



Contratto di programma 2022-2026 - Parte Servizi e Parte Investimenti tra MIT e RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. DOC CXCIX, 1

Dossier n° 51 - DOC. CXCIX, n.1
28 febbraio 2023

Informazioni sugli atti di riferimento

DOC:	CXCIX, 1
Titolo:	Contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete ferroviaria italiana Spa per il periodo regolatorio 2022-2026 - parte servizi e parte investimenti
Iniziativa:	Governativa
Iter al Senato:	No
Commissione competente :	IX Trasporti

Premessa

Con lettera del 23 dicembre 2022, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso al Parlamento il nuovo **Contratto di programma 2022-2026, Parte Servizi e Parte Investimenti**, sottoscritto tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e MIT in data 19 dicembre 2022.

E' il primo Contratto di programma cui si applica il **nuovo iter procedurale** introdotto dall'**articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021** (v. *infra*), caratterizzato, rispetto al passato, dal fatto che al Parlamento **non è più trasmesso lo schema** di Contratto di programma, ai fini dell'espressione di un parere prima della sua sottoscrizione definitiva, **bensì il Contratto di programma definitivo, già sottoscritto**.

Come stabilito dall'articolo 15, commi 3 e 4, del **decreto legislativo n. 112 del 2015**, l'oggetto dei Contratti di programma è la **disciplina della concessione di finanziamenti** destinati alla **manutenzione**, sia di tipo **ordinario** (interventi finalizzati al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui è articolata l'infrastruttura stessa e di primo intervento), sia di tipo **straordinario** (interventi volti al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi, che determinano l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliorano l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza), finalizzata al **rinnovo** dell'infrastruttura ferroviaria, nonché di **incentivi** finalizzati a **ridurre i costi** di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso all'infrastruttura stessa.

Nel nuovo Contratto di programma, in attuazione della **Missione 3**: "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" del PNRR e in linea con gli indirizzi generali stabiliti nel Documento Strategico di Mobilità Ferroviaria (di seguito: **DSMF**, v. *infra*), particolare attenzione è riservata al tema della **sostenibilità ambientale** e, in generale, all'obiettivo di conseguire una **maggiore efficienza** nel servizio di trasporto ferroviario, al fine di disincentivare il ricorso ai mezzi di trasporto privato e maggiormente inquinanti ed ottenere, così, la transizione **dalla gomma al ferro** (c.d. "**cura del ferro**"). Inoltre, l'aumento della domanda di trasporto ferroviario consente di ridurre sia l'entità del trasporto stradale, decongestionando il **traffico** nelle aree urbane, metropolitane e nelle principali direttrici di comunicazione nazionale, sia le **"esternalità negative"** (inquinamento, ricadute sociali e sanitarie dei sinistri, eccetera) connesse alle attività di trasporto.

Tanto premesso, si ricorda che il Contratto di programma, **Parte Investimenti**, è finalizzato a regolare la **programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria**, nonché gli interventi relativi alla **sicurezza della rete** e al suo **adeguamento agli obblighi di legge**, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria, mentre la **Parte Servizi** disciplina le attività di **manutenzione ordinaria e straordinaria** della rete ferroviaria, nonché le attività di **Safety, Security e Navigazione**.

Il presente *dossier* descrive sinteticamente i profili procedurali, la struttura e il contenuto del nuovo Contratto di programma, tanto per la Parte Servizi quanto per la Parte Investimenti.

Il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria

I rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato, ai sensi dell'**articolo 15 del decreto legislativo n. 112 del 2015**, sono regolati da un **atto di concessione** e da uno o più

Contratti di programma, questi ultimi di durata non inferiore a **cinque anni**.

Al proposito, si ricorda che, nelle more del perfezionamento del presente Contratto 2022-2026, e comunque fino al termine massimo del 31 dicembre 2022, la validità del precedente Contratto di programma 2017-2021, per la sola Parte Servizi, è stata **prorogata**, al fine di garantire continuità finanziaria ai programmi di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Per approfondimenti sui contenuti del Contratto di programma 2017-2021 e per un'analisi più dettagliata del quadro dei rapporti tra RFI e MIT si rinvia al relativo [dossier](#) di documentazione.

La **procedura** di approvazione dei Contratti di programma è stata modificata dal [decreto-legge n. 152 del 2021](#), recante disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose, il quale ha, altresì, definito la natura e l'**iter** di approvazione del documento strategico predisposto a cura del MIT, nonché meccanismi di velocizzazione nel procedimento autorizzativo dei progetti ferroviari.

Nel dettaglio, l'**articolo 5, comma 1**, del citato decreto-legge ha apportato al decreto legislativo n.112 del 2015 le seguenti modifiche:

- ha introdotto il **Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria** di passeggeri e merci (**DSMF**), predisposto dal MIT, con validità di norma quinquennale, sulla cui base sono successivamente stipulati i Contratti di programma;
- ha ridisegnato l'**iter approvativo dei Contratti di programma**, sia per la Parte Servizi che per la Parte Investimenti, nonché i relativi aggiornamenti annuali.

Con riferimento al nuovo documento programmatico, l'articolo 5, comma 2, del decreto-legge n.152 del 2021 ha disposto, per il periodo 2022 – 2026, la **trasmissione del DSMF** alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997 **entro il 31 dicembre 2021** (mentre, per i periodi regolatori successivi, la scadenza è fissata al **31 marzo dell'anno di scadenza** del Contratto di programma). Il Documento è stato trasmesso il 30 dicembre 2021 ([A.G. 352](#)). Rispettivamente in data **24 febbraio** e **2 marzo 2022**, l'8^a Commissione Lavori Pubblici del Senato e la IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera hanno espresso parere favorevole, con osservazioni; in data **16 marzo 2022** anche la Conferenza Unificata ha espresso parere favorevole; il MIT ha, quindi, approvato il DSMF con **decreto ministeriale n. 109 del 29 aprile 2022**.

In sintesi, e rinviando al relativo [dossier](#) per ogni approfondimento, si ricorda che il **DSMF** costituisce la **premessa per la stesura e per l'attuazione del Contratto di programma**, che - come detto - regola i rapporti tra il concessionario Rete Ferroviaria Italiana - **RFI S.p.A.** e il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - **MIT**.

Il DSMF, infatti, contiene l'illustrazione delle **esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia**, delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di **presidio manutentivo della rete**, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della **sostenibilità ambientale, economica e sociale** degli interventi e i necessari **standard di sicurezza** e di **resilienza dell'infrastruttura** ferroviaria nazionale, anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici.

Esso deve, inoltre, indicare:

- gli **assi strategici in materia di mobilità ferroviaria**, con particolare riferimento ai **programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture**, anche in esecuzione di specifici obblighi di legge;
- i **programmi di sviluppo tecnologico** per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni con riferimento alla rete **Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT)** di primo e secondo livello;
- gli **interventi prioritari** sulle direttrici, nonché gli interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale;
- le attività relative al **fondo per la progettazione degli interventi** e le relative indicazioni di **priorità strategica**;
- le priorità strategiche relative ai **collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti**;
- la **localizzazione degli interventi**, con la specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle regioni del **Mezzogiorno**;
- le linee strategiche delle sperimentazioni relative alle **innovazioni tecnologiche e ambientali**;
- la ricognizione dei **fabbisogni per la manutenzione** e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria;
- le **metodologie di valutazione degli investimenti**, con particolare riferimento alla **sostenibilità ambientale e sociale** e alla **accessibilità** per le persone con disabilità;
- i criteri di **valutazione della performance** del gestore e le relative **penalità**.

Con riferimento al nuovo ciclo programmatico **2022 – 2026**, per la **Parte Servizi** del Contratto di programma, il DSMF riporta un **fabbisogno finanziario** pari complessivamente a **3.356 milioni di euro annui**, così articolati:

- **1.156 milioni di euro annui** per le attività in **conto esercizio**;
- **2.200 milioni di euro annui** per le attività in **conto capitale** di manutenzione straordinaria, con **esigenza prioritaria di copertura** del primo triennio contrattuale **2022-2024** al fine di assicurare stabilità alla pianificazione delle attività.

Il Contratto di Programma - Parte Servizi 2022-2026

Nella **Parte Servizi** del Contratto di Programma è contenuta la **disciplina del finanziamento delle attività di gestione e manutenzione straordinaria** per la resilienza e la sostenibilità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'articolato è introdotto da una lunga **premessa** nella quale sono riportate le **disposizioni normative e gli atti** che hanno avuto incidenza sul contenuto del Contratto di programma: dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, con cui è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato – Società dei Trasporti e Servizi per Azioni e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la **concessione** per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, al decreto legislativo n. 112 del 2015 che, come ricordato, prevede, nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura, che i rapporti tra RFI e lo Stato siano **regolati da un atto di concessione e da uno o più Contratti di programma**, per arrivare alle modifiche ad esso apportate dal decreto-legge n. 152 del 2021 (v. *supra*).

Sono, altresì, richiamati i contenuti del **DSMF** (v. *supra*), nonché le previsioni di cui alla **legge n. 234 del 2021 (legge di bilancio 2022)**, la quale stanZIA le seguenti risorse a beneficio del Contratto di programma - Parte Servizi:

- **5,1 miliardi** di euro in **conto investimenti** (cap 7122-PG5) con il seguente profilo di cassa:
 - **500 milioni** di euro per l'anno **2022**;
 - **1.000 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2023, 2024, 2025, 2026**;
 - **600 milioni** di euro per l'anno **2027**;
- **5,11 miliardi** di euro in **conto esercizio** (cap 1541), con la seguente articolazione per anni:
 - **1.155,56 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2022 e 2023**;
 - **965,56 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2024, 2025 e 2026**.

Nella premessa si dà, altresì, risalto (lettera **SS**) all'**interesse che ha lo Stato ad incrementare la domanda di traffico ferroviario**, al fine di ridurre il ricorso a mezzi privati e le conseguenti esternalità negative in termini di costi da inquinamento ambientale, sanitari e di pubblica sicurezza determinati dall'elevata "incidentalità" del trasporto stradale, anche con riferimento all'adempimento della **Missione 3 del PNRR: "Infrastrutture per una mobilità sostenibile"**.

L'articolato

Il contenuto dell'articolato del **Contratto di programma - Parte Servizi** può essere sintetizzato come segue.

L'**articolo 1** stabilisce che le **premesse** e gli **allegati** al Contratto di programma (v. *infra*) ne costituiscono **parte integrante e sostanziale** e sono pienamente **vincolanti** tra le Parti.

L'**articolo 2** contiene le **definizioni**.

L'**articolo 3** stabilisce che è oggetto del Contratto la **disciplina** del complesso di **obbligazioni** intercorrenti tra il Ministero ed il Gestore relativamente al **finanziamento**:

- a. delle attività di **manutenzione ordinaria** necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità, delle attività di circolazione per la gestione del traffico ferroviario e delle attività di **Safety, Security**, navigazione ferroviaria, assistenza alle PRM (Passeggeri a Ridotta Mobilità) e sgombero dell'infrastruttura secondo gli **standard** concordati;
- b. delle attività di **manutenzione straordinaria** necessarie al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità;
- c. degli **altri obblighi di servizio o oneri** collegati all'attività del Gestore e discendenti da evoluzioni di normativa di settore o prescrizioni delle autorità competenti.

L'**articolo 4** dispone che il Contratto ha **validità** per il periodo regolatorio **2022-2026**, al contempo prevedendo che alla sua **scadenza**, nelle more del suo rinnovo e comunque per **non più** di ulteriori **due anni**, esso continui ad applicarsi ai rapporti tra le Parti alle medesime condizioni.

Ai sensi dell'**articolo 5**, **RFI** si obbliga nei confronti del MIT:

- a **garantire l'utilizzabilità della rete** in condizioni di **sicurezza** e di **affidabilità** mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e ad **assicurare la circolazione in sicurezza** dei treni attraverso le attività di gestione della circolazione, nonché a svolgere le connesse attività di **Safety, Security, navigazione, assistenza alle PRM e sgombero** dell'infrastruttura;
- in relazione alle attività di manutenzione ordinaria, a **rispettare i tempi di primo intervento** come stabiliti dall'Allegato 1a, Colonna C (v. *infra*);
- a **comunicare** al MIT **entro 24 ore** i casi di **indisponibilità** della linea superiori alle **6 ore**;

- a **trasmettere** al MIT il **programma di manutenzione ordinaria** previsto sulla rete per l'anno in corso di esecuzione entro e non oltre il mese di **aprile** di ogni anno (Allegato 6a, v. *infra*), e il **programma di manutenzione straordinaria** previsto sulla rete per l'anno in corso di esecuzione con cadenza **semestrale**, entro **aprile** ed entro **ottobre** (Allegato 6b, v. *infra*), nonché il **monitoraggio** degli interventi di manutenzione straordinaria;
- a **trasmettere** ai Ministeri entro il mese di **luglio** di ogni annualità del Contratto le risultanze della **contabilità regolatoria**, nelle quali si evidenzino i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali connessi alla attività del Gestore, ai sensi del decreto legislativo n.112 del 2015;
- a **trasmettere contestualmente** e ad integrazione del **rendiconto** annuale del Contratto, al MIT, entro il **30 giugno** di ogni anno, la **relazione annuale sulla sicurezza per l'ANSFISA** relativa all'anno precedente;
- a **rispettare** i termini per le comunicazioni previste nel Contratto;
- ad **agevolare** lo svolgimento delle attività di **vigilanza** e assicurare al MIT l'**accesso agli atti e documenti** prodotti da o per conto dello stesso Gestore riferibili al Contratto, nonché l'**accesso alle linee, ai cantieri e agli impianti**, nel rispetto delle regole di sicurezza e senza compromettere l'operatività del cantiere;
- a **garantire continuità** al servizio di collegamento e trasporto passeggeri con mezzi veloci **tra Reggio Calabria e Messina**, attualmente in essere e regolato dall'articolo 5-*bis* del Contratto di programma 2016-2021 – Parte Servizi e successivi atti integrativi, alle modalità e condizioni ivi previste, **fino al 30 settembre 2022 e, comunque, fino al subentro** del nuovo contraente, ad esito dell'aggiudicazione della relativa procedura di gara;
- a **continuare** l'attività di **revisione** ed **ottimizzazione** dei processi manutentivi, per conseguire le *performance* di rete contrattualizzate, nel rispetto degli obblighi di mantenimento degli adeguati livelli e *standard* di sicurezza su tutte le linee dell'infrastruttura ferroviaria in esercizio;
- a **fornire** annualmente l'**elenco delle linee** rientranti nella concessione che siano state **dismesse**, nonché l'elenco delle linee **sospese** e delle linee/impianti **di nuova attivazione**;
- a collegare la **valutazione** della *performance* dei **dirigenti** responsabili della gestione delle attività di manutenzione al conseguimento dei **risultati** definiti nel Contratto;
- ad **alimentare** e aggiornare il **sistema di monitoraggio** di cui all'Allegato 6c (v. *infra*);
- a **trasmettere** annualmente al Consiglio superiore dei lavori pubblici i **prezziari** che il Gestore, in qualità di stazione appaltante, provvede ad aggiornare periodicamente;
- a **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**, con specificazione di criticità/anomalie eventualmente rilevate nell'ambito dei processi interni di controllo, anche relativamente a procedure gestite in sede non centrale;
- a **trasmettere** ai Ministeri due volte l'anno (entro **aprile** ed entro **ottobre**), anche attraverso il predetto sistema di monitoraggio, una **reportistica** per ciascuna Direzione Territoriale del Gestore degli **interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione**;
- a effettuare il **controllo delle opere esistenti** e dei relativi elementi strutturali **nonché**, con particolare riferimento ai **ponti** e alle **gallerie**, a redigere una **relazione** contenente tali valutazioni e analisi, da trasmettere **annualmente** al Ministero;
- a predisporre un **piano di manutenzione programmata** per il mantenimento in piena efficienza dell'infrastruttura;
- a **comunicare** le iniziative poste in essere per innalzare il profilo di **sostenibilità** e il contributo al raggiungimento degli **SDGs** - Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle attività di manutenzione, nonché le azioni poste in essere per il miglioramento dei propri processi in ottica di maggiore efficienza ed efficacia della **spesa pubblica**.

Con riferimento all'**aggiornamento** del Contratto, l'**articolo 6** elenca innanzitutto le cause al ricorrere delle quali le Parti possono chiederne la **revisione**, attraverso la sottoscrizione di un apposito Atto integrativo:

- **variazione permanente** del perimetro per inserimento nuove linee, per esclusione di linee esistenti e/o in caso di variazione del livello di disponibilità della rete;
- **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;
- **disposizioni normative e/o Delibere CIPESS** che apportino **variazioni alle risorse** previste dal presente Contratto;
- **eventi eccezionali**, come specificato al **comma 6**, vale a dire catastrofi naturali e/o eventi di forza maggiore tali da determinare oneri straordinari per il ripristino dell'infrastruttura;
- **esecuzione di atti di indirizzo del Ministero** aventi per oggetto modifiche o integrazioni **sostanziali** alle linee strategiche per il settore ferroviario che dovranno necessariamente essere accompagnate

dalla valutazione degli eventuali fabbisogni finanziari emergenti e dalla individuazione delle relative fonti di copertura;

- **mutamenti del quadro regolatorio** e/o a seguito di **provvedimenti** delle competenti Autorità dai quali dovesse discendere una **variazione** del livello di gettito dei **canoni** per l'utilizzo dell'infrastruttura e/o degli **introiti** dei servizi rispetto all'ammontare approvato dall'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) nel vigente periodo regolatorio.

Gli **aggiornamenti annuali** del Contratto sono, **viceversa**, da sottoscrivere **entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio**.

L'**articolo 7** disciplina dettagliatamente le **modalità di finanziamento**, prevedendo che a RFI siano corrisposte annualmente risorse sotto forma di **contributi sia in conto esercizio** per le attività di gestione (autorizzazioni di spesa ed erogazioni di cassa: Allegato 4b - rigo 1), **sia in conto impianto** per le attività di manutenzione straordinaria (autorizzazione di spesa: Allegato 4b - rigo 2), con la possibilità, a partire dal **2023**, di procedere ad un'**analisi** della dinamica dei costi e dell'efficientamento 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.

I **contributi in conto esercizio** per le attività di gestione devono essere erogati a RFI in **12 rate mensili**, pari ciascuna a 1/12 del totale annuo, con pagamento da effettuarsi **entro la fine del mese** di riferimento di ciascuna rata, **mentre i contributi in conto impianto** per la manutenzione straordinaria sono erogati in via **anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale**, rettificati di eventuali *surplus/deficit* di incassi del semestre precedente.

Con specifico riferimento allo svolgimento **temporaneo** del servizio di **collegamento marittimo passeggeri** sulla tratta **tra Reggio Calabria e Messina** (v. *supra*, articolo 5), atteso il protrarsi delle procedure di affidamento a gara del servizio e in continuità con quanto già regolato dal Contratto di programma 2016-2021, è riconosciuto a RFI, per il periodo **1° ottobre 2021 – 30 settembre 2022**, un corrispettivo massimo annuale pari a **5,68 milioni** di euro, a valere sul capitolo di bilancio **7255** di competenza della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture, portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del MIT, fermo restando che, nel caso di ulteriore prosecuzione del servizio, sarà previsto un corrispettivo addizionale, determinato in misura **proporzionale** al predetto importo, in funzione dell'effettivo periodo aggiuntivo di esercizio svolto.

Il successivo **articolo 8** disciplina le modalità di **rendicontazione** e i meccanismi di **conguaglio**, impegnando RFI a predisporre, entro il mese di **luglio** di ciascun anno del Contratto, una **relazione sullo stato di attuazione** degli investimenti, nonché un **rendiconto** delle *performance* di rete e dei costi sostenuti al 31 dicembre dell'anno precedente (**rendiconto annuale**), anche al fine di consentire al Ministero la valutazione di **adeguatezza, pertinenza e congruità** dell'impiego dei finanziamenti erogati.

Oltre alla trasmissione due volte l'anno (entro **aprile** ed entro **ottobre**) di una **scheda di monitoraggio** relativa alle attività di manutenzione straordinaria, RFI è, altresì, tenuta a trasmettere al MIT annualmente, entro **marzo**, i **valori target dell'indicatore di puntualità** di cui all'Allegato 1b (v. *infra*), ai fini del **monitoraggio di qualità della rete**.

Ai sensi dell'**articolo 9**, ai fini della valutazione della **performance del gestore**, RFI ha l'obbligo di attestare, attraverso il monitoraggio di qualità della rete, il livello degli indicatori di prestazione effettivamente raggiunti. Qualora emerga che alcuni dei Gruppi Rete siano stati messi in disponibilità secondo livelli di prestazione **inferiori** a quelli contrattualizzati a livello annuale, o che la disponibilità degradata di tali Gruppi Rete non sia dovuta a eventi di forza maggiore ovvero a eventi non imputabili alla responsabilità diretta di RFI per attività di manutenzione della rete, il Ministero applica la **penale** prevista dall'Allegato 8 (v. *infra*) per ogni Gruppo Rete per cui i livelli di disponibilità siano risultati degradati. L'**importo massimo** di tutte le penali previste dal Contratto, anche per ulteriori inadempimenti o ritardi nelle comunicazioni obbligatorie, **non** può comunque superare per ciascun anno il limite massimo del **due per mille** delle risorse annualmente erogate al Gestore.

I **poteri di vigilanza e controllo** spettano al **Ministero** che, anche sulla base dei dati di monitoraggio e di rendicontazione, può effettuare attività di **audit documentale** sugli interventi e sui livelli di qualità oggetto del Contratto, nonché **verifiche, ispezioni, controlli** diretti e indiretti, finalizzati alla vigilanza sulle attività svolte dal Gestore (**articolo 10**).

L'**articolo 11** contiene la previsione di **clausole risolutive espresse** del Contratto, ai sensi dell'articolo **1456** del codice civile, prevedendo che:

- il **MIT** ha diritto di risolvere il Contratto qualora:
 - risulti da **almeno due monitoraggi consecutivi** sulla qualità della rete che, per ogni Gruppo Rete, l'indicatore del **livello di guasti** sia superiore rispetto al livello contrattualizzato;
 - il Ministero eserciti il potere di **decadenza o revoca della concessione**;

- il **Gestore** ha diritto di risolvere il Contratto qualora:
 - i Ministeri risultassero **inadempienti** all'obbligo di **corrispondere i contributi già disponibili** a legislazione vigente per la copertura del Contratto (ex articolo 5, comma 12);
 - il Ministero risultasse **inadempiente** alle pattuizioni di cui all'articolo 7, commi 1 e 2, ossia all'**erogazione dei finanziamenti** sia in conto esercizio che in conto impianto.

Quanto alle disposizioni varie e generali, l'**articolo 12** subordina la **validità** e la **vincolatività** di qualunque modifica, variazione o rinuncia al Contratto alla **forma scritta**, con **sottoscrizione** delle Parti. E' altresì stabilito che, qualora una o più clausole del Contratto siano **nulle**, e purché **non** siano da ritenersi **essenziali**, il Contratto resta comunque **valido per la restante parte** e le clausole nulle sono **sostituite**, sempre previo accordo fra le Parti, con disposizioni pienamente valide ed efficaci.

Infine, l'**articolo 13** prevede le **modalità** con le quali ogni **comunicazione** o **notificazione** relativa alle disposizioni del Contratto dovrà essere effettuata, mentre l'**articolo 14** subordina la soluzione di eventuali **controversie** al preventivo esperimento di una procedura di **composizione amichevole** tra le Parti, fallita la quale è designato competente il **Foro di Roma**.

Gli allegati

Il Contratto di programma - Parte Servizi è corredato da **17 allegati**, i quali, come disposto dall'articolo 1 (v. *supra*), ne costituiscono **parte integrante e sostanziale** e sono pienamente **vincolanti** tra le Parti.

L'**Allegato 1a** reca la **classificazione delle linee ferroviarie per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità**, indicando in particolare i tempi impiegati per il primo intervento e il numero di guasti/km.

L'**Allegato 1b** esprime l'**indicatore di puntualità** per tipologia di servizio di trasporto, illustrando, per ognuno dei servizi considerati (Mercato - Lunga percorrenza servizio universale - Regionale - Mercè), la puntualità di RFI e la soglia di *performance* quale obiettivo 2022.

L'**Allegato 1c** illustra **altri indicatori di performance orientati agli utenti**, quali la percezione della sicurezza in stazione, dell'illuminazione, della pulizia complessiva, eccetera.

L'**Allegato 2** contiene una **rappresentazione grafica della rete**.

L'**Allegato 3** reca un'**articolazione di dettaglio della rete**, che riporta la descrizione delle singole linee, la quantità di treni/giorno programmati e la relativa estensione per km. Risulta, al proposito, che la **rete** è composta:

- per **8.233,9 km** da linee servite da **non più di 40 treni/giorno**;
- per **3.687,2 km** da linee servite da un numero di **treni/giorno** compreso **tra 40 e 100**;
- per **3.227,2 km** da linee servite da **più di 100 treni/giorno**;
- per **950 km** da linee ricomprese all'interno dei **nodi**;
- per **733,6 km** da linee **AC/AV**.

Sono, altresì, riportate le linee di **collegamento ferroviario marittimo** che assicurano la **continuità territoriale** (Villa San Giovanni - Messina; Messina - Villa San Giovanni; Villa San Giovanni/Messina - Golfo Aranci; Golfo Aranci - Villa San Giovanni/Messina).

L'**Allegato 4a** presenta il **quadro delle proiezioni programmatiche**, sotto il profilo tecnico-economico, dei volumi di attività negli anni di vigenza del Contratto e delle **risorse disponibili a legislazione vigente**, indicando:

- per le **attività di gestione della rete** un importo complessivo, dal 2022 al 2026, di **5.783,46 milioni** di euro **in conto esercizio**;
- per le **attività di manutenzione straordinaria** un importo complessivo, sempre dal 2022 al 2026, di **11 miliardi** di euro **in conto impianto**.

Segue l'**Allegato 4b** con il **prospetto delle fonti delle risorse per cassa del Contratto di programma - Parte Servizi 2022-2026** e il **quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei Contratti di programma - Parte Servizi precedenti (2012-14 e 2016-21)**.

Con specifico riferimento alle **fonti per cassa** per il Contratto in essere per il periodo **2022-2026**:

- il totale **in conto esercizio** è pari a **5.113,46 milioni** di euro, di cui:
 - **5.107,78 milioni** stanziati sul capitolo di bilancio **1541** dalla legge di bilancio 2022 (n. 234 del 2021) e dalle future leggi di bilancio;
 - **5,68 milioni** stanziati sul capitolo **7255** dalla legge di bilancio 2021 ([n. 178 del 2020](#)) per il servizio di **navigazione Messina - Reggio Calabria**;

- il totale **in conto impianto** è pari a **5.100 milioni** di euro, stanziati sul capitolo di bilancio **7122** dalla legge di bilancio 2022 (n. 234 del 2021).

L'**Allegato 5** contiene il **Documento illustrativo delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria di RFI**, nel quale sono illustrate nel dettaglio le attività e gli interventi posti in essere per garantire la sicurezza e l'efficienza della rete.

L'**Allegato 6** illustra gli schemi di **Reporting Package**, descrivendo:

- all'**Allegato 6a** l'articolazione annuale per nature di spesa della pianificazione delle attività di **gestione in conto esercizio** e per nature di spesa delle attività di **manutenzione ordinaria per DOIT** (Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale), con cadenza **annuale a consuntivo**;
- all'**Allegato 6b** l'articolazione per **sottosistema/programma** della pianificazione delle attività di **manutenzione straordinaria** con cadenza **semestrale a preventivo**, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione;
- all'**Allegato 6c** la **scheda di monitoraggio** degli interventi di manutenzione straordinaria, conforme alle specifiche del **sistema MOP** (Monitoraggio Opere Pubbliche), per **reporting periodico** sull'avanzamento dei progetti di manutenzione straordinaria;
- all'**Allegato 6d** la scheda *Coreg* con cadenza **annuale** per il **rendiconto** delle spese di manutenzione ordinaria, circolazione, *Safety*, *Security* e navigazione.

L'**Allegato 7** riporta lo schema della **documentazione informativa** di supporto per la valutazione delle modifiche di cui all'articolo 6 (v. *supra*).

L'**Allegato 8** illustra gli **indicatori di performance** e le **penalità**, con relativi importi, previsti dall'articolo 9 (v. *supra*), con riferimento ai livelli annuali di **guasti** e ai **tempi di primo intervento**.

L'**Allegato 9** riporta il **Documento Illustrativo delle Altre Attività di Gestione della Rete**, illustrando nel dettaglio le attività, i riferimenti normativi e le intese afferenti ai settori *Safety*, *Security*, navigazione, servizio alle PRM, servizio di sgombero infrastruttura, circolazione.

L'**Allegato 10** illustra lo **stato di attuazione al 31.12.2021** del Contratto di programma – Parte Servizi (il riferimento è ai Contratti sottoscritti per i periodi **2012-2014**, **2016-2021** e relativi Atti integrativi), nonché il **rendiconto** delle spese in conto investimenti e in conto esercizio.

Il quadro al 31.12.2021 delle **fonti** e degli **impieghi** previsti nei Contratti di programma per il periodo 2012-2021 ammonta complessivamente a **17.575 milioni** di euro, di cui 10.193 milioni in conto esercizio e 7.382 milioni in conto investimenti, **con fabbisogno interamente coperto**.

L'**Allegato 11**, infine, illustra il **contributo** dei Contratti di programma allo **sviluppo sostenibile**.

Dal documento emerge che l'Italia risulta **svantaggiata** nel confronto con gli altri Paesi europei nei settori delle **infrastrutture di trasporto, idriche** e nel **contesto urbano e abitativo**; **al contrario**, l'indicatore internazionale relativo all'utilizzo della **mobilità pubblica**, che misura il peso di ferrovie e autobus nell'utilizzo dei mezzi di trasporto da parte dei passeggeri, evidenzia una situazione relativamente **favorevole** per l'Italia rispetto al contesto europeo, **ma la percezione dei cittadini** rilevata dai dati statistici nazionali esprime un livello di elevata **insoddisfazione**, cui si aggiunge il **divario** rilevato **tra il Nord e il Sud del Paese**.

Allo stato, risulta che il **90 per cento** del traffico di **passeggeri** in Italia avviene su **strada** ed è limitata la quota del traffico ferroviario. Anche per il **trasporto merci** la quota su rotaia è **bassa**, inferiore alla media europea (nel 2019 era l'11,9 per cento, contro il 17,6 per cento).

Con specifico riferimento alle **infrastrutture di trasporto**, gli indicatori di riferimento individuati per misurare il contributo del settore al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (**SDGs**) sono i seguenti:

- **volumi di passeggeri e merci per modalità di trasporto**;
- **densità della rete ferroviaria in rapporto all'estensione del territorio e alla popolazione**;
- **qualità della dotazione infrastrutturale** (% rete AV, % rete a doppio binario e % rete elettrificata sul totale delle reti ferroviarie).

Il **trasporto ferroviario** mostra un **vantaggio competitivo** nel confronto con altri mezzi di trasporto, legato al **minor numero di emissioni inquinanti**. Risulta, in particolare, che, rispetto alle **emissioni di CO₂** prodotte da un treno, quelle emesse da un'auto sono **2,6 volte superiori**, quelle emesse da un aereo sono **4,7 volte superiori** e quelle emesse da un camion sono **4 volte superiori**.

Segue una tabella, nella quale sono indicati i singoli SDGs al cui perseguimento concorrono le attività di RFI. A titolo esemplificativo, gli **interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale**, al cui interno sono ricompresi gli interventi legati alla realizzazione dell'Alta Velocità, al completamento dei valichi

alpini, all'adeguamento prestazionale dei corridoi europei TEN-T e connessioni merci, nonché quelli in ambito navigazione, soddisfano i seguenti **SDGs**:

- in modo **indiretto**:
 - **3**. Assicurare la **salute** e il **benessere** per tutti e per tutte le età;
 - **12**. Garantire modelli **sostenibili** di **produzione** e di **consumo**;
- in modo **diretto**:
 - **1**. Porre fine a ogni forma di **povertà** nel mondo;
 - **7**. Assicurare a tutti l'**accesso** a sistemi di **energia economici, affidabili, sostenibili e moderni**;
 - **8**. Promuovere una **crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile**, la **piena e produttiva occupazione** e un **lavoro dignitoso** per tutti;
 - **9**. **Infrastrutture resistenti, industrializzazione sostenibile e innovazione**;
 - **10**. Ridurre le **disuguaglianze**;
 - **11**. Rendere le **città** e gli **insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili**;
 - **13**. Promuovere azioni, a tutti i livelli, per **combattere i cambiamenti climatici**;
 - **14**. Conservare e utilizzare in modo **durevole** gli **oceani**, i **mari** e le **risorse marine** per uno sviluppo sostenibile.

Il Contratto di Programma - Parte Investimenti 2022-2026

Il **Contratto di programma 2022-2026, Parte Investimenti**, reca la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo, da un lato, alla realizzazione degli **investimenti** per lo **sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria** ai fini del miglioramento della qualità dei servizi e del rispetto di livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica e con le migliori prassi orientate allo sviluppo sostenibile, ottemperando alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative e, dall'altro, alle **modalità di finanziamento** delle suddette attività.

Il testo dell'articolato è preceduto, come già visto per la Parte Servizi, da una **lunga premessa** di ricognizione delle disposizioni di legge e provvedimenti rilevanti.

Sono, in particolare, richiamati:

- il **[decreto legislativo n. 50 del 2016](#)**, con il **PGTL** - Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e il **DPP** - Documento di Programmazione Pluriennale (lett. **m**);

Si segnala, al proposito, che tali documenti programmatori risultano, con lo schema di nuovo Codice dei contratti pubblici (**A.G. 19**), **soppressi**; si vedano in merito i **rilievi** espressi dalla IX Commissione.

- l'**[Allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture"](#)**, predisposto dal MIT, che anticipa le linee di indirizzo strategico per l'individuazione dei **fabbisogni infrastrutturali al 2030**, approvato con il **DEF 2017** (lett. **q**);
- il **[decreto-legge n. 59 del 2021](#)** recante misure urgenti relative al Fondo complementare al PNRR e altre misure urgenti per gli investimenti (lett. **pp**),
- l'**[Allegato Infrastrutture al DEF 2022 – Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti](#)** (lett. **jjj**).

Nella premessa, si dà, altresì, conto delle **modificazioni** intervenute con riferimento alle risorse **finanziarie**, e precisamente consistenti in:

- una **variazione in aumento** per un importo pari complessivamente a circa **13.070,31 milioni** di euro relativi a ulteriori risorse finanziarie stanziata dalle seguenti fonti:
 - **5.000,00 milioni** di euro dall'articolo 1, comma 394, della legge di bilancio 2022 per l'accelerazione degli interventi finalizzati alla promozione del trasporto con caratteristiche di alta velocità e alta capacità **AV/AC** sulla **linea ferroviaria adriatica** (cap. **7122**, pg. 15);
 - **5.750,00 milioni** di euro dall'articolo 1, comma 395, della legge di bilancio 2022 per il **finanziamento del Contratto di programma - Parte Investimenti 2022-2026** (cap. **7122**, pg.2);
 - **1.391,97 milioni** di euro a valere sulle risorse stanziata dal **FSC** - Fondo Sviluppo e Coesione **2021-2027**;
 - **94,62 milioni** di euro a valere sulle risorse di cui al punto T delle premesse del presente **Contratto**;
 - **38,70 milioni** di euro dal **decreto interministeriale MIT/Ministero per il sud e la coesione territoriale n. 492**, in attuazione del **PNRR misura M5C3 - 11 "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)"**;
 - **33,50 milioni** di euro in attuazione della sub-misura A4 del Piano complementare nei territori colpiti dal **sisma 2009-2016** avente ad oggetto "Infrastrutture e mobilità" e assegnate a RFI con ordinanza del Commissario straordinario per il sisma n. 2 del 16 dicembre 2021, per interventi di "Potenziamento e *restyling* di stazioni ferroviarie";
 - **2,19 milioni** di euro dal **programma CEF 2014-2020**, call 2020;

- **759,32 milioni** di euro dalla stipula di **nuove convenzioni** o **protocolli di intesa** con gli enti locali ed altro;
- una **variazione in diminuzione** per un importo complessivo pari a circa **36,64 milioni** di euro così ripartiti:
 - **36,26 milioni** di euro a valere sul **programma PON-PAC e FSC 2014-2020**;
 - **0,38 milioni** di euro di riduzione di risorse derivanti da **convenzioni** con enti locali;
- una **variazione a saldo zero**, per un importo pari a **933,52 milioni** di euro, che ha riguardato trasferimenti di risorse per far fronte a **fabbisogni prioritari**.

L'articolato

Il contenuto dell'articolato del **Contratto di programma - Parte Investimenti** può essere sintetizzato come segue.

L'**articolo 1** chiarisce che il Contratto ha ad **oggetto** la disciplina dei rapporti tra le Parti con riguardo alla realizzazione di **investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria** ai fini del miglioramento della **qualità dei servizi** e del rispetto di **livelli di sicurezza** compatibili con l'evoluzione tecnologica e con le migliori prassi orientate allo sviluppo sostenibile, ottemperando alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative, nonché alle relative **modalità di finanziamento**.

Come il precedente Contratto 2017-2021, il **piano degli investimenti** in corso e programmatici è articolato in **4 sezioni**, delle quali la **prima** contiene le opere da realizzare dotate di **integrale copertura finanziaria**, mentre le **altre** hanno carattere **programmatico**, in quanto rappresentano la pianificazione tecnico-economica di massima per un periodo temporale **almeno decennale** dei fabbisogni finanziari di competenza, come quadro di riferimento a supporto della programmazione di finanza pubblica per la selezione e la sostenibilità del piano degli investimenti del **DSMF** da avviare.

Nello specifico, le sezioni sono le seguenti:

- Sezione 1 - Opere in corso finanziate**, riferita alle opere dotate di **integrale copertura finanziaria**;
- Sezione 2 - Fabbisogni finanziari 2023-2026**, riferita alle opere con fabbisogni finanziari nel quinquennio di vigenza del Contratto (**primo quinquennio**);
- Sezione 3 - Fabbisogni finanziari 2027-2031** riferita alle opere da finanziare nel **secondo quinquennio**;
- Sezione 4 - Fabbisogni finanziari oltre Piano** riferita ad opere da avviare **oltre l'orizzonte decennale** del Piano.

Gli investimenti sono ulteriormente classificati in due **Tabelle** in base alla **modalità di realizzazione**:

- **Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici**;
- **Tabella B - Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali**.

Gli investimenti in corso e programmatici, ricompresi nella **Tabella A**, sono poi rappresentati secondo due prospettive:

- **per status attuativo e finanziario**, tenendo conto della natura dell'intervento (progetto o programma), della copertura finanziaria (integralmente finanziato, finanziato solo per la progettazione o da avviare) e della priorità dei fabbisogni finanziari per la fase realizzativa (fabbisogni previsti per il 1° o 2° quinquennio o oltre il decennio), come di seguito rappresentato:
 - **Programmi pluriennali di interventi**;
 - **Interventi in esecuzione**;
 - **Interventi prioritari**;
 - **Interventi in progettazione**;
 - **Interventi in programma**;
- **per classi tipologiche di destinazione** coerenti con il DSMF, come di seguito rappresentato:
 - **01 Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change**;
 - **02 Sviluppo tecnologico**;
 - **03 Accessibilità stazioni**;
 - **04 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori**;
 - **05 Valorizzazione delle reti regionali**;
 - **06 Città metropolitane**;
 - **07 Porti e interporti: ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete**;
 - **08 Aeroporti: accessibilità su ferro**;
 - **09 Diretrici di interesse nazionale**.

E', infine, disposto che le **Tavole**, le **Tabelle** e gli **Allegati** al Contratto ne costituiscono **parte integrante e sostanziale** e sono pienamente **vincolanti** per le Parti, fermo restando che i fabbisogni programmatici

esposti saranno finanziati **compatibilmente** con i vincoli di finanza pubblica e che le erogazioni delle risorse statali stanziare a legislazione vigente saranno disposte nei limiti delle disponibilità di bilancio annuali.

L'**articolo 2** contiene le **definizioni**.

L'**articolo 3** stabilisce la **durata** del Contratto per il periodo **2022-2026** e dispone che, alla scadenza, nelle more del suo rinnovo e per un termine **massimo** di ulteriori **due anni**, esso continui ad applicarsi alle medesime condizioni, a tal fine assicurando i necessari trasferimenti di risorse per la prosecuzione degli interventi inseriti nella sezione 1 "Opere in corso".

Si ricorda che il precedente Contratto prevedeva che, **alla scadenza e nelle more del rinnovo**, la società **si impegnasse, su richiesta del Ministero** da presentarsi tempestivamente e, in ogni caso, almeno dodici mesi antecedenti la scadenza, **a proseguire nella realizzazione degli investimenti ai medesimi patti e condizioni del Contratto**, per un congruo periodo di tempo, **comunque non superiore a dodici mesi**.

Come previsto dall'articolo 5, comma 1, del decreto-legge n. 152 del 2021, a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, **entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio**, le Parti sottoscrivono gli **aggiornamenti annuali** del Contratto, coerentemente con il contenuto del DSMF, con la seguente **distinzione**:

- 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;
- gli aggiornamenti di importo **superiore a 5 miliardi** di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, sono sottoposti alla procedura di cui all'articolo 5, **comma 2**, del [decreto-legge n. 152 del 2021](#).

Di tutti gli **aggiornamenti** è prevista la **trasmissione alle Camere, entro cinque giorni** dall'emanazione del decreto di approvazione ovvero dalla loro sottoscrizione. Resta fermo che 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.

L'**articolo 4** individua analiticamente gli **obblighi gravanti sul Gestore**, imponendogli, tra l'altro di:

- attuare i piani di **potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria** nel rispetto delle norme, sviluppando anche tecnologie innovative per la sicurezza e la riduzione dell'inquinamento;
- effettuare il **monitoraggio finanziario, fisico e procedurale** sullo stato di attuazione delle opere pubbliche (**MOP**);
- formulare specifici **programmi di intervento** per il miglioramento degli *standard* di sicurezza per ottemperare agli obblighi sulla **sicurezza ferroviaria**;
- inviare al MIT e al MEF, entro il mese di **settembre** di ciascun anno, per il dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura legge di bilancio, le **schede** informative con gli elementi e le informazioni ritenuti utili per le valutazioni di ammissibilità a finanziamento dei progetti/programmi;
- adottare misure appropriate per conseguire la maggiore **riduzione dei tempi e dei costi** nell'adempimento degli impegni assunti, garantendo la piena utilizzabilità delle opere infrastrutturali oggetto di investimento;
- **consentire e agevolare le attività ministeriali di controllo, vigilanza, verifiche di cantiere**, comunicando l'avanzamento dei progetti di investimento, mettendo a disposizione la documentazione necessaria e fornendo, ove richiesto, uno specifico supporto al Ministero nello svolgimento delle sue attività di controllo (*audit* documentali, verifiche, ispezioni, controlli, eccetera);
- **segnalare** al MIT e al MEF gli interventi per i quali siano **venute meno** le condizioni di **fattibilità**;
- **trasmettere annualmente** al Ministero i provvedimenti di **nomina delle commissioni di gara** ovvero di **incarichi di collaudo tecnico-amministrativo**, relativamente ai contratti di appalto di valore **superiore a venticinque milioni** di euro;
- **rispettare i cronogrammi e comunicare eventuali ritardi e criticità** nell'attuazione;
- **non prevedere la clausola arbitrale** nei contratti con terzi né attivarla, ove già prevista, salvo per specifici casi autorizzati dal MIT;
- **trasmettere**, con cadenza **annuale**, i nuovi **accordi quadro** relativi alla capacità ferroviaria sottoscritti con le **Regioni**;
- **inviare** sia al MIT che al MEF, entro il 30 giugno di ogni anno, una **relazione sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti di investimento**, nonché, al solo MIT, entro il 30 aprile ed il 31 ottobre, i **"libretti regionali"** contenenti una sintesi dei programmi e dei progetti di investimento suddivisi per Regione.

L'**articolo 5** descrive dettagliatamente le **fonti di finanziamento** del Contratto di programma. In particolare, al fine di assicurare la **certezza** della provvista finanziaria annualmente necessaria per la sostenibilità dei volumi di spesa programmati, la **Tavola 2 "Prospetto di sintesi fonti impieghi di cassa**

della **Tabella A, B**", riporta la **pianificazione delle erogazioni di cassa per ogni singola fonte di finanziamento contrattualizzata**, a carico:

- degli appositi capitoli di spesa del bilancio previsionale dello Stato dei vari Ministeri;
- dei programmi di finanziamento della Comunità europea, FESR e CEF a seguito di rendicontazione della spesa;
- delle risorse messe a disposizione nell'ambito del PNRR e del Piano Complementare (**è, questa, la novità rispetto al precedente Contratto**);
- di enti terzi (Regioni, Comuni ecc.) a seguito di sottoscrizione di apposita convenzione.

La disposizione descrive poi nel dettaglio le **modalità di trasferimento** delle risorse per i diversi capitoli di bilancio, nonché, al comma 3, la **documentazione** che il Gestore è tenuto a trasmettere al MIT e al MEF, con riferimento all'**avanzamento** degli interventi e all'eventuale **scostamento** tra interventi eseguiti e pagamenti ricevuti.

La disposizione regola altresì l'ipotesi, **opposta** alla precedente, nella quale l'ammontare dei pagamenti effettuati dallo Stato a beneficio del Gestore sia **superiore** rispetto al valore delle contabilizzazioni corrispondenti allo stato di avanzamento progressivo dei lavori più eventuali, nel qual caso il MEF provvede alla **rimodulazione** dei pagamenti al Gestore, tenuto conto dei minori lavori realizzati rispetto a quanto stabilito, conseguentemente aggiornando il profilo di erogazione di cui alla Tavola 2, rigo 8.

Il Gestore documenta, inoltre, l'**aggiornamento** del costo degli interventi che evidenzia gli **eventuali ribassi d'asta** definiti.

Le risorse di cui alla Tavola 2 sono garantite al Gestore **anche nel periodo di eventuale vacatio contrattuale** in attesa dell'entrata in vigore del nuovo contratto.

L'**articolo 6** riconosce al Gestore la facoltà di realizzare tutte le **modificazioni** ritenute **necessarie o opportune** del proprio assetto organizzativo interno e di stipulare **accordi aggiuntivi** al Contratto con Regioni e/o con enti territoriali, dandone entro 60 giorni puntuale informazione al MIT per la sua **preventiva autorizzazione**, rilasciata ai soli fini della verifica dell'**assenza di effetti negativi** sul Contratto.

Inoltre, in linea con quanto già previsto dall'articolo 47 del decreto-legge n. 50 del 2017, si prevede la possibilità per RFI di concludere **accordi** con Regioni e gestori delle **linee regionali** per realizzare su queste interventi di potenziamento e sviluppo, ovvero per disporre il **subentro** di RFI nella gestione delle medesime linee ferroviarie regionali, definendo gli oneri contrattuali e le relative coperture.

In particolare, ai sensi del **comma 4**, il Gestore, in ragione dello specifico *know-how* di settore e a valle dei gruppi di lavoro istituiti presso la Struttura Tecnica di Missione, si impegna a svolgere la funzione di **stazione appaltante** ai fini dell'acquisizione del documento di fattibilità tecnico-economica delle **alternative progettuali** per l'attraversamento dello **Stretto di Messina**, precisando che **tale contratto costituisce obbligazione giuridicamente vincolante al fine dell'utilizzo delle risorse stanziato sul capitolo di bilancio 7008 istituito nello stato di previsione della spesa del MIT**.

L'**articolo 7** disciplina i **poteri e i compiti del concedente**, sancendo che il **Ministero** esercita tutte le attività necessarie a verificare l'esatto adempimento di tutti gli obblighi derivanti al Gestore dal Contratto, e in particolare per valutare i gradi di conformità alla programmazione e lo stato della progettazione e/o dei lavori. A tal fine il Gestore presta al Ministero la **massima collaborazione** rendendogli disponibili tutte le informazioni necessarie, ivi comprese le informazioni già trasmesse all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, **nonché i dati e le notizie** riguardanti l'eventuale **contenzioso** per gli appalti di valore **superiore ai 25 milioni** di euro.

Al proposito, si sottolinea che l'AVCP è stata **soppressa** dall'articolo 19 del [decreto-legge n. 90 del 2014](#) e, pertanto, il riferimento corretto è all'**ANAC**, che ne ha ereditato funzioni e compiti.

L'**articolo 8** dispone in merito alla **procedura di valutazione delle performance del Gestore** e alle **relative penalità**.

Si prevede in particolare l'**obbligo per RFI di comunicare annualmente**, entro il mese di **aprile**, gli **obiettivi di performance** dell'anno in corso e la **misurazione di quelle dell'anno precedente**. Sono poi definiti gli **indicatori rilevanti**, nonché le **formule** da applicare per l'effettuazione delle diverse misurazioni.

Le **sanzioni** previste **non incidono sulla dotazione finanziaria** destinata alla realizzazione dell'intervento medesimo e, nel complesso, **non possono superare l'importo di due milioni di euro per anno**.

Il comma 7 dispone che il mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste **costituisce inadempimento dopo la prima diffida** ad adempiere effettuata dal MIT. Al proposito, constatati fatti o comportamenti rilevanti dal punto di vista dell'eventuale inadempimento, il Ministero procede entro **15 giorni** a farne osservazione scritta al Gestore, cui è consentito replicare per iscritto entro **15 giorni** dal ricevimento della stessa. **L'inadempimento è senz'altro provato in caso di mancanza di risposta da parte del Gestore**.

Constatato il ricorrere delle fattispecie di cui sopra, il **MIT** adotta il provvedimento di irrogazione della **penale** pecuniaria nei riguardi del Gestore, dandone contestuale **comunicazione al MEF (articolo 10)**.

A norma dell'**articolo 9**, RFI, entro il mese di **giugno** di ogni anno, provvede a comunicare il **valore degli indicatori di monitoraggio dello stato della rete al 31 dicembre dell'anno precedente** accompagnandoli da una **relazione** che evidenzia la progressiva evoluzione della rete e dei principali benefici apportativi dal completamento degli interventi avviati e/o conclusi, anche in relazione alle modifiche apportate all'orario di servizio.

L'**articolo 11** disciplina la **clausola risolutiva espressa**, prevedendo che il **Ministero** ha diritto di risolvere il Contratto ex articolo **1456 c.c. qualora**:

- nell'ambito della procedura di cui all'articolo 8 "Valutazione delle *performance* e penalità" si registrino, **per più del 50% dei progetti del campione monitorato, scostamenti dell'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato (I) superiori alla soglia prevista per due anni consecutivi.**
- eserciti il **potere di decadenza o revoca della concessione.**

La disposizione prevede, altresì, che, nel caso di **mancata copertura** dei fabbisogni finanziari previsti dal Contratto e dai relativi aggiornamenti annuali, le Parti possono **rinegoziare** le **priorità** degli investimenti e che, nelle more di tale aggiornamento, RFI conserva la facoltà di **salvaguardare l'avvio** degli interventi previsti nella **Tabella A01** - "Sicurezza, adeguamento a nuovi *standard* e resilienza al *climate change*", riallocando le risorse già contrattualizzate che non formano già oggetto di rapporti con terzi, ovvero facendo ricorso al mercato finanziario.

L'**articolo 12** dispone in ordine ai **poteri di vigilanza e controllo del MIT** stabilendo che, anche sulla base dei dati del monitoraggio e di rendicontazione, il Ministero può effettuare **attività di audit documentale** sugli interventi e sui livelli di qualità oggetto del Contratto, nonché **verifiche, ispezioni e controlli**, diretti e indiretti, finalizzati alla vigilanza sulle attività svolte dal Gestore.

L'**articolo 13** dispone la **cessata efficacia** di ogni disposizione riguardante la gestione degli investimenti contenuta nei **precedenti Contratti di programma ovvero nei loro aggiornamenti**, in vigore fra le Parti anteriormente alla data di sottoscrizione del presente Contratto, **fatte salve, in ogni caso, le autorizzazioni di spesa ovvero i crediti del Gestore** nei confronti dello Stato, da essi derivanti.

Infine, l'**articolo 14** prevede le **modalità** con le quali ogni **comunicazione o notifica** relativa alle disposizioni del Contratto dovrà essere effettuata, mentre l'**articolo 15** subordina la risoluzione di eventuali **controversie** al preventivo esperimento di una procedura di **composizione amichevole** tra le Parti, fallita la quale è designato competente il **Foro di Roma**.

Gli allegati

Il Contratto è corredato da **tavole di sintesi, tabelle, dossier ex ante e un allegato, con 11 appendici**, volti a dare informazioni di maggiore dettaglio sugli interventi in programma. Di seguito, una sintetica indicazione dei loro contenuti.

Le tavole:

- **Figura 1: evoluzione del portafoglio contrattuale finanziato** (pag. 32);
- **Figura 2: fabbisogni finanziari programmatici** distinti per (pag. 33):
 - periodo di **vigenza** del Contratto di programma (fabbisogno **2023-2026**) - **Sez. 2**;
 - periodo di **completamento** del piano decennale (fabbisogno **2027-2031**) - **Sez. 3**;
 - interventi programmati "**oltre piano**" (fabbisogno **oltre 2031**) - **Sez. 4**;
- **Tavola 1: articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario** (pag. 34);
- **Tavola 1-bis: articolazione degli investimenti in corso e programmatici per classi tipologiche di destinazione** (pag. 35);
- **Tavola 2: Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e B** (pag. 36);

Le tabelle

Esse, come già anticipato (v. *supra*), corrispondono a **differenti tipologie di investimento**:

- **Tabella A: Portafoglio investimenti in corso e programmatici** (pagg. 38-80), che presenta gli interventi secondo il loro **status attuativo e finanziario**, articolato in **cinque Classi**:
 - a. **Programmi pluriennali di interventi** (pagg. 39-46);
 - b. **Interventi in esecuzione** (pagg. 47-67);
 - c. **Interventi prioritari** (pagg. 68-74);
 - d. **Interventi in progettazione** (pagg. 75-77);

e. Interventi in programma (pagg. 78-79);

- **Tabella B: Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali per status attuativo e finanziario** (pagg. 81-83);
- **Tabella A: Portafoglio investimenti in corso e programmatici per classe tipologica di destinazione, suddivisi in 9 programmi di intervento** (pagg. 84-132):
 - **A01 - Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi standard e resilienza al climate change** (pag. 85);
 - **A02 - Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico** (pagg. 86-87);
 - **A03 - Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni** (pag. 88);
 - **A04 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori** (pag. 89);
 - **A05 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali** (pagg. 90-99);
 - **A06 - Programmi città metropolitane** (pagg. 100-107);
 - **A07 - Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete** (pagg. 108-110);
 - **A08 - Programma aeroporti - Accessibilità su ferro** (pagg. 111-112);
 - **A09 - Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale** (pagg. 113-132);
- **Tabella B: Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali per classe tipologica di destinazione** (pagg. 133-135);
- **Tabella C: Opere ultimate al 31.12.2021** (pagg. 136-139).

Nella **Relazione informativa** di accompagnamento al Contratto (v. *infra*, Allegato 1), RFI segnala in proposito che, rispetto al Contratto previgente, in questo è stata **espunta**, su indicazione del **MEF**, la **tabella D "Crediti verso i Ministeri competenti"**.

I dossier ex ante

In coda alle Tabelle sono pubblicati i *dossier ex ante*. Secondo la definizione che ne dà l'articolo 2, comma 1, lettera *f*), essi **hanno ad oggetto quei progetti e programmi che, alternativamente:**

- **non erano presenti nel precedente Contratto o aggiornamento contrattuale;**
- **registrano variazioni di costo superiori al 10%;**
- **sono oggetto di una specifica richiesta del MIT,**

e che, sottoposti alla fase di valutazione da parte del MIT, hanno un grado di **priorità** che li rende **eleggibili a finanziamento** in base alla disponibilità delle risorse da contrattualizzare.

I *dossier* sono finalizzati all'**istruttoria** del Contratto e dei suoi aggiornamenti e contengono, in base al grado di definizione progettuale, la descrizione del perimetro di intervento, dei tempi, dei costi e degli obiettivi perseguiti.

I *dossier ex ante* che corredano il presente Contratto sono relativi ai seguenti **progetti** (pagg. 140 ss.):

- **chiusura anello ferroviario di Roma** (progetto 0258);
- **raddoppio tratta PM 228-Castelplanio** (progetto 0298);
- **potenziamento Fossano-Cuneo** (progetto 1357);
- **potenziamento linee dei Castelli Romani** (progetto 1417);
- **raddoppio PM 228 – Albacina** (progetto 0390);
- **collegamento diretto Torino Porta Nuova – Torino Porta Susa** (progetto 0369.PO);
- **velocizzazione linea Roma - Pescara** (progetto 0388);
- **PO Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale** (progetto 0384);
- **collegamento Porto di Livorno - interporto di Guasticce** tramite scavalco linea tirrenica (NPP 3068) e **connessione ferroviaria dell'interporto di Guasticce alla linea Pisa-Collesalveti-Vada e alla Pisa-Firenze** (NPP 0370);
- **potenziamento della linea Foligno-Terontola (1° fase)** (progetto 0334).

N.B.: con **PM** ci si riferisce a un Posto di Movimento, vale a dire una località di servizio dove si svolgono esclusivamente attività legate alla circolazione dei treni, senza lo svolgimento del servizio di trasporto di viaggiatori o merci; con **PO** si intende il Punto di Origine, ossia il punto iniziale di un itinerario; con **NPP** si intende un progetto qualificabile come Nuovo Programma di Prossimità.

L'Allegato e le sue appendici

L'**Allegato 1** contiene la **Relazione informativa** di RFI, cui seguono **11 appendici**.

L'appendice 1 contiene il **dettaglio delle delibere CIPESSE per intervento**. In particolare, oltre al numero della delibera sono indicati il **CUP (Codice Unico di Progetto)** dell'intervento, il titolo del progetto e la tipologia della delibera stessa (approvazione progettuale, assegnazione di risorse, vincolo esproprio/rinnovo, raccomandazione) ed alcune informazioni ulteriori contenute nel campo note (ad esempio l'eventuale annullamento della delibera).

L'appendice 2 contiene l'**indicazione di dettaglio dei CUP** riferiti ai programmi inseriti nelle **Tabelle** del Contratto, con indicazione della Tabella e della riga del Contratto di programma al quale il CUP si riferisce, seguiti dalla descrizione dell'intervento.

L'appendice 3 contiene le **schede riferite a tutti gli interventi previsti dal Contratto** e fornisce informazioni di maggior dettaglio in merito ai programmi di intervento, dando specifica evidenza ai contenuti e agli obiettivi generali, nonché allo stato di attuazione, al riepilogo del quadro finanziario, dei costi e delle coperture finanziarie riferiti a ciascun programma e intervento, allo stato di attuazione, ai benefici attesi e al loro inquadramento strategico.

L'appendice 4 reca la descrizione dell'**evoluzione del portafoglio**, con l'**indicazione della motivazione delle variazioni di costo registrate rispetto al precedente aggiornamento contrattuale**, nonché **dossier** allegati.

L'appendice 5 individua per ciascun programma ed intervento l'**evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento** indicando, in forma aggregata, gli interventi ultimati, le ulteriori riclassifiche della spesa, i definanziamenti e i rifinanziamenti (imputati ai diversi soggetti ed ambiti), le rimodulazioni e, infine, il valore indicato nel Contratto di programma 2022-2026.

Di seguito l'indicazione dei diversi ambiti d'intervento, con l'**evoluzione degli stanziamenti dall'aggiornamento 2020-2021** del precedente Contratto, al **Contratto vigente** (espressi in milioni di euro):

- **Tabella A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici:** da 94.023,19 a **104.232,98 (+10.209,79)**, così suddivisi:
 - **A01 - Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, adeguamento a nuovi *standard* e resilienza al *climate change*:** da 9.847,87 a 9.676,59 (-171,28);
 - **A02 - Programmi prioritari ferrovie - Sviluppo tecnologico:** da 10.588,17 a 10.639,53 (+ 51,36);
 - **A03 - Programmi prioritari ferrovie - Accessibilità stazioni:** da 2.253,90 a 3.340,86 (+ 1.086,96);
 - **A0b4 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori:** 355,41 (invariato);
 - **A05 - Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle reti regionali:** da 6.946,25 a 8.074,38 (+ 1.128,13), così ripartiti:
 - **totale bacini Nord ovest:** da 1.688,75 a 1.941,85 (+253,10);
 - **totale bacini Nord est:** da 917,62 a 1.276,61 (+ 358,99);
 - **totale bacini Centro:** da 1.271,47 a 1.432,42 (+ 160,95);
 - **totale bacini Sud e isole:** da 3.068,41 a 3.423,51 (+ 355,10);
 - **A06 - Programmi città metropolitane:** da 10.975,53 a 12.484,90 (+ 1.509,37);
 - **A07 - Programma porti e interporti - Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete:** da 1.092,95 a 1.492,59 (+ 399,64);
 - **A08 - Programma aeroporti - Accessibilità su ferro** (potenziamento collegamenti ferroviari con gli aeroporti): da 1.018,68 a 1.074,78 (+ 56,1);
 - **A09 - Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale:** da 50.944,42 a 57.093,94 (+ 6.149,52);
- **Tabella B - Investimenti realizzati per lotti costruttivi:** 15.164,35 (invariato);
- **Tabella C - Opere ultimate:** da 64.524,07 a 67.347,95 (+ 2.823,88), così ripartiti:
 - **rete AV/AC Torino-Milano-Napoli: opere in esercizio:** da 29.320,97 a 29.864,79 (+ 543,82);
 - **totale interventi diffusi intera rete:** da 35.203,10 a 37.483,16 (+ 2.280,06).

L'appendice 6 contiene una relazione concernente gli **interventi finanziati dall'articolo 7-ter del decreto-legge n. 43 del 2013**, che ha assegnato risorse pari, **all'origine**, a **1.200 milioni** di euro per alcuni specifici interventi, e precisamente:

- **802 milioni** di euro per il **Terzo Valico dei Giovi**;
- **70 milioni** di euro per la **Circonvallazione di Trento**;
- **113 milioni** di euro per interventi da individuare nel **Contratto** di programma - Parte Investimenti;

- **215 milioni** di euro per il "*potenziamento dei **nodi**, dello standard di interoperabilità dei **corridoi europei** e il miglioramento delle **prestazioni** della rete e dei servizi ferroviari*" di interventi individuati nella **delibera CIPESS n° 40** del 19 luglio 2013.

L'**appendice 7** riporta la **distribuzione territoriale** degli investimenti e delle nuove risorse programmate, con l'indicazione dei **principali investimenti per Regione**.

L'**appendice 8** riporta l'elenco delle **opere facenti parte del Programma delle Infrastrutture Strategiche**, con l'indicazione delle opere incluse nel PNRR, delle opere commissariate, del relativo stato di attuazione e di eventuali note, nonché dei progetti da eliminare in quanto superati da progetti successivi, sospesi per mancanza di fondi o stralciati. Si segnala, in proposito, che i rapporti annuali sull'attuazione della programmazione delle infrastrutture strategiche e prioritarie sono disponibili al seguente *link*: <https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Rapporti>

L'**appendice 9** contiene l'elenco specifico delle **opere rientranti nel PNRR - Missione 3, Componente 1**, e cioè degli investimenti sulla rete ferroviaria rilevanti per lo sviluppo di una mobilità sostenibile. Per ulteriori approfondimenti sui contenuti del Piano, si rinvia alla documentazione presente sul Portale PNRR, disponibile al seguente *link*: <https://temi.camera.it/leg19/pnrr.html>

L'**appendice 10** riporta i **progetti di fattibilità tecnico-economica (PFTE)** e gli **Studi di fattibilità**.

L'**appendice 11**, infine, descrive il contributo apportato dai Contratti di programma allo **sviluppo sostenibile**, con contenuto sovrapponibile a quello di cui all'Allegato 11 alla Parte Servizi (v. *supra*).