] di accesso equo e conveniente per tutti"** e **Global Indicator 9.1.2 "Volumi di passeggeri e merci, per modalità di trasporto"**, il MIT ha identificato indicatori quantitativi tra cui: km di infrastrutture ferroviarie lineari e numero di stazioni nuove e/o potenziate. Alcuni di questi indicatori vanno interpretati come misure dirette di impatto altri come variabili proxy, ovvero misure indirette per il perseguimento degli SDGs.

Nella seguente tabella sono riportati gli indicatori valorizzati sulla base di quanto previsto nei Contratti di Programma all'orizzonte temporale del Piano Industriale RFI 2025-2029 (quando non diversamente specificato).

Tabella 2. "Indicatori relativi all'obiettivo di sviluppo sostenibile"

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 1 – POVERTÀ ZERO

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIT	MISURA	VALORE	Note
 PORRE FINE AD OGNI FORMA DI POVERTÀ NEL MONDO	1.4 - ENTRO IL 2030, ASSICURARE CHE TUTTI GLI UOMINI E LE DONNE, IN PARTICOLARE I POVERI E I VULNERABILI, ABBIANO UGUALI DIRITTI RIGUARDO ALLE RISORSE ECONOMICHE, COSÌ COME L'ACCESSO AI SERVIZI DI BASE, LA PROPRIETÀ E IL CONTROLLO SULLA TERRA E ALTRE FORME DI PROPRIETÀ, EREDITÀ, RISORSE NATURALI, ADEGUATE NUOVE TECNOLOGIE E SERVIZI FINANZIARI, TRA CUI LA MICROFINANZA	1.4.1 - PERCENTUALE DI POPOLAZIONE/FAMIGLIE CON ACCESSO AI SERVIZI DI BASE	REALIZZAZIONE/ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE	KM	2.338	Comprende: realizzazione nuove infrastrutture LP e TPL (834 km) e velocizzazione LP e TPL (1.504 km). Gli interventi risultano già finanziati almeno per il 70%.

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 7 – ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIT	MISURA	VALORE	Note
 ASSICURARE A TUTTI L'ACCESSO A SISTEMI DI ENERGIA ECONOMICI, AFFIDABILI, SOSTENIBILI E MODERNI	7.2 - ENTRO IL 2030, AUMENTARE IN MODO SIGNIFICATIVO LA QUOTA DI ENERGIE RINNOVABILI NEL MIX ENERGETICO GLOBALE	7.2.1 - QUOTA DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI SUI CONSUMI TOTALI FINALI DI ENERGIA	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE NAVIGAZIONE GREEN	NR VEICOLI	4	Comprende: - 1 nuova nave; - 1 intervento di shore connect; - 1 mezzo veloce; - 1 Ibridizzazione N/T Messina (oggetto di valutazione nell'aggiornamento del prossimo contratto di programma)

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 9 – INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIT	MISURA	VALORE	Note
COSTRUIRE UNA INFRASTRUTTURA RESILIENTE E PROMUOVERE L'INNOVAZIONE E UNA INDUSTRIALIZZAZIONE EQUA, RESPONSABILE E SOSTENIBILE	9.1 - SVILUPPARE INFRASTRUTTURE DI QUALITÀ, AFFIDABILI, SOSTENIBILI E RESILIENTI, COMPRESSE LE INFRASTRUTTURE REGIONALI E TRANSFRONTALIERE, PER SOSTENERE LO SVILUPPO ECONOMICO E IL BENESSERE UMANO, CON PARTICOLARE ATTENZIONE ALLA POSSIBILITÀ DI ACCESSO EQUO E CONVENIENTE PER TUTTI	9.1.1 - PERCENTUALE DI POPOLAZIONE RURALE CHE VIVE ENTRO IL RAGGIO DI 2 KM RISPETTO A UNA STRADA TRANSITABILE PER L'INTERO ANNO 9.1.2 - VOLUMI DI PASSEGGERI E MERCI, PER MODALITÀ DI TRASPORTO	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE AV+AVR	KM INFRASTRUTTURE LINEARI	572	Comprende: realizzazione nuove infrastrutture LP. Gli interventi risultano già finanziati almeno per il 70%.
			POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE REGIONALI	KM INFRASTRUTTURE LINEARI	726	Comprende: linee TPL velocizzate. Gli interventi risultano già finanziati almeno per il 70%.
			ELETTRIFICAZIONE LINEE FERROVIARIE	KM INFRASTRUTTURE LINEARI	1.045	Linee elettrificate. La quota relativa a interventi già finanziati almeno per il 70% ammonta a km 982.
			COLLEGAMENTI DI ULTIMO MIGLIO	NR COLLEGAMENTI*	29	Comprende: a) collegamenti nuovi o potenziati con: 11 porti e 10 aeroporti b) collegamenti potenziati con: 8 terminali La quota relativa a interventi già finanziati almeno per il 70% ammonta a 28 interventi.
			SVILUPPO TECNOLOGICO INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	KM INFRASTRUTTURE LINEARI	3.190	ERTMS
				KM INFRASTRUTTURE LINEARI	1.825	Potenziamento tecnologie LP. La quota relativa a interventi già finanziati almeno per il 70% ammonta a km 1.773.
				KM INFRASTRUTTURE LINEARI	493	Potenziamento tecnologie TPL. La quota relativa a interventi già finanziati almeno per il 70% ammonta a km 442.
			RIQUALIFICAZIONE STAZIONI E MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	NR STAZIONI	a) 208 b.1) 63 b.2) 17	Comprende: a) interventi di riqualificazione stazioni esistenti - FV, aree esterne e accessibilità in 208 stazioni b) realizzazione nuovi punti di accesso alla rete: 1) rete convenzionale (n. 63); 2) nuove stazioni o stazioni con connessione potenziata al network AV (n. 17)
IMPATTO SU EQUITÀ IN TERMINI DI VARIAZIONE DI ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA	ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA	38%	Stima della riduzione delle disuguaglianze per effetto degli investimenti ferroviari quantificata mediante la variazione dell'indice di Gini tra baseline 2021 e scenario PNRR sulla base della variazione di accessibilità trasportistica prodotta tra aree del Paese dalla diminuzione dei tempi di percorrenza in media pari a -17,2% (fonte : Univ. degli Studi della Campania 'Luigi Vanvitelli' - Dipartimento Ingegneria - Cit. in Allegato "10 anni per trasformare l'Italia" al DEF 2021)			

*Indicatore RFI

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 10 – RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIT	MISURA	VALORE	Note
 <p>10 RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE FRA I PAESI E AL LORO INTERNO</p>	<p>10.2 - ENTRO IL 2030, POTENZIARE E PROMUOVERE L'INCLUSIONE SOCIALE, ECONOMICA E POLITICA DI TUTTI, SENZA TENERE CONTO DI STATUS LEGATI A ETÀ, SESSO, DISABILITÀ, RAZZA, ETNIA, ORIGINE, RELIGIONE, ECONOMIA O ALTRO</p>	<p>10.2.1 - PERCENTUALE DI PERSONE CHE VIVONO CON MENO DEL 50% DEL REDDITO MEDIANO, DISAGGREGATA PER SESSO, ETÀ E PERSONE CON DISABILITÀ</p>	IMPATTO SU EQUITÀ IN TERMINI DI VARIAZIONE DI ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA	ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA	38%	Stima della riduzione delle disuguaglianze per effetto degli investimenti ferroviari quantificata mediante la variazione dell'indice di Gini tra baseline 2021 e scenario PNRR sulla base della variazione di accessibilità trasportistica prodotta tra aree del Paese dalla diminuzione dei tempi di percorrenza in media pari a -17,2% (fonte : Univ. degli Studi della Campania 'Luigi Vanvitelli' - Dipartimento Ingegneria - Cit. in Allegato "10 anni per trasformare l'Italia" al DEF 2021)
			REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE AV+AVR	KM INFRASTRUTTURE LINEARI	572	Comprende: realizzazione nuove infrastrutture LP. Gli interventi risultano già finanziati almeno per il 70%.
			POTENZIAMENTO/ ELETTRIFICAZIONE LINEE FERROVIARIE E RIQUALIFICAZIONE STAZIONI AL SUD	KM INFRASTRUTTURE LINEARI	483	Linee elettrificate al sud. La quota relativa a interventi già finanziati almeno per il 70% ammonta a km 481.
				KM INFRASTRUTTURE LINEARI	1.621	Comprende: realizzazione nuove infrastrutture LP e TPL (467 km) e velocizzazione LP e TPL (1.154 km) al sud. La quota relativa a interventi già finanziati almeno per il 70% ammonta a km 1.424
				NR STAZIONI	a) 65 b.1) 35 b.2) 8	Comprende: a) interventi di riqualificazione stazioni esistenti - FV, aree esterne e accessibilità in 65 stazioni b) realizzazione nuovi punti di accesso alla rete al Sud: 1) rete convenzionale (n. 35); 2) nuove stazioni o stazioni con connessione potenziata al network AV (n. 8)
			POTENZIAMENTO LINEE FERROVIARIE REGIONALI	KM INFRASTRUTTURE LINEARI	726	Comprende: linee TPL velocizzate. Gli interventi risultano già finanziati almeno per il 70%.
			REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	KM INFRASTRUTTURE LINEARI	834	Comprende: realizzazione nuove infrastrutture LP e TPL. Gli interventi risultano già finanziati almeno per il 70%.
ACQUISTO/RINNOVO VEICOLI MARITTIMI	NR VEICOLI	4	Comprende: - 1 nuova nave; - 1 intervento di shore connect; - 1 mezzo veloce; - 1 ibridazione N/T Messina (oggetto di valutazione nell'aggiornamento del prossimo contratto di programma)			

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 11 – CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIT	MISURA	VALORE	Note
 <p>11 RENDERE LE CITTÀ E GLI INSEDIAMENTI UMANI INCLUSIVI, SICURI, RESILIENTI E SOSTENIBILI</p>	<p>11.2 - ENTRO IL 2030, FORNIRE L'ACCESSO A SISTEMI DI TRASPORTO SICURI, SOSTENIBILI E CONVENIENTI PER TUTTI, MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE, IN PARTICOLARE AMPLIANDO I MEZZI PUBBLICI, CON PARTICOLARE ATTENZIONE ALLE ESIGENZE DI CHI È IN SITUAZIONI VULNERABILI, ALLE DONNE, AI BAMBINI, ALLE PERSONE CON DISABILITÀ E AGLI ANZIANI</p>	<p>11.2.1 - PERCENTUALE DI POPOLAZIONE CHE HA UN ACCESSO COMODO AL TRASPORTO PUBBLICO, PER SESSO, ETÀ E PERSONE CON DISABILITÀ</p>	REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	KM INFRASTRUTTURE LINEARI	834	Comprende: realizzazione nuove infrastrutture LP e TPL. Gli interventi risultano già finanziati almeno per il 70%.
			DIVERSIONE MODALE STRADA-FERROVIA PER PASSEGGERI E MERCÌ	% DIVERSIONE MODALE	-0,6% veicoli km privati -7,1% veicoli km merci	NB: Considera il 40% del valore degli investimenti in portafoglio CdP-I - Agg. 2025

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 13 – AGIRE PER IL CLIMA

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIT	MISURA	VALORE	Note
 <p>13 ADOTTARE MISURE URGENTI PER COMBATTERE IL CAMBIAMENTO CLIMATICO E LE SUE CONSEGUENZE</p>	<p>13.2 - INTEGRARE NELLE POLITICHE, NELLE STRATEGIE E NEI PIANI NAZIONALI LE MISURE DI CONTRASTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI</p>	<p>13.2.2 - EMISSIONI TOTALI DI GAS SERRA PER ANNO</p>	<p>RIDUZIONE DEI GAS CLIMALTERANTI PRODOTTE DAGLI INTERVENTI PNRR RELATIVI AL SETTORE DEI TRASPORTI</p>	<p>% DIVERSIONE MODALE STRADA FERROVIA</p>	<p>-0,6% veicoli km privati -7,1% veicoli km merci</p>	<p>NB: Considera il 40% del valore degli investimenti in portafoglio CdP-I - Agg. 2025</p>

INDICATORI RELATIVI ALL'OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE N. 14 – LA VITA SOTT'ACQUA

GOAL	TARGET	GLOBAL INDICATOR	INDICATORE MIT	MISURA	VALORE	KPI al 2029 finanziati
<p>CONSERVARE E UTILIZZARE IN MODO SOSTENIBILE GLI OCEANI, I MARI E LE RISORSE MARINE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE</p> 	<p>14.1 - ENTRO IL 2025, PREVENIRE E RIDURRE IN MODO SIGNIFICATIVO L'INQUINAMENTO MARINO, IN PARTICOLARE QUELLO DERIVANTE DALLE ATTIVITÀ TERRESTRI, COMPRESI I RIFIUTI MARINI E L'INQUINAMENTO DELLE ACQUE DA PARTE DEI NUTRIENTI</p>	<p>14.1.1 - (A) INDICE DI EUTROFIZZAZIONE E COSTIERA; E (B) DENSITÀ DEI DETRITI DI PLASTICA GALLEGGIANTI</p>	<p>REALIZZAZIONE INFRASTRUTTURE NAVIGAZIONE GREEN</p>	<p>NR VEICOLI</p>	<p>4</p>	<p>Comprende: - 1 nuova nave; - 1 intervento di shore connect; - 1 mezzo veloce; - 1 ibridizzazione N/T Messina (oggetto di valutazione nell'aggiornamento del prossimo contratto di programma)</p>
	<p>14.2 - ENTRO IL 2020, GESTIRE E PROTEGGERE IN MODO SOSTENIBILE GLI ECOSISTEMI MARINI E COSTIERI PER EVITARE IMPATTI NEGATIVI SIGNIFICATIVI, ANCHE RAFFORZANDO LA LORO CAPACITÀ DI RECLUPERO E AGENDO PER IL LORO RIPRISTINO, AL FINE DI OTTENERE OCEANI SANI E PRODUTTIVI</p>	<p>14.2.1 - NUMERO DI PAESI CHE UTILIZZANO APPROCCI ECOSISTEMICI PER LA GESTIONE DELLE AREE MARINE</p>				

5 Focus: Valutazione quantitativa impatti su ambiti di rilevanza

Oltre ai KPI precedentemente illustrati sono state individuate le seguenti aree di approfondimento, anche sulla base della prescrizione del CIPRESS citata in premessa:

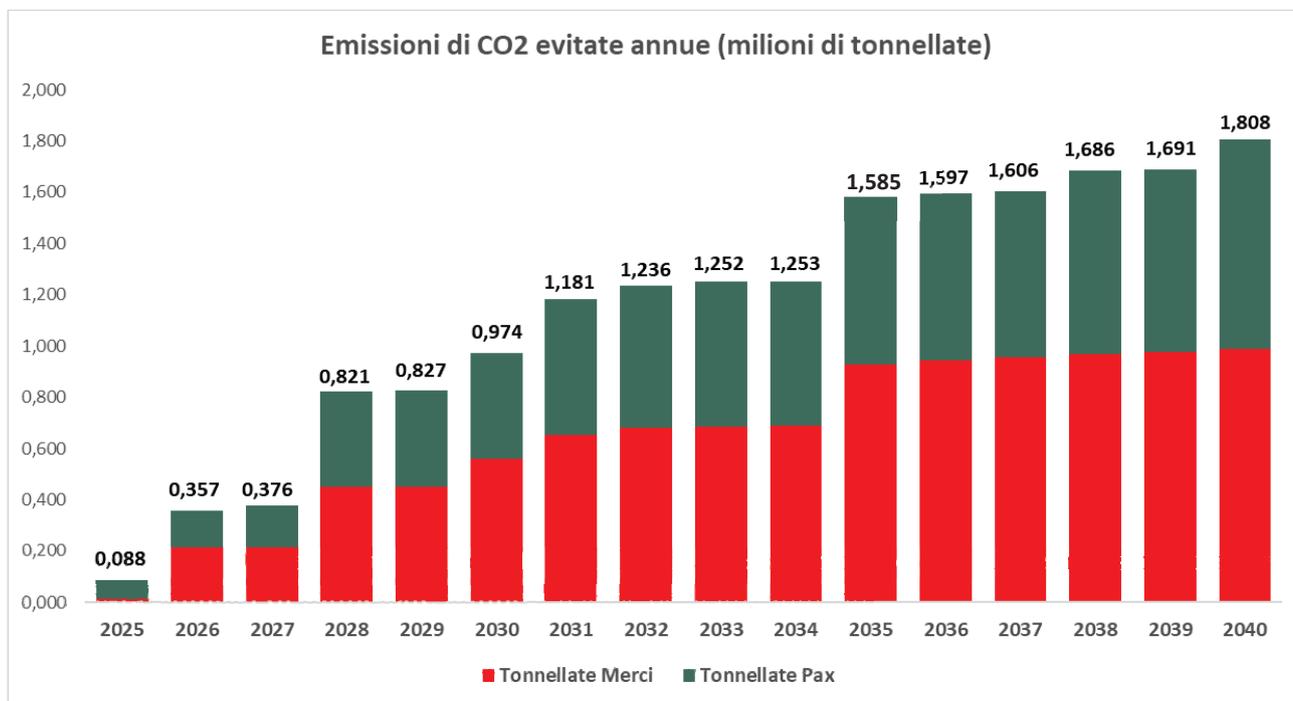
1. Riduzione di inquinanti atmosferici e gas climalteranti
2. Impatto economico e occupazionale
3. Aumento del livello di sicurezza
4. Incremento dell'accessibilità con focus sul Piano Stazioni

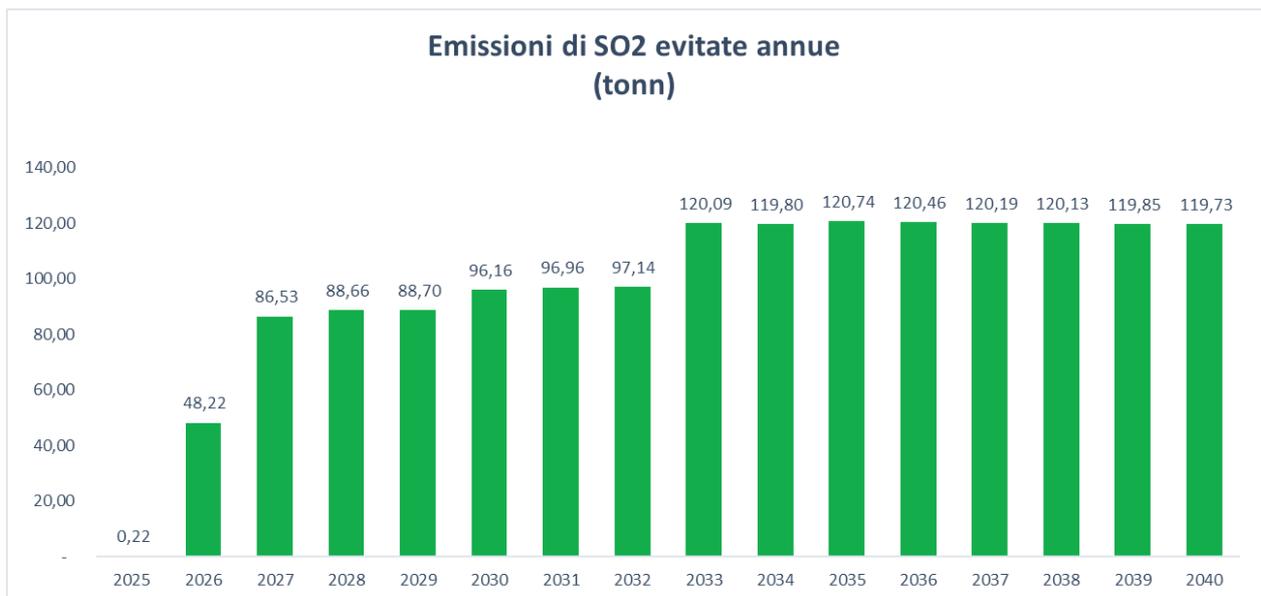
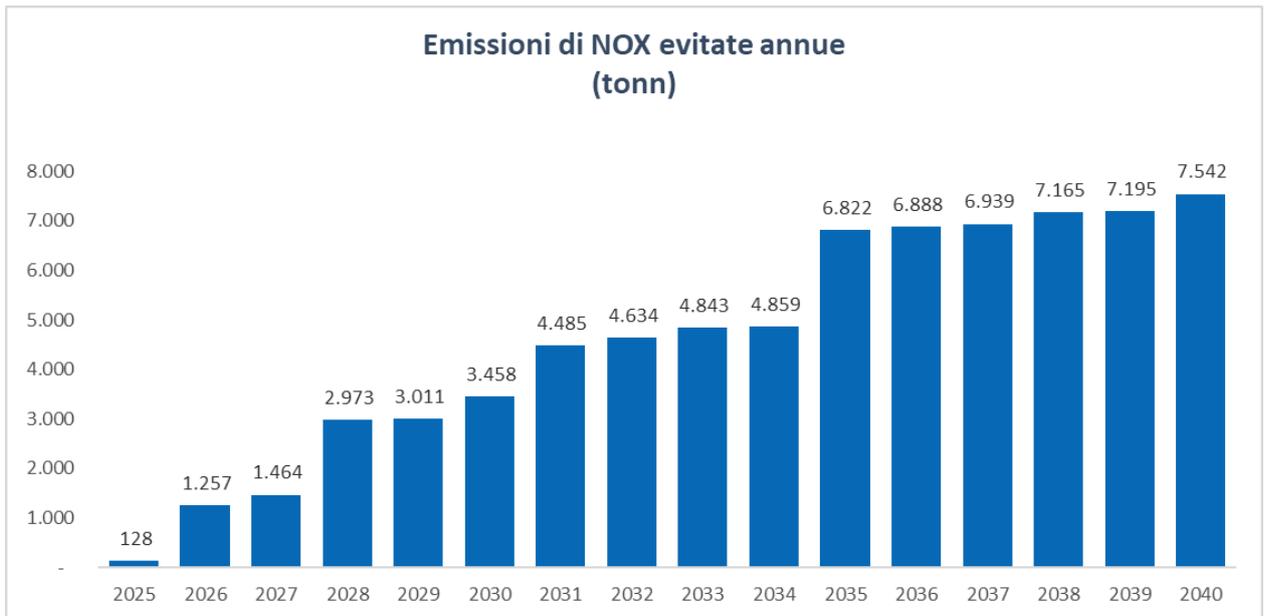
5.1 Riduzione di inquinanti atmosferici e gas climalteranti

Nell'ambito dell'obiettivo 13 – **Agire per il clima**, è stato definito un **approccio bottom up** che permette di stimare gli impatti degli investimenti inseriti nel PNRR in termini di riduzioni annue di gas climalteranti.

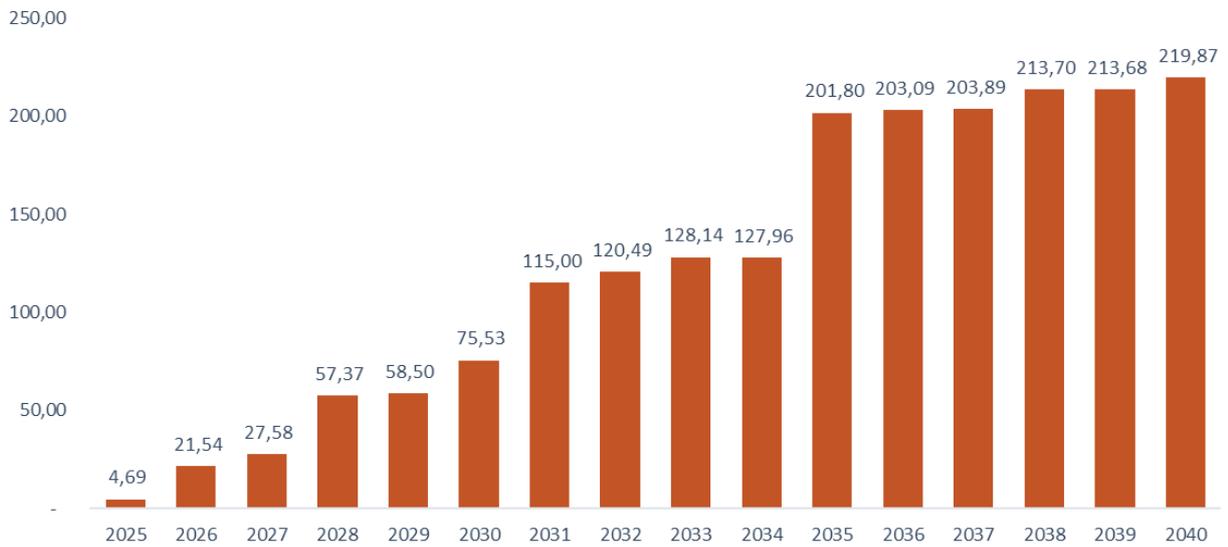
Tale approccio utilizza le informazioni e i dati scaturenti da specifiche Analisi Costi Benefici degli investimenti con particolare riguardo alle esternalità ambientali e sociali.

Da una ricognizione dei progetti di investimento CdP-I 2022-2026 Aggiornamento 2025, per i quali sono state sviluppate specifiche Analisi Costi Benefici, per un valore pari a circa il **40% del paniere complessivo**, risulta quanto segue:

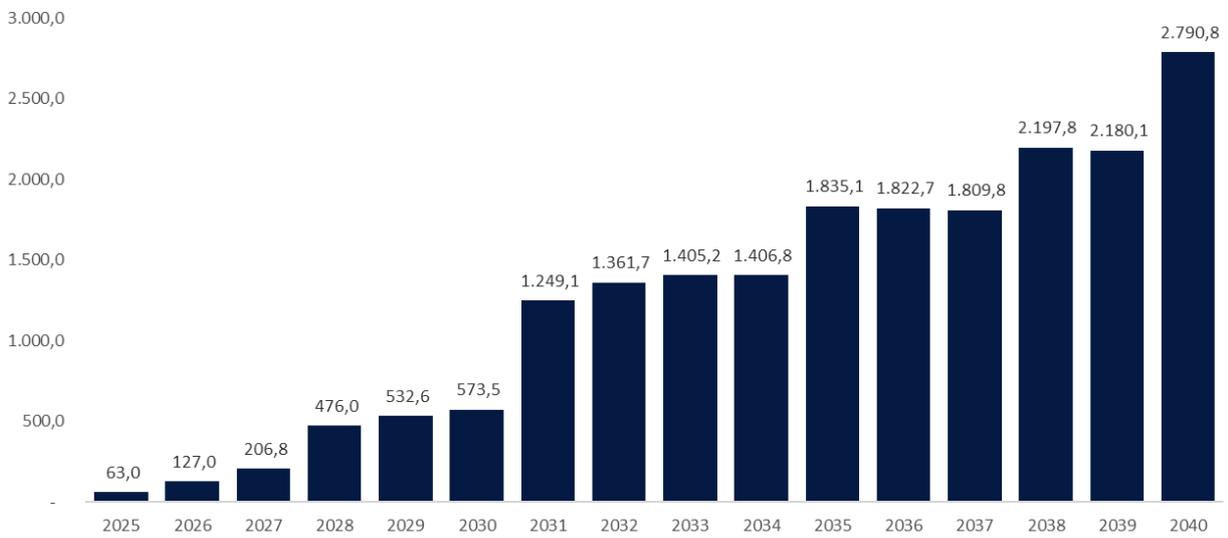




Emissioni di PM 2.5 evitate annue (tonn)



Emissioni di COVNM evitate annue (tonn)



5.2 Impatto economico e occupazionale

RFI dispone di un modello di analisi (*Economic Impact Assessment*), condiviso nel Gruppo FSI, costruito con il supporto di I.R.P.E.T., in grado di stimare gli impatti occupazionali e sul Valore Aggiunto generati dagli investimenti ferroviari attraverso l'utilizzo del modello Input/Output (I-O). L'applicazione è tipicamente *demand driven*, ossia ad una domanda di beni di investimento il sistema risponde attivando produzione, importazione, Valore Aggiunto e input di lavoro. Ciò che si valuta attraverso il modello I-O è l'impatto della costruzione delle opere nella fase di cantiere, ossia l'impatto della spesa per la sua costruzione.

Nello specifico il modello realizzato con le nuove tavole Istat "Supply & USE" stima l'impatto diretto indiretto e indotto su PIL, Produzione, Valore Aggiunto e Occupazione a livello settoriale.

In particolare, potranno essere calcolati i seguenti:

- **Impatto diretto:** effetto sulla produzione delle attività economiche a cui è diretta la nuova spesa per investimenti in infrastrutture;
- **Impatto indiretto:** effetto dell'aumentata Produzione delle attività economiche fornitrici di beni necessari alla costruzione di infrastrutture nelle sue componenti: Progettazione, Opere Civili, Armamento, Tecnologie;
- **Occupati diretti e indiretti:** occupazione generata per sostenere l'aumentato livello di produzione (diretta e indiretta) conseguente agli investimenti;
- **Impatto indotto:** ulteriore effetto generato dall'aumento di reddito e Consumi legati all'aumento di produzione;
- **Occupati indotti:** occupazione generata dalla maggior spesa (Consumi) degli occupati aggiuntivi (diretti e indiretti).

La metodologia sopra brevemente descritta è stata applicata agli investimenti previsti nell'Aggiornamento del Contratto di Programma – Parte Investimenti attuati nell'intervallo temporale 2025-2034 per stimare le grandezze occupazione (in termini di FTE – Full Time Equivalent), Valore Aggiunto e PIL attivate direttamente, indirettamente e con l'indotto.

Secondo la metodologia descritta gli investimenti genereranno un impatto complessivo (diretto, indiretto e indotto) di circa 83 Mld di euro in termini di Valore Aggiunto, di oltre 93 Mld di € di PIL e di oltre 1.100.000 di FTE.

Se ci riferiamo al solo anno 2025, si prevede che gli investimenti possano generare un impatto complessivo (diretto, indiretto e indotto) di circa 7,7 Mld di euro in termini di Valore Aggiunto e 102.000 FTE e un incremento di circa 8,6 Mld di euro di PIL. Nello stesso anno circa il 70% di questo Valore Aggiunto, circa il 69% degli FTE e circa 71% del PIL sono generati dagli interventi di sviluppo della rete.

Si stima che nel 2025 l'occupazione femminile rappresenterà circa il 33% dell'occupazione complessivamente generata.

5.3 Aumento del livello di sicurezza

I Sistemi di Gestione

Sicurezza e protezione sono due valori chiave di RFI, perseguiti attraverso il presidio diretto e costante dell'equilibrio fra tecnologie, uomini e organizzazione fin dalle fasi di definizione dei progetti infrastrutturali così come dei servizi offerti e dei processi industriali, in un'ottica di miglioramento continuo.

Obiettivo di RFI è garantire che tutte le attività produttive si svolgano in piena sicurezza e che siano ridotti al minimo i rischi connessi alle attività d'impresa per i lavoratori, l'ambiente, i viaggiatori, i cittadini e, in generale, per il mondo esterno all'azienda.

Per assicurare l'indirizzo e il controllo dei processi e delle attività produttive della Società relative alla circolazione dei treni e all'esercizio ferroviario, alla sicurezza del lavoro e alla tutela ambientale, RFI ha definito e messo in atto una serie sistematizzata e organica di provvedimenti organizzativi e procedurali che nel loro insieme costituiscono il **Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza (SIGS)**.

Avviato a partire dal 2003 sulla base della Disposizione del Gestore Infrastruttura n.13/2001 su "Requisiti per l'adozione di un sistema di gestione della sicurezza", il SIGS è stato sviluppato con un approccio innovativo per l'epoca, utilizzando la piattaforma dello standard internazionale ISO 9001 relativo ai Sistemi di gestione per la qualità nella quale sono stati successivamente integrati i requisiti degli standard OHSAS 18001 (Sistemi di gestione della sicurezza e della salute sui luoghi di lavoro) e ISO 14001 (Sistemi di gestione ambientali).

Nel 2006 il SIGS ha ottenuto la sua prima certificazione secondo le norme sopracitate che, rinnovata ogni tre anni, nel luglio 2021 è stata rilasciata dall'ente accreditato RINA Services Spa in conformità alle norme ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001, che continuerà nel prossimo triennio a valutare l'efficacia e la capacità del SIGS a migliorarsi nel tempo.

Evoluto negli anni in coerenza con il quadro normativo comunitario e nazionale e con gli impegni assunti volontariamente dalla Società, il SIGS comprende al suo interno il **Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS)** che, specificamente dedicato alla sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, consente:

- di contribuire a garantire che il sistema ferroviario raggiunga almeno gli Obiettivi di Sicurezza Comuni (Common Safety Target – CST), la conformità ai requisiti di sicurezza contenuti nelle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) e l'applicazione degli elementi pertinenti i Metodi di Sicurezza Comuni (Common Safety Methods – CSM) e le norme nazionali;
- di descrivere la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione e di indicare come il controllo è garantito, come sono coinvolte tutte le parti interessate e come è promosso il miglioramento costante del sistema stesso. Inoltre, il SGS descrive il chiaro impegno ad applicare in modo coerente le conoscenze e i metodi per la valutazione del rischio nonché la promozione della cultura della sicurezza.

Il SGS è stato valutato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), che nel giugno 2014, ha rilasciato a RFI l'Autorizzazione di Sicurezza di cui al D.Lgs. 162/2007 (oggi aggiornato dal D. Lgs. 50/2019). L'Autorizzazione di Sicurezza conferma la formalizzazione dell'accettazione del SGS e delle misure adottate dal Gestore dell'Infrastruttura RFI per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del

funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento, conformemente alla normativa europea e nazionale applicabile.

L'ultimo rinnovo dell'Autorizzazione di sicurezza è stato formalizzato con il rilascio dell'AdS IT2120240004 del 20 giugno 2024 da parte di ANSFISA ai sensi del Reg. UE 762/2018, avente validità dal 21 giugno 2024 fino al 20 giugno 2029.

Terminologia

Per quanto riguarda il tema della sicurezza ferroviaria il principale riferimento normativo è costituito dal **D.lgs. 50/2019** “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla sicurezza delle ferrovie” (che ha aggiornato il precedente D.lgs. 162/2007) e al D.lgs. 57/2019 “Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea”.

Il D.lgs. 50/2019 ha previsto le seguenti definizioni:

- *«inconveniente»: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;*
- *«incidente»: un evento improvviso indesiderato o non intenzionale oppure una specifica catena di siffatti eventi, avente conseguenze dannose.*

Gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento, incendi e altro;

- *«incidente grave»: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamenti di treni che causa la morte di almeno una persona oppure il ferimento grave di cinque o più persone oppure seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente, nonché qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; per «seri danni» si intendono i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo in almeno 2 milioni di euro.*
- *«Incidente significativo»: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.*
 - *«danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente»: danni quantificabili in 150.000 EUR o più;*
 - *«interruzione prolungata del traffico»: i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per sei ore o più;*
- *«incidente al passaggio a livello»: qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari.*

Nella circolazione ferroviaria, costituiscono incidenti gli eventi indesiderati che accadono a treni, linee, stazioni, passaggi a livello e qualsiasi altra entità pertinente con l'esercizio, e causano danni a persone o cose o all'ambiente.

Una ulteriore distinzione solitamente utilizzata è quella che differenzia gli incidenti in “tipici” e “atipici”.

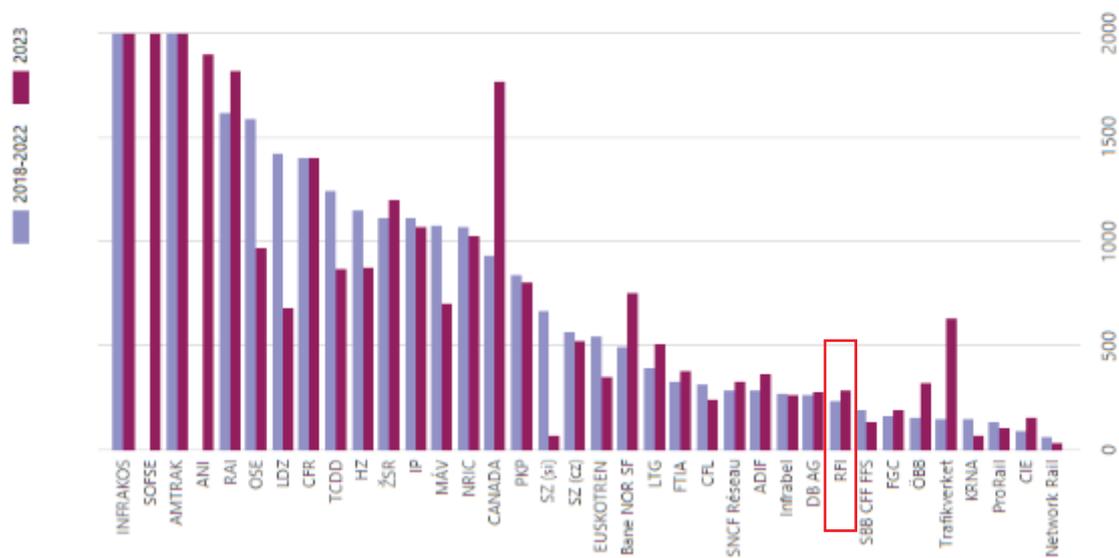
Gli incidenti tipici avvengono per responsabilità delle ferrovie o di terzi, nel solo ambito esercizio, sono direttamente connessi con la circolazione ferroviaria (collisioni, deragliamenti, tallonamenti, incendi ecc.) e hanno come conseguenze danni a persone e all'infrastruttura, nonché interruzioni della circolazione; sono classificabili in tre famiglie: incidenti ai treni, incidenti in manovra e incidenti ai passaggi a livello; ogni famiglia, a sua volta, è suddivisibile per tipologie più specifiche (ad es. collisioni, deragliamenti, urti, ecc.).

Gli incidenti atipici riguardano solo le persone e sono dovuti al comportamento dei dipendenti, dei viaggiatori e di terzi (ad es. incauto attraversamento di linee e di P.L., cadute durante salita e discesa da carrozze, cadute da rotabili in movimento, investimento di personale FS o di Ditte per inadeguata Protezione Cantieri, ecc.).

Benchmark

L'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) è l'associazione professionale mondiale che rappresenta il settore ferroviario e promuove il trasporto ferroviario per la cooperazione tecnica tra le ferrovie.

Il rapporto emesso dall'UIC "Safety Report" contiene dati e benchmark riservati, relativi alle prestazioni di sicurezza delle numerose Reti ferroviarie che alimentano i sistemi di rilevazione della UIC. Anche nel 2023 sulla rete RFI è stato registrato un lieve aumento degli incidenti significativi rispetto alla media del precedente quinquennio. Considerando le principali reti europee di riferimento, la prestazione della rete RFI è comunque tra le migliori.



Indicatori nazionali di sicurezza ferroviaria

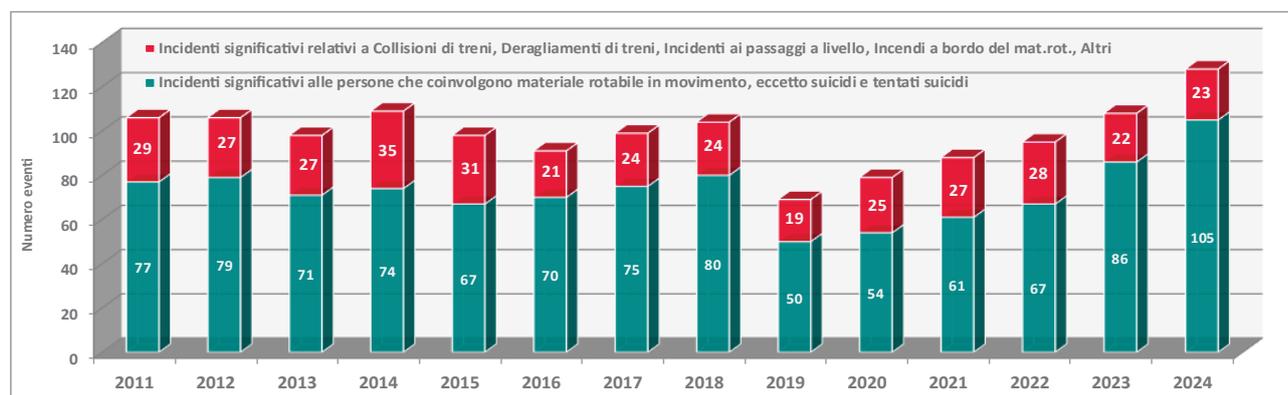
Ogni anno RFI redige la Relazione Annuale della Sicurezza in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 8, comma 10 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 e all'art 4.5.1.2 del Regolamento (UE) N. 762 del 8 marzo 2018 in riferimento agli obblighi in carico al Gestore Infrastruttura.

Il monitoraggio degli indicatori nazionali di sicurezza, effettuato per gli eventi che si sono verificati sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana, è attuato mediante l'utilizzo dei dati presenti in specifiche banche dati.

I dati illustrati nel seguito sono stati estratti dalla Banca Dati Pericoli di RFI ed aggiornati al 07/02/2025.

È, in particolare, necessario specificare che al momento della redazione della presente relazione i dati del 2024 riportati nelle sottostanti tabelle e grafici non sono consolidati e potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri attesi da parte dell'Autorità competente relativi alla classificazione dei suicidi/tentati suicidi e della conclusione delle indagini interne di RFI (quantificazione definitiva dei danni/individuazione delle responsabilità).

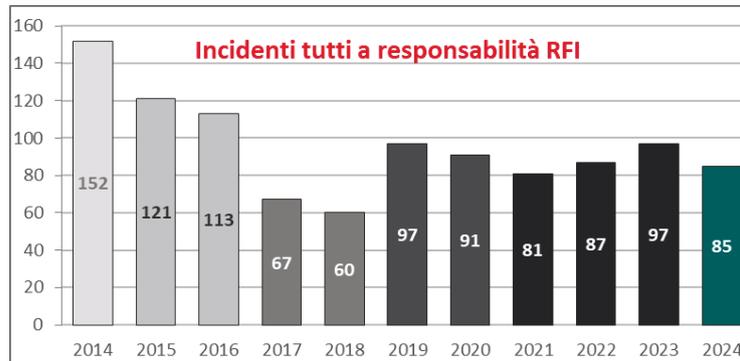
Se si esaminano i dati sugli indicatori nazionali di sicurezza, si registra il seguente andamento degli **Incidenti significativi** (direttamente connessi con la circolazione ferroviaria):



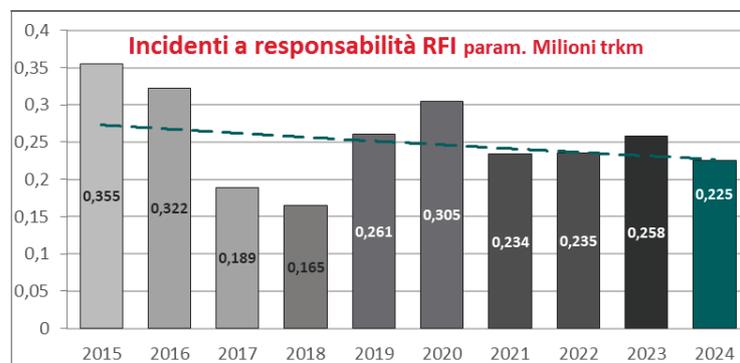
Andamento degli incidenti significativi dal 2011 al 2024

Una analisi di dettaglio per tipologia di incidente evidenzia che il maggior numero di incidenti si riferiscono a investimenti di persone che si introducono o attraversano indebitamente la sede ferroviaria (violazioni DPR 753/80, ovvero delle norme di sicurezza da parte di persone estranee al sistema ferroviario). **Come seconda causa in termini di volumi ci sono gli incidenti ai passaggi a livello e gli incidenti della tipologia “Collisioni di treni”.**

L'esame della serie storica dell'incidentalità complessiva (incidenti lievi e significativi) a responsabilità RFI nel periodo 2014-2024 indica, per l'anno 2024, un miglioramento delle prestazioni dopo un andamento peggiorativo registrato negli ultimi due anni.

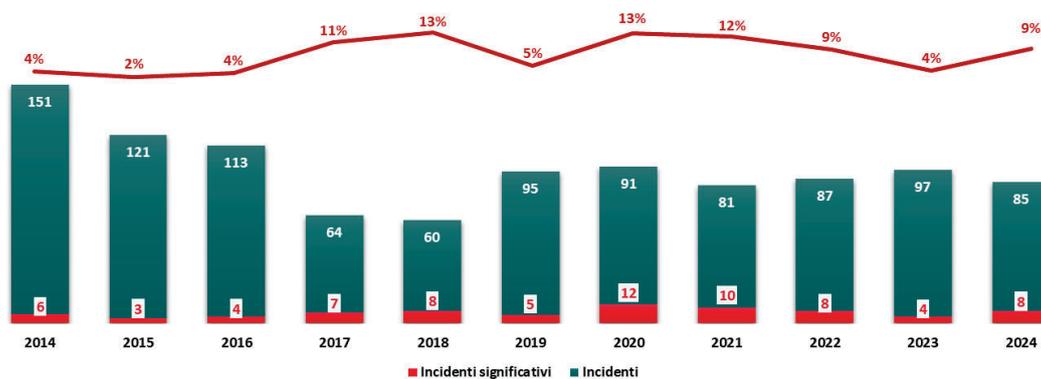


Andamento incidenti significativi a responsabilità RFI



Incidenti significativi RFI parametrizzati con i TrKM

Con riferimento ai soli incidenti significativi di responsabilità RFI di seguito si riporta l'andamento su scala annuale, con un focus sul peso percentuale degli incidenti significativi rispetto all'incidentalità totale.



Rapporto tra incidenti tutti ed incidenti significativi

Obiettivi Comuni di Sicurezza (CST) e valori di riferimento nazionali (NRV)

Per ogni “categoria di rischio” (categoria di persone che potenzialmente possono subire un danno a seguito di un incidente ferroviario), si riportano nella seguente figura 5 le prestazioni del sistema ferroviario registrate nel 2024, limitatamente alla rete gestita da RFI, in relazione agli obiettivi comuni di sicurezza (CST, Common Safety Target) ed agli specifici obiettivi di riferimento nazionali assegnati all’Italia (NRV, National Reference Values).

I valori dei NRV ed il secondo set di CST sono stati stabiliti utilizzando i dati Eurostat per gli anni 2004-2009, pubblicati nella Decisione 2012/226/UE della Commissione nel 2012, successivamente modificati dalla Decisione 2013/753/UE (2° set NRV).

I dati illustrati nel seguito sono stati estratti dalla Banca Dati Pericoli di RFI ed aggiornati al 07/02/2025.

È, in particolare, necessario specificare che al momento della redazione della presente relazione i dati del 2024 riportati nelle sottostanti tabelle e grafici non sono consolidati e potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri attesi da parte dell’Autorità competente relativi alla classificazione dei suicidi/tentati suicidi e della conclusione delle indagini interne di RFI (quantificazione definitiva dei danni/individuazione delle responsabilità).

Categoria di rischio	Unità di misura	Basi di graduazione	OBIETTIVI		VALORI REGISTRATI	
			CST	NRV	Consuntivo 2023	Consuntivo 2024
			COMUNI (x10 ³)	ITALIA (x10 ⁶)	RFI (x10 ³)	RFI (x10 ³)
1. Passeggeri	1.1 Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno passeggeri per anno	Km-treno passeggeri per anno	170,00	38,10	0,32	6,34
2. Dipendenti o Imprese Appaltatrici	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	77,90	18,90	16,49	2,92
3. Utilizzatori dei passaggi a livello	Numero di utilizzatori di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	710,00	42,90	7,98	16,70
4a. Altra persona sul marciapiede	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria «altri» derivante da incidenti significativi/numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	14,50	6,70	0,00	0,00
4b. Altra persona che non si trova sul marciapiede						
5. Persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria	Numero di FWSI a persone per anno derivante da incidenti significativi/ numero di km-treno per anno	Km-treno per anno	2050,00	119,00	173,71	191,64

Confronto tra le prestazioni del sistema ferroviario italiano espresse in FWSI, limitatamente alla rete RFI, con gli obiettivi comuni di sicurezza (CST, Common Safety Target)⁶

L’analisi delle prestazioni del 2024 non è al momento effettuabile in quanto, come precedente detto, i dati non sono consolidati.

⁶ I dati riportati in tabella sono riferiti all’anno solare 2024, aggiornati al 07/02/2025.

• Tutti i valori della tabella sono espressi in Miliardi di T^r*km.

• L’algoritmo utilizzato per il calcolo del valore NRV “Cumulato” relativo alla IFN è quello indicato nel campo “Unità di misura” della tabella, specifico per ogni categoria di rischio. I criteri di calcolo sono quelli definiti nella Decisione 2009/460/CE richiamata nella Normativa di riferimento.

• I valori obiettivo CST e NRV sono quelli stabiliti dalla Commissione Europea con la Decisione 2013/753/UE, anch’essa richiamata nella Normativa di riferimento.

Passaggi a livello

La rete ferroviaria nazionale – oltre 16.800 km di linee – è intersecata da 4.026⁷ passaggi a livello, di cui 404 in consegna a utenti privati (dati al 31/12/24).

Sono stati 10 gli incidenti significativi verificatisi nel 2024 in prossimità di un passaggio a livello.

Nel Contratto MIT-RFI per gli investimenti è compreso un **programma di interventi per la soppressione dei P.L.** che prevede la realizzazione di opere sostitutive di tutti i passaggi a livello ricadenti sulle linee commerciali, sui Nodi e anche su alcune linee complementari. Le intersezioni a raso tra le linee ferroviarie e le strade costituiscono infatti punti d'interferenza del traffico spesso all'origine di pesanti anomalie dell'esercizio e, talora, di gravi incidenti anche mortali. Per la definizione del perimetro del programma e la selezione dei P.L. da eliminare sono stati utilizzati i seguenti criteri e priorità previsti nella Legge 354/98: velocità e frequenza dei convogli ferroviari; volume medio giornaliero del traffico stradale veicolare; posti in corrispondenza dell'attraversamento; P.L. in aree urbane e metropolitane ad alta densità abitativa e di traffico locale; incidentalità storica del passaggio a livello.

L'installazione di nuove tecnologie per mitigare gli effetti di comportamenti scorretti affianca il piano per l'eliminazione dei passaggi a livello su tutto il territorio nazionale. Si tratta del **programma di investimenti per la protezione dei P.L.** Gli interventi sono finalizzati alla gestione/mitigazione del rischio connesso all'attraverso dei binari in presenza di barriere chiuse: attrezzaggi dei passaggi a livello pubblici con sistemi di rilevamento della presenza di veicoli entro le barriere chiuse con invio comando di arresto del treno; grembiati per impedire l'attraversamento pedonale a barriere chiuse; parziale automazione dei P.L. privati. Gli interventi sono coordinati con il Piano di soppressione dei passaggi a livello e mirano al miglioramento dei livelli di incidentalità e di regolarità di esercizio.

Infatti, una nuova tecnologia, il sistema Protezione Automatica Integrativa - Passaggi a Livello (PAI-PL), è in corso di installazione sui passaggi a livello per i quali non è stato ancora trovato un accordo con gli Enti locali per la loro eliminazione. Il PAI-PL rileva la presenza di ingombri sui binari in prossimità delle barriere, preesistenti o in seguito alla chiusura del passaggio a livello, e blocca immediatamente la circolazione ferroviaria fino alla completa risoluzione dell'anormalità.

Tutte le nuove linee ferroviarie sono invece realizzate senza passaggi a livello.

Nel 2024, l'investimento economico relativo al programma di soppressione PL è stato pari a circa 68 milioni di euro. Sono stati chiusi 61 passaggi a livello.

Nel 2024, l'investimento economico relativo al programma di protezione PL è stato pari a circa 60 milioni di euro. È stata effettuata la protezione di 80 passaggi a livello.

⁷ Il dato di consistenza dei passaggi a livello è provvisorio e potrà subire variazioni nella prossima Relazione Annuale di Sicurezza (RAS) prevista in emissione nel mese di maggio 2025.

5.4 La centralità delle stazioni ferroviarie per la fruibilità dei territori

Le oltre 2.200 stazioni RFI rappresentano una grande opportunità per Regioni, territori e città grazie alla loro centralità. A meno di tre km da una stazione vive e lavora oltre metà degli italiani, c'è la quasi totalità degli atenei e dei dipartimenti universitari, una variegata concentrazione di servizi e imprese, monumenti e spazi per la salute, la cultura, lo svago, lo sport.

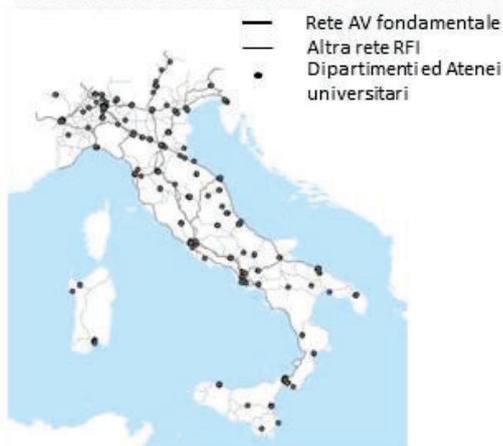
180 stazioni distano meno di 30 minuti a piedi o in bici da borghi storici di qualità, 1.000 stazioni si aprono su cammini o sentieri e 200 su aree protette di interesse nazionale o regionale. 175 stazioni sono a pochi passi da musei di interesse nazionale, 120 sono prossime o all'interno dei confini dei tanti siti Unesco del Paese. Da 34 stazioni si ha un accesso diretto alle linee ferroviarie turistiche, da 1.237 è possibile raggiungere una greenway o una ciclovia in meno di mezz'ora in bici. Ancora più nel dettaglio, 436 stazioni sono posizionate entro 5 chilometri dalle 10 ciclovie del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche. Dalle stazioni è infine possibile raggiungere i grandi poli dell'istruzione e della salute: l'85% degli atenei e dei dipartimenti universitari e oltre la metà delle sedi ospedaliere è a meno di 3 km da una stazione.

Di seguito il numero di stazioni vicine ad attrattori del turismo slow, sostenibile e culturale:

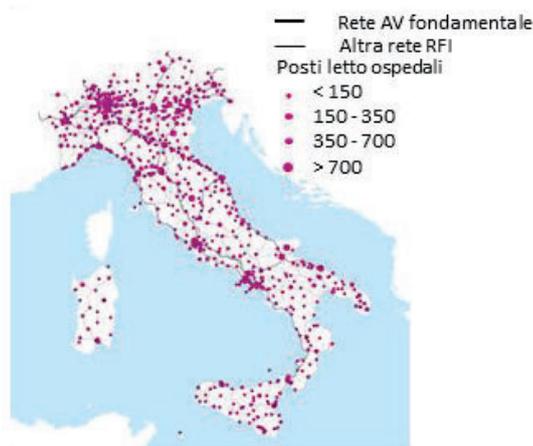
Numero di stazioni vicine ad attrattori del turismo slow, sostenibile, culturale



Le stazioni dell'istruzione e della salute

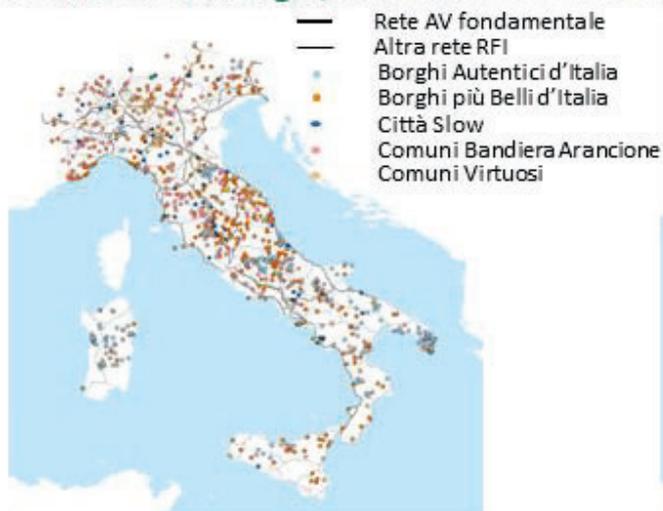


Fonte: Elab. RFI su dati MIUR, 2021

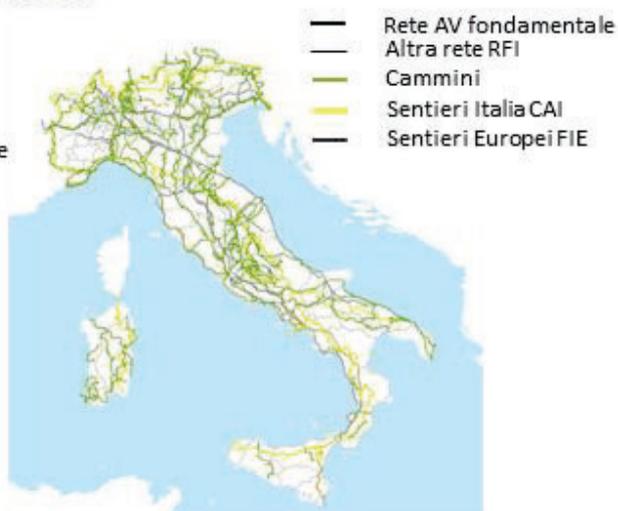


Fonte: Elab. RFI su dati ISTAT, 2020

Le stazioni dei borghi, dei cammini e dei sentieri

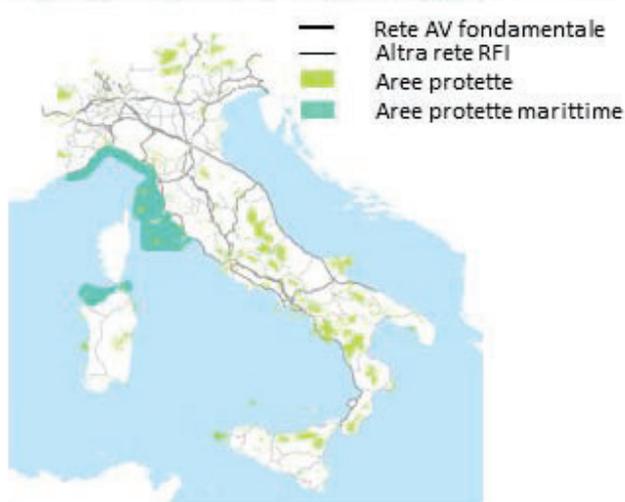


Fonte: Elab. RFI su dati AMODO, 2022

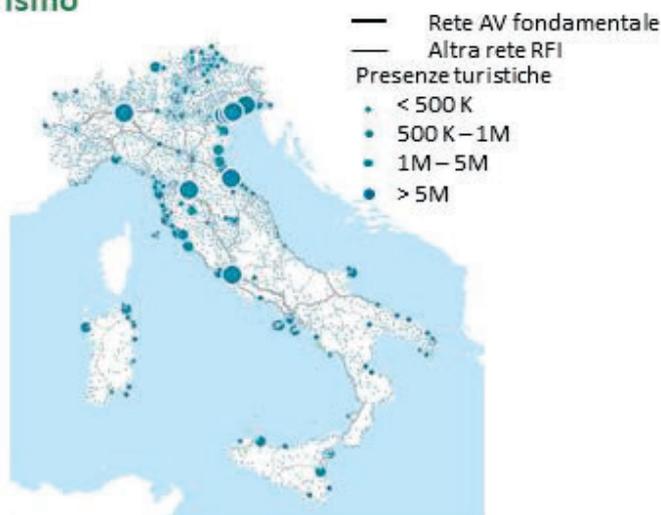


Fonte: Elab. RFI su dati AMODO, 2022

Le stazioni delle aree naturalistiche e del turismo

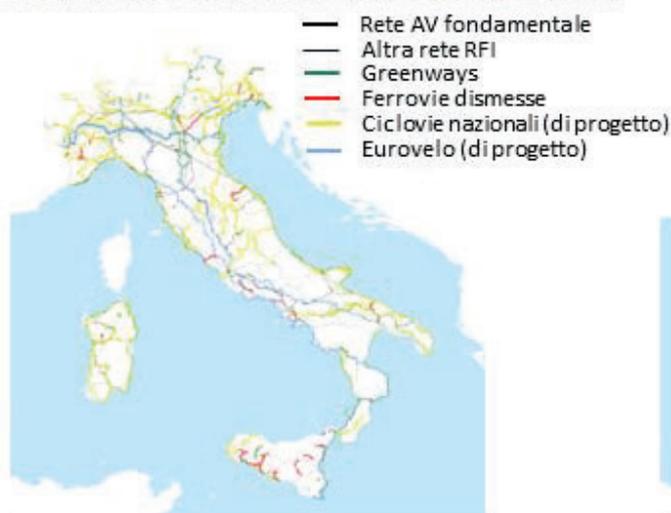


Fonte: Elab. RFI su dati AMODO, 2022

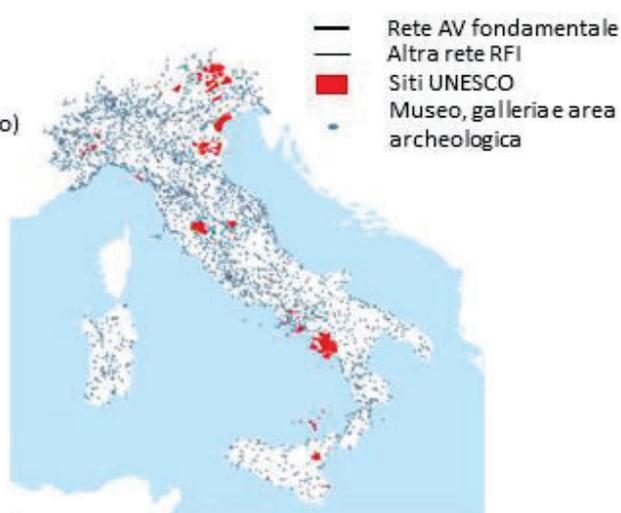


Fonte: Elab. RFI su dati ISTAT, 2022

Le stazioni della ciclabilità e della cultura



Fonte: Elab. RFI su dati AMODO, 2022



Fonte: Elab. RFI su dati MIC e AMODO, 2022

6 Criteri di sostenibilità nella progettazione e realizzazione delle infrastrutture ferroviarie

Le opere infrastrutturali rappresentano un'occasione concreta per supportare la crescita inclusiva dei Territori e delle Comunità, stimolando lo sviluppo economico, culturale e turistico del nostro Paese. Nell'attuale contesto delle politiche e delle sfide a livello comunitario e nazionale RFI ridisegna concretamente la mobilità del Paese in chiave sostenibile attraverso progetti e interventi condivisi con gli stakeholder per costruire un modello di sviluppo infrastrutturale più moderno, resiliente e inclusivo che integra nuove modalità di trasporto, riqualificazione e rigenerazione delle stazioni e degli spazi urbani, valorizzazione del patrimonio paesaggistico e storico-culturale anche attraverso il riuso delle linee dismesse e la riattivazione delle linee ad uso turistico.

RFI è fortemente impegnata per integrare sempre più la sostenibilità nello sviluppo dei progetti infrastrutturali, consolidando un approccio sistemico e multidisciplinare, con particolare attenzione alla valutazione dei benefici e delle opportunità di crescita, tutela delle risorse ecosistemiche, resilienza, innovazione tecnologica e il coinvolgimento attivo degli stakeholder, per accompagnare la realizzazione di infrastrutture sostenibili dalla progettazione alla gestione dell'opera individuando soluzioni orientate al perseguimento di specifici obiettivi di sostenibilità.

Ciascun progetto infrastrutturale, infatti, può diventare espressione di un progetto sociale capace di valorizzare il territorio e il paesaggio di riferimento accogliendo le istanze della collettività ed offrendo nuovi scenari di sviluppo socio-economico ed ambientale, non solo in relazione ad un nuovo scenario di mobilità sostenibile, ma in un'accezione più ampia di coesione sociale, accessibilità, attrattività, riduzione dei divari, incremento della qualità della vita e dei servizi ecosistemici e più in generale di crescita economica, sociale, culturale e turistica attenta al contesto ambientale e paesaggistico dei territori attraversati dalle opere.

In questo modello di sviluppo infrastrutturale lo Stakeholder Engagement acquisisce un ruolo chiave per costruire progetti condivisi con il territorio attraverso il coinvolgimento in tutte le fasi di sviluppo anche nell'ottica di promuovere un approccio attento, proattivo e trasparente non soltanto attraverso momenti di confronto istituzionali, quali ad esempio i Dibattiti Pubblici, ma anche iniziative specifiche di ascolto, coinvolgimento, progettazione condivisa, costruzione di sinergie operative, ad esempio con Associazioni e realtà territoriali, per offrire alle comunità nuovi spazi e servizi in linea con i loro bisogni ed aspettative valorizzando le peculiarità e i caratteri identitari dei luoghi.

Fase di progettazione

La sostenibilità acquisisce un ruolo driver nella realizzazione di infrastrutture sostenibili, sin dalle prime fasi, dalla programmazione alla progettazione, fino alla gestione dell'opera, per abilitare nuove connessioni e scenari di mobilità sostenibile, ma anche nuovi modelli di vita sociale e dinamiche di sviluppo economico, culturale, turistico dei luoghi.

Le diverse fasi della progettazione sono accompagnate da specifiche valutazioni di sostenibilità. In particolare, vengono condotte analisi di contesto socio-economiche e territoriali al fine di disporre di un quadro conoscitivo da utilizzare per l'individuazione delle potenziali opportunità di sviluppo correlate alla realizzazione dell'opera, in linea con le peculiarità e le vocazioni specifiche del territorio e delle comunità coinvolte. Tra gli approfondimenti vi sono, ad esempio la valutazione della coerenza dell'iniziativa progettuale con gli strumenti di governance territoriale, la caratterizzazione socio-economica dell'area di studio, l'analisi del sistema ambientale e paesaggistico dell'area di intervento e la definizione degli obiettivi di sostenibilità che l'intervento permette di perseguire e un confronto tra le alternative progettuali che permette di individuare la soluzione che meglio risponde agli obiettivi

ambientali, sociali e di governance. Vengono effettuati studi e valutazioni specifiche quali Studi di Trasporto, Analisi Multi-Criteri, Analisi Costi-Benefici, Wider Economic Impacts e,

ove prevista, viene predisposta una specifica Relazione di Sostenibilità per offrire una lettura chiara sulle potenzialità correlate alla realizzazione delle opere di innescare nuove dinamiche di sviluppo economico, sociale e ambientale nel lungo periodo per i territori interessati e laddove applicabile, viene effettuata anche un'analisi degli elementi progettuali in linea con i principi richiamati nel Regolamento UE 852/2020 "Tassonomia" per i sei obiettivi ambientali ivi definiti.

Inoltre, per quanto concerne gli aspetti ambientali, vengono sviluppati studi specialistici per la verifica degli impatti ambientali e paesaggistici dei progetti e, più in generale, per la valutazione degli effetti diretti e indiretti che la realizzazione di infrastrutture può determinare individuando le più opportune misure di mitigazione.

Il corretto inserimento dell'opera nel territorio viene assicurato attraverso lo studio dei luoghi e l'analisi delle componenti ambientali potenzialmente interferite, quali ad esempio la componente atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione flora e fauna, ecosistemi, rumore e vibrazioni, ecc, in coerenza con il D.Lgs. 152/2006 e smi; in particolare:

- negli Studi di Impatto Ambientale (SIA) viene, infatti, condotta una specifica valutazione del potenziale impatto delle opere con il contesto territoriale, non solo in fase di esercizio ma anche durante la fase di costruzione
- con particolare riferimento ai siti Natura 2000 istituiti dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, vengono analizzati gli effetti della realizzazione di un'infrastruttura sugli equilibri ecologici, sulla continuità degli ecosistemi e sulle possibili alterazioni di elementi tutelati del sistema naturale. In caso di assenza di interferenza diretta del progetto con siti Natura 2000 viene effettuata una valutazione finalizzata ad escludere eventuali incidenze indirette dell'intervento con i suddetti siti (screening VInCA in coerenza con quanto riportato nelle Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza VInCA – Direttiva Habitat 92/43/CEE art. 6). In caso di interferenze diretta del progetto con siti Natura 2000 viene invece effettuata una Valutazione di Incidenza Appropriata;
- vengono individuati gli interventi che consentono un migliore inserimento ambientale e paesaggistico delle opere, con l'obiettivo di limitare le interferenze con l'ambiente naturale e antropico e mitigare il consumo di vegetazione naturale mediante nuove piantumazioni in coerenza con la Strategia Europea per la Biodiversità;
- vengono effettuati specifici studi ed indagini sulle tematiche ambientali rumore e vibrazioni in relazione al contesto di riferimento al fine di definire le più opportune misure di mitigazione;
- viene posta particolare attenzione alla gestione dei materiali di risulta, aspetto particolarmente significativo per la realizzazione di opere complesse come quelle ferroviarie, attraverso uno studio specifico sulla gestione dei materiali da scavo prodotti dall'attività di cantiere (Piano di Utilizzo Terre e Rocce da Scavo ai sensi del D.P.R. 120/17), con l'obiettivo di favorire il riutilizzo degli stessi in qualità di sottoprodotto nell'ambito degli interventi in progetto o in siti esterni da riqualificare.

La progettazione ambientale riveste un ruolo determinante per migliorare l'interazione con il territorio di riferimento e le comunità coinvolte anche per quanto riguarda la fase costruttiva e a tal proposito, vengono sviluppati elaborati progettuali specifici atti ad individuare gli aspetti ambientali significativi correlati in particolare alle lavorazioni di cantiere, nonché le misure di mitigazione e le attività di monitoraggio ambientale necessarie a garantire un corretto presidio ambientale del cantiere.

Fase di realizzazione

L'esigenza di attuare una visione sistemica della sostenibilità in tutte le fasi, ha portato RFI ad individuare strumenti operativi per trasferire alle imprese costruttrici impegnate nella realizzazione del progetto gli indirizzi e gli elementi di sostenibilità sviluppati nell'ambito della progettazione ambientale per implementare ed attuare politiche di sostenibilità in cantiere al fine di promuovere un modello di cantiere sostenibile.

L'impegno di RFI per realizzare cantieri sostenibili passa attraverso l'integrazione dei Disciplinari di gara e delle prescrizioni contrattuali per richiedere un impegno concreto alle imprese, ai fornitori, ai produttori di materiali da costruzione sulle politiche di sostenibilità in cantiere orientate alla salvaguardia ambientale, all'uso efficiente delle risorse in un'ottica di *circular economy*, alla riduzione della *Carbon Footprint* dell'opera, alla tutela e valorizzazione dei beni culturali, paesaggistici, ambientali e della biodiversità.

In particolare, le prescrizioni contrattuali nelle Convenzioni d'Appalto richiedono di assicurare un presidio strutturato sulle tematiche di sostenibilità da parte delle imprese costruttrici, con particolare riferimento alla predisposizione ed attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale ai sensi della UNI EN ISO 14001.

Alle imprese a cui è affidata la costruzione dell'opera viene richiesto di progettare ed attuare per tutta la durata dei lavori un Sistema di Gestione Ambientale delle attività di cantiere che fornisca a RFI ed agli Enti di tutela le evidenze oggettive del controllo ambientale eseguito nel corso delle lavorazioni da parte di personale qualificato dell'appaltatore. Tali Sistemi prevedono, in particolare, che la ditta appaltatrice predisponga prima dell'avvio dei lavori un'Analisi Ambientale Iniziale delle attività di cantiere, volta ad identificare gli aspetti ambientali significativi da gestire nel corso della realizzazione dell'opera e che definisca le modalità operative per una corretta sorveglianza ambientale del cantiere in coerenza con gli adempimenti normativi applicabili.

Sulla base delle peculiarità del contesto territoriale di riferimento, RFI effettua inoltre ove previsto le attività di monitoraggio ambientale, definite nel Progetto di Monitoraggio Ambientale, che rappresentano un ulteriore valido strumento di controllo delle eventuali modifiche indotte dalla costruzione dell'opera. Il monitoraggio dello stato ambientale, eseguito in relazione alle diverse componenti ambientali interessate prima, durante e dopo la realizzazione delle opere, consente infatti di verificare l'effettivo manifestarsi delle previsioni d'impatto, di valutare l'efficacia dei sistemi di mitigazione posti in essere, di rilevare e gestire tempestivamente eventuali emergenze ambientali. I dati acquisiti nel corso delle campagne di misura vengono gestiti tramite un'apposita Banca Dati e, opportunamente riorganizzati, resi disponibili per confronti con Enti ed Amministrazioni o altri Stakeholder di riferimento.

RFI attua in corso d'opera, attraverso un team di esperti ambientali, un presidio strutturato per sorvegliare sulla corretta gestione ambientale del cantiere da parte delle ditte appaltatrici dei lavori. Le non conformità riscontrate in cantiere sono gestite in coerenza con i dettami della norma UNI EN ISO 14001 e con quanto disposto dal contratto d'appalto.

La realizzazione del progetto rappresenta, inoltre, un'occasione di ricerca scientifica finalizzata alla conoscenza dei processi storici d'uso e frequentazione del territorio e di conseguente valorizzazione dei siti archeologici rinvenuti. Al riguardo viene portato avanti un lavoro sinergico con gli enti competenti per coniugare la salvaguardia del patrimonio antico con gli interessi di realizzazione dell'opera infrastrutturale. Vengono in particolare condotti studi ed analisi specialistiche volte a valutare la possibile interferenza tra l'opera da realizzare ed il contesto archeologico, definendo le attività da effettuare per garantire conoscenza, tutela e conservazione dei rinvenimenti.

Focus Stazioni

La nuova visione della stazione sviluppata da RFI mette al centro i bisogni delle persone e la sostenibilità ambientale e sociale, e mira a rendere stazioni e aree circostanti più sicure e piacevoli.

Le stazioni rappresentano il punto di contatto tra il sistema ferroviario e i territori che attraversa e il loro funzionamento è largamente determinato dalla qualità di questa relazione.

Per RFI conoscere e saper interpretare il territorio rappresenta un requisito indispensabile per azioni rivolte alla modernizzazione delle stazioni esistenti e alla progettazione di nuove, più rispondenti a bisogni e stili di vita contemporanei. Al primo posto nell'agenda di RFI vi è la prosecuzione degli interventi di riqualificazione e di miglioramento di fruibilità, accessibilità, informazioni al pubblico, intermodalità (anche nelle aree esterne) nelle stazioni più frequentate della rete e la realizzazione di nuovi punti di accesso alla rete ferroviaria. Nel complesso l'obiettivo è di sviluppare la vocazione delle stazioni di nodo trasportistico e polo di servizi, integrate nel contesto urbano di inserimento e capaci di influire positivamente sulla riqualificazione dei territori. Tra le azioni qualificanti: l'incremento del livello di connettività con il trasporto pubblico locale, la *sharing mobility* e la mobilità attiva, il miglioramento dell'accessibilità interna alle stazioni, la crescita di attrattività, funzionalità, qualità e sicurezza degli spazi interni ed esterni, il potenziamento dell'infomobilità e del *wayfinding* fuori e dentro la stazione.

Nella progettazione degli interventi più estesi, è attribuito un ruolo centrale ai seguenti step di processo:

1. Analisi territoriali e di potenzialità, finalizzate alla stima della domanda delle stazioni in termini di viaggiatori e al dimensionamento delle dotazioni intermodali di stazione. Analisi dei flussi viaggiatori di stazione, finalizzate al dimensionamento e/o verifica delle infrastrutture di transito pedonali, attraverso analisi statiche e/o dinamiche dei flussi di stazione. Analisi del contesto, sul Fabbricato Viaggiatori, e sulle condizioni di accessibilità per l'utenza funzionali per la definizione del quadro esigenziale.
2. Stakeholder engagement, mirato alla condivisione delle strategie di progetto con particolare riferimento agli interventi mirati al miglioramento delle connessioni pedonali e intermodali tra la stazione e il contesto urbano di riferimento.
3. Definizione del progetto tramite l'individuazione di soluzioni di sostenibilità a 360° sul fronte: sociale (sviluppo delle aree esterne, superamento delle barriere architettoniche, creazione di spazi interni accessibili), ambientale (miglioramento delle prestazioni energetiche dell'edificio stazione, produzione di energia da fonti rinnovabili, applicazione protocolli di sostenibilità internazionali quali Envision, LEED, GBC Historic Building, etc), economico (eventualmente misurata attraverso l'Analisi Costi Efficacia degli investimenti).
4. Relativamente alle nuove stazioni/fermate, sviluppo del progetto attraverso l'impiego di tecnologie innovative come gli strumenti BIM (Building Information Modeling).

In coerenza con quanto previsto dalla Tassonomia e dai piani nazionali/europei di finanziamento (PNRR, PNC, altri Fondi vincolati) – in primis il rispetto del principio del DNSH –, dalle priorità strategiche del Piano Industriale RFI, dall'approccio integrato agli aspetti di sostenibilità delle infrastrutture perseguito da RFI anche attraverso la certificazione dei progetti secondo i protocolli internazionali, i progetti di riqualificazione e di realizzazione delle stazioni sono orientati a:

- efficienza Energetica ed Idrica: miglioramento delle prestazioni energetiche e uso di fonti rinnovabili o alternative; riduzione dei consumi idrici, mediante soluzioni di gestione in sito e di riuso delle acque piovane;
- benessere Termico-igrometrico: progetti volti a garantire il benessere dell'ambiente interno alle stazioni grazie ad un attento studio delle aperture, orientamenti, materiali, colori e ombreggiamenti;

- materiali e risorse ecosostenibili: selezione dei materiali, corretta gestione dei rifiuti e riduzione dell'impatto ambientale dovuto ai trasporti;
- efficienza funzionale: maggiore mix funzionale raggiunto attraverso la standardizzazione ergonomica delle aree per agevolare lo scambio modale e l'integrazione con il contesto;
- adattamento ai cambiamenti climatici: valutazione della vulnerabilità e dei rischi volta all'individuazione dei potenziali impatti attesi ed alla progettazione delle necessarie soluzioni fisiche per garantire la resilienza.