

DELIBERA 2 agosto 2022.

Approvazione dello schema di contratto di programma 2022-2026 - Parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di gestione e manutenzione straordinaria per la resilienza e la sostenibilità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a. (Delibera n. 24/2022).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e in particolare l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato, ed in particolare il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per «rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.I adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle nazioni unite il 25 settembre 2015», il CIPE assuma «la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile», di seguito CIPESS, e che «a decorrere dalla medesima data... in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al» Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» e successive modificazioni;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T, con il quale è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato - Società dei trasporti e servizi per azioni e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, alla Rete ferroviaria italiana S.p.a., di seguito RFI, la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 novembre 2002, n. 60T e 19 gennaio 2006, n. 3T, e nel contratto di programma;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto, di seguito CUP, e in particolare:

1. la delibera CIPE 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva

delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, ha disposto che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, ha previsto, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzazione l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. il citato decreto-legge del 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 e, in particolare, l'art. 41, comma 1, che ha modificato la suddetta legge n. 3/2003;

Visto il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, recante «Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136», e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante «Disposizioni per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che, all'art. 37, ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti», e successive modificazioni;



Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante «Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)», come modificato dall'art. 5 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante «Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose», convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233 e, in particolare:

1. l'art. 1, commi 7 e 7-bis, in cui è disposta l'elaborazione, il contenuto, nonché il relativo *iter* di approvazione del Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, di seguito DSMF, avente validità di norma quinquennale;

2. l'art. 15, comma 1, il quale prevede che i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma, questi ultimi stipulati per un periodo di cinque anni e finalizzati all'attuazione delle strategie di sviluppo sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché a definire la programmazione degli investimenti relativi alla manutenzione, al rinnovo e alla sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria;

3. l'art. 15, commi 2 e 2-bis, che definiscono l'*iter* di approvazione dei contratti di programma di cui al comma 1 e dei relativi aggiornamenti annuali;

4. l'art. 15, commi 3 e 4, con i quali è previsto che nei contratti di programma sia disciplinata, tra l'altro, la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, nonché la concessione di incentivi per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso all'infrastruttura;

5. l'art. 16, in cui è sancito il principio di equilibrio dei conti del gestore, in base al quale va garantito, nell'arco temporale di cinque anni, l'equilibrio tra il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'art. 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, da un lato e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito.

Vista la delibera ART 13 novembre 2015, n. 96, recante «criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria»;

Visto il decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante «Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo», convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e, in particolare, l'art. 47, comma 11-bis, come modificato dall'art. 89-bis del decreto-legge del 14 agosto 2020, n. 104, recante «Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia», convertito, con modificazioni, dalla legge del 13 ottobre 2020, n. 126, il quale ha previsto che il servizio di collegamento fer-

roviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna, può essere effettuato anche attraverso l'impiego di mezzi navali veloci il cui modello di esercizio sia correlato al servizio di trasporto ferroviario da e per la Sicilia, in particolare nelle tratte di andata e ritorno, Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, da attuare nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente destinate al contratto di programma-parte servizi tra lo Stato e la RFI S.p.a., gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, e fermi restando i servizi ivi stabiliti;

Visto il decreto-legge del 28 settembre 2018, n. 109, recante «Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze» convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, che all'art. 12 ha disposto l'istituzione, a decorrere dal 1° gennaio 2019, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, di seguito ANSFISA;

Visto il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante «attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie» e, in particolare:

1. l'art. 4, che stabilisce le competenze dell'ANSFISA;

2. l'art. 8, comma 10, che stabilisce che, entro il 31 maggio di ogni anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie debbano trasmettere all'ANSFISA una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente che deve contenere almeno:

2.1. i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;

2.2. un resoconto dello sviluppo degli indicatori nazionali di sicurezza e degli indicatori comuni di sicurezza di cui all'art. 5;

2.3. i risultati degli *audit* di sicurezza interni;

2.4. le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che rivestono un interesse per l'ANSFISA;

2.5. una relazione sui pertinenti metodi comuni di sicurezza;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 novembre 2020, registrato alla Corte dei conti in data 30 novembre 2020, al n. 2739, che ha istituito il Comitato direttivo dell'ANSFISA;

Considerato che dalla suddetta data del 30 novembre 2020 decorre la piena operatività dell'ANSFISA, con conseguente soppressione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;

Vista la delibera ART 22 novembre 2019, n. 151, recante «Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2021", di seguito PIR "presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.a., al "PIR 2020", nonché relative alla predisposizione del



“PIR 2022”», con cui è stato previsto che i dati relativi alle *performance* di puntualità dell’orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l’orario successivo sono pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all’interno del portale ePIR, nella sezione «documenti tecnici»;

Visto il decreto-legge del 30 dicembre 2019, n. 162, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazioni delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica», convertito, con modificazioni, dalla legge del 28 febbraio 2020, n. 8, che all’art. 13, comma 5-*octies* ha previsto che le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del suddetto decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000;

Visto il decreto-legge del 19 maggio 2020, n. 34, recante «Misure urgenti in materia di salute sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza da COVID-19», convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, il quale ha disposto all’art. 208, comma 3-*bis*, che al fine di dare impulso e rilanciare il porto di Gioia Tauro, il collegamento ferroviario Rosarno-San Ferdinando e il relativo impianto assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferiti a titolo gratuito, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di seguito MIMS, e la Regione Calabria, mediante conferimento in natura, al gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000;

Visto il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all’istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, che ha introdotto nel sistema normativo europeo la tassonomia delle attività economiche eco-compatibili, una classificazione delle attività che possono essere considerate sostenibili in base all’allineamento agli obiettivi ambientali dell’Unione europea e al rispetto di alcune clausole di carattere sociale;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «Linee di indirizzo sull’azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l’anno 2022», le quali indicano che progetti ed i piani di investimenti pubblici posti all’esame e all’approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati al rispetto degli obiettivi di sviluppo sostenibili

le e rispondere ad alcuni parametri misurabili durante il percorso di programmazione, progettazione e autorizzazione, sulla base di una delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile da emanare entro il 2022;

Valutata la necessità di ricevere, insieme alle relazioni istruttorie in tutte le fattispecie in cui è chiamato ad esprimersi il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, una scheda di accompagnamento che descriva sinteticamente le azioni orientate allo sviluppo sostenibile previste o attuate nell’abito della fattispecie medesima, di natura prevalentemente qualitativa e, ove possibile, di tipo quantitativo;

Visti i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, con i quali sono stati adottati i regolamenti concernenti l’organizzazione, rispettivamente, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito MIT e degli uffici di diretta collaborazione del medesimo Ministero;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, e in particolare l’art. 5, il quale ha previsto che il MIT sia ridenominato MIMS;

Visto il Piano nazionale di ripresa e resilienza e, in particolare, la Missione 3, recante «infrastrutture per una mobilità sostenibile» che mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, potenziando il trasporto su ferro di passeggeri e merci su rete ferrovia, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali, anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri;

Considerato che in data 30 dicembre 2021 il MIMS ha trasmesso al Parlamento il DSMF;

Vista la legge 31 dicembre 2021, n. 234, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024», con la quale sono stati stanziati, per il finanziamento del contratto di programma parte Servizi 2022-2026, di seguito CdP-S, risorse pari complessivamente a 10,21 miliardi di euro, di cui 5,11 miliardi dal 2022 al 2026 in conto esercizio per attività di gestione della rete e 5,10 miliardi dal 2022 al 2027 in conto impianti per attività di manutenzione straordinaria;

Tenuto conto che, rispettivamente in data 24 febbraio e 2 marzo 2022, la VIII Commissione lavori pubblici del Senato e la IX Commissione (trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera hanno espresso parere favorevole, con osservazioni, al DSMF;

Tenuto conto che in data 16 marzo 2022 la Conferenza unificata ha rilasciato parere favorevole in merito al DSMF;

Visto il decreto ministeriale 29 aprile 2022, n. 109, con cui il MIMS ha approvato il DSMF;



Preso atto che il DSMF prevede per il nuovo ciclo programmatorio del CdP-S un quadro di fabbisogni finanziari pari complessivamente a 3.356 milioni di euro annui, così articolati:

1. 1.156 milioni di euro per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto esercizio del contratto;
2. 2.200 milioni di euro per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto capitale di manutenzione straordinaria;

Vista la nota del 5 luglio 2022, prot. n. 4670, con cui il MIMS ha informato l'ART, sul contenuto dello schema di CdP-S RFI 2022-2026;

Vista la nota dell'8 luglio 2022, prot. n. 994, con cui RFI ha informato le imprese ferroviarie titolari di licenza, le regioni, le province autonome e i soggetti titolari di Accordo quadro, sul contenuto dello schema di CdP-S;

Vista la nota del 9 luglio 2022, n. 4769, con cui il MIMS - Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, di seguito DGTFE, ha trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, gli schemi dei nuovi contratti di programma 2022 - 2026 tra il MIMS e RFI - Parte investimenti e Parte servizi, e la relativa documentazione a corredo, ai fini dell'approvazione di cui all'art. 15, comma 2, del suddetto decreto legislativo n. 112/2015;

Vista la nota del 15 luglio 2022, n. 24944, con cui il MIMS - Ufficio di Gabinetto ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno, fra le altre proposte, dell'approvazione del nuovo contratto di programma 2022 - 2026 tra il MIMS e RFI - Parte servizi, aggiornando la relativa documentazione istruttoria;

Preso atto che il CdP-S, nella forma finale esaminata dal Comitato, prevede i seguenti articoli:

1. Premesse e allegati;
2. Definizioni;
3. Oggetto del contratto. È stabilito il complesso delle attività atte a garantire l'utilizzabilità dell'infrastruttura da parte dell'utenza in condizioni di sicurezza ed affidabilità, attraverso gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Il contratto disciplina anche le obbligazioni per le attività di *safety*, *security* e navigazione prestate dal gestore, nonché gli obblighi di servizio o oneri collegati all'attività del gestore e discendenti da evoluzioni di normativa di settore o prescrizioni delle autorità competenti;
4. Durata. La durata contrattuale è definita a partire dal 1° gennaio 2022 sino al 31 dicembre 2026. Alla scadenza del contratto, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di due anni, il contratto prosegue la sua efficacia ai medesimi patti e condizioni in esso previste;
5. Obblighi dei contraenti. Principalmente, a fronte dell'impegno assunto dal gestore di assicurare la piena utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e di affidabilità, mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché a svolgere le attività di *safety*, di *security*, di navigazione, di assistenza alle persone con ridotta mobilità, di seguito PRM, e di sgombero dell'in-

frastruttura, oltre a garantire continuità al servizio di collegamento e trasporto passeggeri con mezzi veloci tra Reggio Calabria e Messina, il Ministero si impegna ad assicurare le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, secondo quanto previsto nel successivo art. 7 e a proporre le opportune iniziative in sede di predisposizione dei provvedimenti di finanza pubblica per il reperimento di ulteriori finanziamenti;

6. Aggiornamento del contratto. L'articolo riporta i meccanismi di aggiornamento contrattuale, che avviene attraverso la sottoscrizione di un apposito atto integrativo, in dipendenza di evenienze quali, ad esempio, la sopravvenienza di disposizioni normative e/o delibere del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile che apportino variazioni alle risorse previste dal contratto o nel caso di nuovi obblighi di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso in cui fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSFISA o di altre autorità competenti;

7. Finanziamenti e modalità di erogazione. L'articolo riconosce al gestore le risorse finanziarie già disponibili a legislazione vigente, prevedendo inoltre la possibilità che dal 2023 si proceda ad un'analisi della dinamica dei costi e dell'efficiamento aziendale con riferimento alle azioni poste in essere per il miglioramento dei processi del gestore in ottica di maggiore efficienza ed efficacia della spesa pubblica;

8. Rendicontazione e meccanismi di conguaglio. L'articolo definisce le attività relative al monitoraggio delle risorse e delle *performance* di rete;

9. Valutazione *performance* del gestore e penalità. L'articolo disciplina la valutazione della *performance* del gestore, in termini di efficienza ed efficacia dei processi e prevede penali in caso di prestazioni di gruppi rete di cui all'allegato 2, qualitativamente inferiori agli obiettivi stabiliti e penali collegate al mancato rispetto degli obblighi e delle tempistiche di comunicazione previste dal contratto, con sanzioni variabili in relazione all'obbligo di comunicazione disatteso;

10. Vigilanza e controllo. L'articolo definisce l'ambito delle attività di vigilanza e controllo svolte dal MIMS;

11. Clausola risolutiva espressa. È prevista la facoltà di risoluzione del contratto ai sensi dell'art. 1456 del codice civile, in relazione ai livelli prestazionali attestati attraverso il monitoraggio sulla qualità della rete;

12. Disposizioni varie e generali. L'articolo prevede alcune disposizioni generali, tra cui quella per la quale, in caso in cui alcune clausole del contratto dovessero risultare nulle, il contratto stesso resterà comunque valido con possibilità di sostituzione delle clausole, previo accordo tra le parti;

13. Comunicazioni. L'articolo riporta i dati delle parti per lo scambio delle comunicazioni;

14. Controversie. L'articolo definisce le procedure di risoluzione delle eventuali controversie che dovessero sorgere durante l'esecuzione del contratto;



Preso atto dei contenuti degli allegati, come di seguito elencati:

1. All. 1 - Classificazione linee e indicatori, suddiviso in:

1.1. All. 1.a. Classificazione delle linee per grado di utilizzo treni/giorno;

1.2. All. 1.b. Indicatore di puntualità per tipologia servizio di trasporto;

1.3. All. 1.c. Altri indicatori di *performance* orientati agli utenti;

2. All. 2 - Rappresentazione grafica della rete;

3. All. 3 - Articolazione di dettaglio della rete ferroviaria per singola linea;

4. All. 4 - Quadro delle proiezioni programmatiche e delle risorse disponibili a legislazione vigente, suddiviso in:

4.1. All. 4.a. Quadro delle proiezioni programmatiche, sotto il profilo tecnico-economico, dei volumi di attività negli anni di vigenza del contratto;

4.2. All. 4.b. Prospetto fonti delle risorse per cassa CdP-S 2022-2026 e quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-2014 e 2016-2021;

5. All. 5 - Documento illustrativo delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria di RFI;

6. All. 6 - Schemi di *Reporting package*, suddiviso in:

6.1. All. 6.a.1 Articolazione per nature di spesa della pianificazione delle attività di gestione in conto esercizio e All. 6.a.2 Articolazione per nature di spesa delle attività di manutenzione ordinaria per Direzioni operative infrastrutture territoriali (DOIT);

6.2. All. 6.b. Articolazione per sottosistema/programma della pianificazione delle attività di manutenzione straordinaria con cadenza semestrale a preventivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione;

6.3. All. 6.c. Scheda di monitoraggio degli interventi di manutenzione straordinaria (conforme alle specifiche del sistema MOP);

6.4. All. 6.d. Scheda di contabilità regolatoria (Coreg), con cadenza annuale, per rendiconto delle spese di manutenzione ordinaria, circolazione, *safety*, *security* e navigazione;

7. All. 7 - Schema documentazione informativa di supporto;

8. All. 8 - *Performance* e penalità;

9. All. 9 - Documento illustrativo delle altre attività di gestione della rete (*safety*, *security*, navigazione, servizi PRM, servizio di sgombero infrastruttura, circolazione);

10. Allegato 10 - Contratto di programma - parte servizi - stato di attuazione al 31 dicembre 2021;

Vista l'appendice n. 11 alla relazione informativa del contratto di programma RFI 2022-26 -parte investimenti, recante «il contributo dei contratti di programma MIMS - RFI allo sviluppo sostenibile», che riguarda anche il CdP-S;

Considerato che l'attività di implementazione dell'infrastruttura ferroviaria costituisce una misura fondamentale per favorire la riduzione delle emissioni di gas clima alteranti, nell'ambito delle azioni per contrastare i cambiamenti climatici, sia grazie all'elettrificazione che mediante lo spostamento dei trasporti di persone e merci dalla gomma al ferro;

Considerato che, in base a quanto stabilito dall'art. 2 del secondo atto integrativo al contratto di programma 2016-2021, nelle more del perfezionamento del contratto 2022-2026, la validità del contratto di programma 2016-2021 - parte servizi è stata prorogata nel termine massimo del 31 dicembre 2022;

Considerato che RFI, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, provvede alla manutenzione di circa 16.700 km di linee ferroviarie, dei quali il 72% circa elettrificati, su cui circolano in media, ogni giorno, oltre 9.000 treni;

Preso atto che il CdP-S prevede una durata quinquennale, in coerenza con la normativa nazionale, europea e con il DSMF, nonché indicatori di *performance* e un'attività di vigilanza e controllo da parte del MIMS;

Preso atto che, in coerenza con il DSMF, nel contratto sono rappresentate, a titolo conoscitivo, le proiezioni programmatiche sotto il profilo tecnico economico dei volumi di attività per gli anni di vigenza del contratto medesimo, per un importo complessivo pari a circa 16,78 miliardi di euro

Preso atto altresì che il contratto impegna il MIMS a proporre le opportune iniziative in sede di predisposizione dei provvedimenti di finanza pubblica per il reperimento di ulteriori finanziamenti in aggiunta a quelli già previsti a legislazione vigente;

Considerato che RFI, in qualità di *Station Manager*, fornisce il servizio per l'assistenza alle PRM, in oltre 330 stazioni diffuse sul territorio nazionale, con presenza in 14 «Stazioni Master» del circuito delle «Sale Blu», utilizzate come punto di contatto con le PRM ed in cui opera personale specializzato per il presidio e il coordinamento del servizio, registrando negli anni un significativo incremento dei volumi di servizio erogati;

Visto il parere 26 luglio 2022, n. 8, con cui l'ART si è espressa, per i profili di competenza, in merito al contenuto dello schema di CdP-S, con osservazioni non vincolanti;

Vista la nota del 1° agosto 2022, n. 5292, con cui il MIMS ha dato riscontro alle osservazioni dell'ART di cui al suddetto parere n. 8 del 2022, confermando sostanzialmente le decisioni già assunte nel CdP-S, motivandole ulteriormente;

Vista la nota del 2 agosto 2022, n. 5330, con cui il MIMS ha trasmesso, aggiornandoli, il CdP-S con i relativi allegati, fra i quali ha aggiunto l'Allegato 10 - Contratto di programma - Parte servizi - Stato di attuazione al 31 dicembre 2021;



Considerato che con la medesima nota il MIMS - DG-TFE ha trasmesso nuovamente il CdP-S ed i relativi allegati, i quali «recepiscono le indicazioni emerse in sede di seduta preparatoria e in sede di concertazione con le amministrazioni competenti», incluso quanto concordato con il Ministero dell'economia e delle finanze, di seguito MEF, a valle delle interlocuzioni intercorse nell'ultimo periodo;

Considerato che, la concertazione ha apportato delle modifiche al CdP-S, sulla base di quanto rilevato in fase istruttoria, lasciando sostanzialmente inalterata la struttura del CdP-S;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolta ai sensi della delibera CIPE 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera CIPE 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Vista la nota 2 agosto 2022, n. 4317, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - DIPE, e dal MEF e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato il dibattito svoltosi durante la seduta odierna del Comitato e, in particolare, il concerto del MEF acquisito in riunione;

Delibera:

Approvazione:

1. Il Comitato approva, ai sensi del decreto legislativo n. 112 del 2015, art. 15, comma 2, come modificato dal decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, art. 5, comma 1, lettera b), punto 2), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 233 del 2021, lo schema di contratto di programma 2022-2026 - parte servizi per la disciplina del finanziamento delle attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria per la resilienza e la sostenibilità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a.

Prescrizioni ulteriori rispetto al testo del contratto di programma RFI 2022-2026 - parte servizi concertato fra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Ministero dell'economia e delle finanze:

1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di amministrazione vigilante e RFI in

qualità di società concessionaria della rete infrastrutturale nazionale e titolare del contratto, dovranno prevedere nei prossimi aggiornamenti del contratto di programma 2022-2026 - parte servizi (CdP-S) l'inserimento di un documento contenente la valutazione complessiva della coerenza con i principi dello sviluppo sostenibile del CdP-S che includa tra l'altro, ove applicabile agli interventi ed ai servizi ricompresi nel CdP-S, una valutazione quantitativa dell'impatto, una volta completati gli interventi, sulla riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra oggetto degli obiettivi europei definiti nel piano «Fit for 55».

2. L'appendice 11 inviata per il contratto di programma - parte investimenti 2022-2026, applicabile anche al CdP-S, dovrà essere integrata nel CdP-S come «Allegato n. 11» e con un adeguato riferimento nel medesimo CdP-S;

3. Nell'articolato del contratto dovrà essere fatto riferimento al rispetto degli obiettivi di «sviluppo sostenibile» e non alla più generica «sostenibilità»;

4. L'art. 10, comma 2, del contratto dovrà essere riformulato come di seguito riportato: «Ai fini dell'esercizio delle attività di cui al comma precedente, il Ministero, può avvalersi del supporto specialistico del gestore, ferma restando l'autonomia del Ministero nell'attività di *audit*»;

5. In merito alle osservazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti e alle conseguenti determinazioni del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si raccomanda di prevedere che, in occasione del prossimo aggiornamento del contratto, RFI trasmetta al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un documento indicante le caratteristiche strutturali (accelerazione usura e obsolescenza) e congiunturali (prezzi) degli incrementi dei costi legati alle varie tipologie di manutenzione, anche al fine di dare evidenza della correlazione tra l'aumento dei costi e l'aumento degli *standard* dei servizi;

6. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione della documentazione riguardante l'oggetto della presente delibera.

Roma, 2 agosto 2022

Il Presidente: DRAGHI

Il Segretario: TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 25 ottobre 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1570

22A06335

