

## 1. Premesse

La presente relazione riferisce in merito allo stato di attuazione al 31/12/2016 di:

- Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi;
- Contratto di Programma 2012-2016 – parte Investimenti.

Si riferirà anche sulla prima annualità del nuovo Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi, che, come illustrato al successivo paragrafo 2.1.2, è in vigore dal mese di ottobre 2017.

Essa è inviata a ciascuna delle Camere in ottemperanza alle prescrizioni di cui alla legge n.238/93, nonché al CIPE ai sensi della deliberazione CIPE n.111/2000. L'ultima relazione presentata, riguardante l'esercizio 2015 è stata inserita nella raccolta dei documenti parlamentari della XVII legislatura (Doc. CXCIX n. 4).

### 1.1 Riferimenti ed evoluzione del quadro normativo

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

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

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

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

Tale norma, oggi, fissa i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato e stabilisce che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno



o più contratti di programma. I contenuti dei Contratti di Programma ed in particolare i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato sono oggi individuati, in particolare, all'articolo 15.

E' previsto, inoltre, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informi sul contenuto del contratto prima che sia sottoscritto, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti affinché possano esprimersi, in particolare in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti.

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

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

La legge 14 luglio 1993, n. 238 (*“Disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A”*), così come modificata dal decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, stabilisce che il Ministro dei Trasporti trasmetta al Parlamento per l'espressione del parere da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia, prima della stipulazione, i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati dal parere del CIPE. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sui contratti nel termine di trenta giorni dall'assegnazione.

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

## **1.2 Il decreto legislativo n.112/2015 ed i suoi principali adempimenti**

Come sopra riferito, il decreto legislativo n.112 del 15 luglio 2015, all'articolo 15 definisce quali siano i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, RFI S.p.a. e lo Stato. E' stabilito, infatti che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni e le condizioni dei contratti di programma e la struttura dei pagamenti ai fini dell'erogazione di fondi al gestore dell'infrastruttura sono concordate in anticipo e coprono l'intera durata del contratto.



Nei contratti di programma, tenendo conto della necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti incentivi al Gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario definito nell'articolo 16 del medesimo decreto.

### 1.2.1 Il Piano commerciale per la pianificazione aziendale

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

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

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

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

### 1.2.2 Il patrimonio immobiliare

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

Nel patrimonio immobiliare rientrano 16.788 Km di linee ferroviarie, 2.201 stazioni viaggiatori (di cui 2.065 con servizi passeggeri attivi) e tutti gli impianti e le officine. Il



gestore investe risorse pubbliche nel patrimonio immobiliare strumentale all'esercizio ferroviario di cui è proprietario.

Parte rilevante di questo patrimonio è costituito dalle stazioni ferroviarie, alcune delle quali sono affidate alle società Grandi Stazioni S.p.a. (incaricata di riqualificare e gestire il network delle 14 maggiori stazioni italiane) e a Centostazioni S.p.a. (incaricata di valorizzare, riqualificare e gestire 103 stazioni ferroviarie distribuite su tutto il territorio nazionale) che si fanno carico della gestione e della manutenzione. Le stazioni gestite direttamente da RFI hanno visto anche nel 2016 investimenti finalizzati alla sicurezza, al miglioramento dell'informazione al pubblico ed all'adeguamento agli obblighi di legge.

Per la gestione del patrimonio, RFI si avvale di Ferservizi S.p.a. per alcuni servizi (quali, ad esempio, il pagamento di IMU e TASI, vendite, locazioni, etc.) e di FS Sistemi Urbani S.r.l. per individuare e gestire valorizzazioni immobiliari del patrimonio non strumentale.

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

### **1.2.3 Il Prospetto Informativo della Rete**

Il prospetto informativo della rete (PIR) è il documento predisposto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria che descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene le informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura medesima. Il Gestore a norma dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112 del 2015 deve provvedere all'elaborazione e all'aggiornamento di un prospetto informativo della rete e procedere ad apportare le più opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni impartite dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART).

Nel corso del 2016 RFI ha provveduto ad aggiornare il PIR in conseguenza della chiusura del procedimento avviato dall'ART nei confronti della stessa RFI con la Delibera n. 64 del 31 luglio 2015, con l'accettazione del set di impegni presentati dal Gestore, i quali sono stati approvati e resi obbligatori dall'Autorità con la Delibera n. 24 dell'8 marzo 2016. Detti impegni hanno riguardato tematiche afferenti gli Accordi Quadro interessanti i servizi TPL, la comunicazione del cronoprogramma degli investimenti, il contratto tipo per la gestione del servizio di manovra con Gestore Unico e il contratto tipo per il noleggio di locomotori di proprietà del Gestore dell'infrastruttura per i servizi di manovra.



Successivamente, nel corso del secondo semestre del 2016, si sono succeduti due aggiornamenti. Il primo aggiornamento del PIR 2017 è intervenuto in forza della Delibera ART n. 80 del 2016. Con tale Delibera, l'Autorità ha dichiarato la conformità del nuovo sistema tariffario per il periodo tariffario 2017-2021, elaborato da RFI, con riferimento ai servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso, erogati da RFI, ai principi per la determinazione delle tariffe stabiliti con la Delibera ART n. 96/2015.

Successivamente si è proceduto ad un ulteriore aggiornamento del PIR 2017, a seguito della Delibera ART n. 140 del 30 novembre 2016, contenente indicazioni e prescrizioni relative al PIR 2018, in parte applicabili anche al PIR 2017, inerenti il tema dei servizi fuori del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA).

Con riferimento al PIR 2018 le principali modifiche hanno interessato:

- la disciplina degli Accordi Quadro per effetto delle novità introdotte dal Regolamento 2016/545/UE;
- la descrizione del nuovo sistema tariffario per il pacchetto Minimo di Accesso (PMdA) (Pedaggio), applicabile dal 1° gennaio 2018, proposto da RFI e dichiarato conforme dall'ART con la Delibera n. 75/2016, al modello regolatorio contenuto nella Delibera ART n. 96/2015.



## **2. Il Contratto di Programma – parte Servizi**



## 2.1 Contratto di Programma – parte Servizi

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

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

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

La **“Safety”** comprende le attività di pertinenza del gestore in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria definite dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) nell'articolo 2 e nell'allegato A al Decreto ANSF n. 4 del 2012. La Security comprende le attività per fronteggiare eventi ed emergenze che possano danneggiare le risorse materiali, organizzative e umane di cui il Gestore dispone.

La **“Security”** riguarda soprattutto le azioni finalizzate al controllo e alla salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore.

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

### 2.1.1 Il Contratto di Programma–parte Servizi 2012-2014

Il Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2012-2014 è stato stipulato tra il MIT e RFI S.p.a. il 29 novembre 2013, dopo il parere favorevole del CIPE e delle competenti Commissioni Parlamentari. L'iter autorizzativo si è concluso con la registrazione del Decreto MIT di approvazione del Contratto da parte della Corte dei Conti in data 09 giugno 2014.

Tale Contratto è scaduto il 31 dicembre 2014. In virtù della clausola contenuta nell'articolo 4 del medesimo, nelle more del rinnovo, per un termine massimo di un anno e ai medesimi patti e condizioni si è continuato ad applicare la disciplina contrattuale prevista.

Già nei primi mesi dell'anno 2015, sono state avviate le attività relative alla rinegoziazione del nuovo schema di CdP-S con il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, anche tenendo conto delle disposizioni recate dalla Legge di Stabilità 2015 (legge n.190/2014), sia per ciò che riguarda le risorse (in conto capitale ed in conto esercizio) destinate al Contratto, sia per ciò che riguarda i benefici previsti per le imprese ferroviarie del settore merci per le annualità 2015-2017.

L'iter di predisposizione dello schema di nuovo CdP-S, ha avuto un percorso impegnativo e complesso, come si riferisce nel successivo paragrafo 2.1.2.

Si è così resa necessaria una proroga per legge. Infatti, con decreto legge n.210 del 30 dicembre 2015 il CdP-S in parola è stato prorogato per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto, e comunque non oltre il 31 dicembre 2016.

Successivamente, considerato che tale termine non è stato sufficiente per concludere l'iter di sottoscrizione ed approvazione del nuovo Contratto per il periodo 2016-2021, con legge n.19 del 27 febbraio 2017 (legge di conversione del decreto legge 30 dicembre 2016, n. 244) è stata disposta la proroga della vigenza delle disposizioni contrattuali fino al 30 settembre 2017.

Il nuovo CdP-S è stato quindi definitivamente sottoscritto ed è entrato in vigore, a seguito della registrazione del decreto MIT di approvazione, da parte della Corte dei Conti, in adiacenza alla scadenza dell'ultima proroga del CdP-S 2012-2014.

### 2.1.2 Il Contratto di Programma—parte Servizi 2016-2021

Come riferito in precedenza, durante l'iter di predisposizione del nuovo CdP-S sono emerse alcune criticità in sede di applicazione e recepimento di norme di legge e delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) che hanno richiesto adeguati approfondimenti e l'attivazione di tavoli tecnici con la stessa ART, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con il Gestore dell'infrastruttura.

Come detto, si è resa necessaria una ulteriore proroga *ope legis* a fine anno 2015 del precedente CdP-S, con il decreto legge 30 dicembre 2015, n.210 (convertito dalla legge n.21 del 25 febbraio 2016).

Anche in considerazione delle disposizioni recate dalla Direttiva 2012/34/UE, recepita con decreto legislativo n.112/2015, si è proceduto a definire uno schema di atto contrattuale (pluriennale) per il periodo 2016-2021, allineandolo al periodo di regolazione dettato dall'ART.

Il CdP-S 2016-2021 presenta una struttura formulata in sostanziale continuità con il precedente Contratto relativo al periodo 2012-2014.

Come in precedenza accennato, la prima stesura del nuovo contratto aveva recepito le disposizioni dell'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014, relativamente alle risorse attribuite a RFI (pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017) e da destinare alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia.

La misura è stata introdotta per compensare le imprese ferroviarie dei maggiori costi che sostengono rispetto alle altre modalità concorrenti, al fine di affrontare l'esigenza di mantenimento di un servizio di trasporto merci su ferro sull'intero territorio nazionale.

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

Già in prima battuta era stata avviata una interlocuzione tecnica con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), in considerazione delle obiezioni espresse dalla medesima Autorità sul regime stabilito dalla legge, che si limitava a tutelare le esigenze di trasporto ferroviario merci solo per Regioni del Centro-Sud lasciando irrisolta la questione del trasporto merci nel Centro-Nord.

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

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

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



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

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

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

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

Infine, lo schema di CdP-S prevede che le risultanze del sistema di contabilità regolatoria per le attività di Manutenzione Ordinaria, di Circolazione, di Safety, di Security, di Navigazione, corredate di tutte le informazioni necessarie ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 15 Luglio 2015, n. 112, siano coerenti con i principi e i criteri di contabilità regolatoria stabiliti nella stessa delibera ART 96/2015.

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

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

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

Anche l'iter di registrazione del parere del CIPE sopra menzionato ha richiesto ulteriori tempi ed approfondimenti. Infatti, la Corte dei Conti, con nota nei primissimi giorni del mese di gennaio 2017, ha chiesto che i pareri adottati dal CIPE nella seduta del 10 agosto e del 1° dicembre 2016 venissero formalizzati come "deliberazioni", con numerazione progressiva, e trasmessi unitamente agli esiti delle verifiche effettuate ai sensi dell'articolo 6 comma 7 del Regolamento interno del CIPE (Deliberazione n. 62/2012). Il Comitato, quindi, è stato successivamente chiamato a deliberare che tale formalizzazione avvenisse senza modificare il contenuto di tali pareri e adottando la numerazione dell'anno in corso. Nella seduta del 3 marzo 2017 il CIPE ha deliberato in tal senso, formalizzando il parere del 10 agosto 2016 attraverso la Delibera n. 13/2017, trasmessa nuovamente agli Organi di controllo.

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

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

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

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

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

### 2.1.2.1 Le principali novità del nuovo CdP-S 2016-2021

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

- durata del contratto, che, come già riferito, è stato predisposto per un periodo di vigenza di sei anni (dal 2016 al 2021), in coerenza con le indicazioni della normativa UE (che richiede durate almeno quinquennali) e con il periodo di regolazione stabilito dall'ART. Le tabelle delle risorse finanziarie riportano, a titolo ricognitivo, anche quelle relative all'annualità 2015. In considerazione delle tempistiche storicamente rilevate tra la scadenza di un contratto ed il suo effettivo rinnovo, si è portato il periodo di proroga dell'applicazione della disciplina contrattuale, in pendenza del rinnovo, da uno a due anni;
- ampliamento dell'oggetto. Vengono recepite le disposizioni dell'articolo 1, comma 294 della legge n.190/2014, così come modificate dal decreto legge n.185/2015, relativamente alle risorse attribuite a RFI – limitatamente alla sola annualità 2015 - da destinare alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia;
- nuovi indicatori di performance orientati agli utenti, su tematiche relative alla sicurezza, *customer satisfaction* ed ambiente, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti;
- sistemi di monitoraggio MIP/MOP. Rafforzamento dell'impegno (in analogia a quanto previsto in Contratto di Programma – parte Investimenti) ad alimentare i sistemi;
- registro dei beni. Assunzione dell'impegno a rendere disponibili i dati, una volta completata la relativa fase di realizzazione (in coerenza con normativa UE);
- obbligo per il Gestore di fornire ed aggiornare i quadri tecnici economici per gli investimenti di manutenzione straordinaria compresi nel CdP-S che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture, delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;
- obbligo per il Gestore di trasmettere annualmente i prezziari al Consiglio superiore dei lavori pubblici;



- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte da RFI nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia;
- al fine della trasparenza sulle attività di appalto, obbligo per il Gestore di conferire, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici dell'affidamento dell'incarico di componente della commissione di collaudo o di componente della commissione di gara, ove prevista, degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal Contratto;
- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero due volte all'anno una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale di RFI degli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione;
- obbligo per il Gestore di effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero;
- obbligo per il Gestore predisporre un piano di manutenzione programmata quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

## 2.2 Il processo di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria

L'estensione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale al 31/12/2016 è pari a 16.788 km di linee, sulle quali RFI, è responsabile della gestione complessiva ai sensi dell'Atto di Concessione (D.M. n.138-T del 2000).

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

Il Gestore classifica gli interventi manutentivi nei seguenti tipi:

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

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

La consistenza del patrimonio infrastrutturale è la seguente:

- **Opere civili ed armamento**: circa 24.300 km di binari, 26.000 ponti, 2.100 gallerie, 30.000 deviatori;

- **Sistemi di segnalamento e telecomunicazioni:** circa 5.000 passaggi a livello, 23.000 segnali, 704 km di attrezzaggio ERTMS, 54.000 circuiti di binario, sistemi di informazione al pubblico ed altro;
- **Impianti Trazione Elettrica (TE) e Sottostazioni (SSE):** 12.000 km di linee elettrificate, 450 sottostazioni, 1.400 cabine, ed altro.

### 2.2.1 La manutenzione ordinaria

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

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

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

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

### 2.2.2 La manutenzione straordinaria

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

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

Le azioni di manutenzione straordinaria perseguono, tra l'altro, i seguenti obiettivi:

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

L'ambito di intervento riguarda gli oggetti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale secondo la seguente suddivisione per settori: Opere civili; Armamento; Trazione Elettrica; Apparati di segnalamento; Impianti di telecomunicazione.

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

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



### 2.3 Monitoraggio delle risorse per il programma di manutenzione ordinaria e per le attività di safety, security e navigazione.

Il CdP-S disciplina, tra l'altro, il complesso di obbligazioni intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al finanziamento delle attività di Manutenzione Ordinaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione prestate dal Gestore secondo standard concordati. Il finanziamento di tali attività avviene attraverso risorse appostate annualmente, in conto esercizio, sul capitolo di bilancio numero 1541.

In considerazione di quanto riportato al precedente paragrafo 2.1 in merito alla proroga per il 2015 del CdP-S 2012-2014, la tabella sotto riportata contiene anche i dati della annualità 2015.

Inoltre, come già riferito, dal 2 ottobre 2017 è entrato in vigore il nuovo CdP-S per il periodo 2016-2021.

Si riportano, quindi, nella sottostante tabella, i fabbisogni evidenziati dai due Contratti.

Tabella 2.3.1

Fabbisogni previsti in CdP-S	Totale	Contratto di Programma-parte servizi 2012-2014				CdP-S 2016-2021
		2012	2013	2014	2015	2016
Manutenzione Ordinaria	<b>4630</b>	1.010	950	890	890	890
Safety, Security e Navigazione	<b>455</b>	100	100	85	85	85
<b>Totale Fabbisogni c/esercizio</b>	<b>5085</b>	<b>1.110</b>	<b>1.050</b>	<b>975</b>	<b>975</b>	<b>975</b>

(milioni di euro)

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

- 1.211 milioni di euro per l'anno 2012, recati dalla legge n.184 del 12 novembre 2011 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 101 milioni ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria;
- 1.211 milioni di euro per l'anno 2013, stanziati dalla legge n.229 del 24 dicembre 2012 (Bilancio di previsione dello Stato), di cui 161 milioni ridestinati a beneficio della Manutenzione Straordinaria, come meglio specificato nella sezione delle risorse in conto capitale;
- 975,6 milioni di euro per l'anno 2014, stanziati dalla legge n.148 del 27 dicembre 2013 (Bilancio di previsione dello Stato);
- 975,6 milioni di euro per l'anno 2015, stanziati dalla legge n.191 del 23 dicembre 2014 (Bilancio di previsione dello Stato);
- 975,6 milioni di euro per l'anno 2016, stanziati dalla legge n.209 del 28 dicembre 2015 (Bilancio di previsione dello Stato).