



Contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti tra MIT e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Atto del Governo 46

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo	46	
Titolo:	Schema di contratto di programma 2017-2021 - Parte Investimenti tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	
Norma che dispone la trasmissione al Parlamento:	Legge 14 luglio 1993, n. 238, art. 1, commi 1 e 2	
Numero di articoli:	14	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	05/09/2018	05/09/2018
annuncio:	11/09/2018	11/09/2018
assegnazione:	11/09/2018	11/09/2018
termine per l'espressione del parere:	11/10/2018	11/10/2018
Commissioni competenti:	8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni).	IX (Trasporti)

Premessa

Lo **schema di Contratto di programma 2017-2021**, parte investimenti, tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è finalizzato a regolare la **programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento** della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria.

La disciplina delle attività di Manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria e delle attività di Safety, Security e Navigazione è invece contenuta nel Contratto di Programma-Parte Servizi (CdP-S).

Il nuovo schema di contratto di programma 2017-2021, parte investimenti presenta, nella struttura e nei contenuti, **rilevanti elementi di novità** rispetto ai precedenti contratti di programma. Lo schema all'esame contiene infatti **non soltanto gli investimenti in essere nel periodo di vigenza del contratto ma anche quelli afferenti ad un piano di investimenti decennale** (con l'indicazione dei relativi fabbisogni) nonché, in un'apposita sezione, l'indicazione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio "oltre piano" (ossia oltre il 2026). Ciò consente una visione di ampio respiro dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, favorendo un'analisi più dettagliata delle diverse priorità di intervento. Inoltre sono presenti, per la prima volta, dieci **appendici** al contratto che forniscono una rilevante mole di informazioni dettagliate sugli interventi oggetto del contratto.

Sotto il profilo del contenuto, lo schema prevede **nuovi finanziamenti contrattualizzati**, per un importo pari a **13.925 milioni** di euro, cui vanno sottratti definanziamenti per **666 milioni di euro**. Pertanto si registra un **saldo incrementale nel contratto** pari a circa **13.259 milioni** di euro.

Il presente dossier descrive la disciplina dei rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, i profili procedurali, la struttura e il contenuto del nuovo contratto ed il nuovo quadro finanziario, indicando la provenienza delle risorse che finanziano la realizzazione dei diversi interventi e fornendo elementi informativi sugli interventi principali finanziati e sulla relativa distribuzione geografica.

La disciplina dei rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria

L'assetto del sistema ferroviario italiano è caratterizzato, in linea con quanto previsto dalle disposizioni comunitarie, da una situazione di **separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio**, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno dell'Holding Ferrovie dello Stato Spa, tra **RFI S.p.A.**, società titolare della concessione della rete e che gestisce l'infrastruttura, e **Trenitalia S.p.A.**, società che effettua il trasporto e che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci.

Il [decreto legislativo n. 112/2015](#), di attuazione della direttiva c.d. Recast n. 2012/34/UE disciplina oggi i rapporti tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e soggetto gestore dell'infrastruttura ferroviaria. In particolare l'articolo 15, comma 1, del citato decreto n. 112 prevede che i **rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI) e lo Stato** siano disciplinati da un **atto di concessione e da uno o più contratti di programma**.

Si ricorda che con la **Delibera n. 96 del 13 novembre 2015**, l'**Autorità di Regolazione dei Trasporti** ha reso operativi i principi della direttiva Recast, definendo i **criteri per la determinazione, da parte del Gestore RFI, dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**, per un periodo regolatorio di cinque anni. La delibera, in particolare, assicura al Gestore della rete (RFI), piena indipendenza gestionale dalle imprese ferroviarie e dallo Stato concedente, alle Imprese ferroviarie la certezza che i corrispettivi siano orientati all'efficienza, anche attraverso nuove regole sull'allocazione dei costi e la separazione contabile (vengono rafforzati gli obblighi di separazione contabile), ed al Gestore della rete (RFI) la flessibilità tariffaria, mediante strumenti di modulazione, per stimolare la crescita del traffico, specie nelle tratte meno utilizzate.

Con l'atto di **concessione** sessantennale di cui al [decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n. 138-T](#), la gestione dell'infrastruttura ferroviaria è stata affidata in un primo tempo a Ferrovie dello Stato Spa, alla quale è subentrata, a decorrere dal 2001, la controllata **Rete Ferroviaria Italiana Spa**.

La **società RFI**, controllata al 100% dal gruppo Ferrovie dello Stato Spa, a sua volta controllata al 100% dal Ministero dell'economia e delle finanze, è stata costituita il 1° luglio 2001, in adempimento delle direttive comunitarie che hanno decretato la separazione fra il gestore della rete e il fornitore dei servizi di trasporto. A decorrere da questa data RFI ha acquisito gli effetti della concessione rilasciata con il decreto ministeriale n. 138-T del 31 ottobre 2000 a Ferrovie dello Stato Spa per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Secondo l'articolo 15 del decreto legislativo n.112 del 2015 i **contratti di programma con il gestore devono essere stipulati per un periodo minimo di cinque anni**, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all'allegato II del medesimo decreto. 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 devono coprire l'intera durata del contratto.

Il contratto di programma mira alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali e indica i mezzi per farvi fronte.

Il contratto di programma disciplina in particolare, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, la **concessione di finanziamenti** per far fronte a **nuovi investimenti** per lo sviluppo dell'infrastruttura stessa e per assicurare il rispetto dei livelli di **sicurezza** compatibili con l'evoluzione tecnologica.

Il comma 3 dell'articolo 15 del decreto legislativo prevede la negoziazione separata, nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, da un lato degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura e per il miglioramento della qualità della rete e dall'altro dei finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura.

Già a partire dal 2013, in esecuzione della Delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), i rapporti dello Stato con il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono regolati **non da un solo contratto, ma attraverso 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 investimenti, ed i relativi aggiornamenti contengono tutti i finanziamenti per gli investimenti ferroviari sia che essi derivino da disposizioni puntuali che assegnano risorse specifiche in maniera vincolata a precise destinazioni (ad esempio da provvedimenti normativi, da delibere CIPE, da decisioni comunitarie, da decreti di autorità di gestione di programmi di co-finanziamento nazionale ed europeo, da convenzioni con gli enti locali) sia nei casi in cui la cui destinazione delle risorse **non è vincolata** (come avviene ad esempio per le assegnazioni in conto impianti delle risorse statali previste nel capitolo n.7122/PG 2 del Ministero dell'economia e delle finanze). Per quest'ultima categoria di finanziamenti è il **contratto stesso che ne definisce l'effettiva destinazione a programmi e progetti di investimento** e ciò rappresenta il più importante obiettivo del contratto medesimo, senza il quale tali risorse non sono utilizzabili per il gestore dell'infrastruttura. Allo stesso modo il contratto consente di riallocare risorse derivanti da economie operative o eccedenze di stanziamento verso altre destinazioni oltre che a coprire eventuali precedenti defianziamenti.

- 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**.

Per quanto riguarda la **procedura di esame**, in base all'articolo 1 della legge n. 238 del 1993, gli **schemi dei Contratti di programma** prima della loro sottoscrizione **sono trasmessi alle competenti Commissioni parlamentari** che esprimono un parere motivato entro 30 giorni dalla data di assegnazione. Successivamente al parere parlamentare il contratto (o il relativo aggiornamento) viene sottoscritto dalle parti, approvato, e, successivamente alla registrazione dello stesso da parte della Corte dei conti, entra in vigore.

I pareri parlamentari erano originariamente resi dalle Camere sia sul testo dei contratti di programma che sui relativi aggiornamenti, fino al [decreto-legge n. 148 del 2017](#) (art. 15, comma 1-bis), che ha limitato il parere parlamentare ai **Contratti di programma** ed ai soli **aggiornamenti che contengano modifiche sostanziali**. Per sostanziali si intendono le modifiche che superano del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento.

Il [D.Lgs. n.112/2015](#), prevede anche che il Ministero delle infrastrutture informi, sul contenuto del contratto prima che sia sottoscritto, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti, anche quelli potenziali, 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.

Il [Contratto 2012-2016 - parte Investimenti](#), attualmente ancora in vigore, è stato **siglato tra MIT e RFI l'8 agosto 2014**, quindi trasmesso al Parlamento il 13 gennaio 2015. La IX Commissione della Camera ha espresso il parere di competenza nella seduta del 18 marzo 2015 ed il Contratto ha poi concluso il suo *iter* approvativo con la registrazione alle Corte dei Conti il 16 giugno 2015 e l'emanazione del **decreto interministeriale MIT/MEF n. 158 del 18 maggio 2015**.

Il CdP 2012-2016, parte Investimenti, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale con particolare riferimento agli obblighi del Gestore, contiene alcuni elementi di novità in particolare relativi alla manutenzione dell'infrastruttura: come detto, il Contratto Parte Investimenti non comprende più gli interventi di manutenzione straordinaria che è ora disciplinata dal CdP 2012-2014 - parte Servizi, come espressamente richiesto dalle norme comunitarie recepite nel [D.Lgs.n. 112/2015](#). A partire dal 2012, i principali **obiettivi del CdP - parte Investimenti** si riferiscono pertanto al **completamento delle opere già in corso e all'avvio di opere prioritarie per l'ammodernamento e lo sviluppo dell'infrastruttura**, oltre che per l'*upgrading* dei livelli di **sicurezza**. Il Contratto 2012-2016 ha **validità** almeno quinquennale, come previsto dal D.Lgs. n. 112 ed in base all'articolo 3 del Contratto stesso: **a decorrere dal 1° gennaio 2012** fino al 31 dicembre del quinto anno, quindi almeno fino al 31 dicembre 2016. La disposizione ha previsto la **proroga del Contratto fino al 31 dicembre 2017** al fine di evitare la *vacatio* dei rapporti tra Stato e Gestore, e comunque **fino all'entrata in vigore del successivo Contratto**.

Per quanto riguarda invece il [contratto di programma 2016-2021 - parte Servizi](#), tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa, questo è in **vigore dal 2 ottobre 2017** a seguito della registrazione presso la Corte dei conti del decreto ministeriale di approvazione del medesimo. Il valore complessivo del contratto è pari a 9,844 miliardi di euro di cui 890 milioni di euro annuali per la manutenzione ordinaria, 85 milioni di euro annuali per *safety, security* e navigazione e 750 milioni di euro annuali per la manutenzione straordinaria. A queste somme vanno aggiunti 222 milioni di euro destinati al finanziamento del "progetto gate".

L'indipendenza del gestore dell'infrastruttura nella nuova direttiva (UE) 2016/2370

La **direttiva 2016/2370**, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, novella la direttiva 2012/34, che ha istituito lo **spazio ferroviario unico europeo**. **Le nuove disposizioni** incidono profondamente sull'**indipendenza e l'imparzialità del gestore della rete ferroviaria**, principalmente nelle imprese a integrazione verticale (alle quali va ascritta la situazione italiana).

E' attualmente all'esame delle Commissioni parlamentari l'A.G.40 contenente lo schema di decreto legislativo che dà attuazione della direttiva (UE) 2016/2370, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura al mercato dei servizi ferroviari e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria. Il recepimento è effettuato novellando il decreto legislativo n. 112 del 2015.

La direttiva 2012/34/UE viene modificata per evitare che, nelle imprese integrate verticalmente, l'imparzialità del gestore sia compromessa da un qualsivoglia conflitto di interesse e affinché ne sia garantita l'**indipendenza** (nuovi artt. 7 e 7-bis). Si consente, a determinate condizioni, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di delegare funzioni, sempre evitando la possibilità di conflitti di interesse (art. 7 quater). Specifiche norme riguardano la **trasparenza finanziaria** relativa alla gestione delle entrate derivanti dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria comportanti **fondi pubblici** e relative al rapporto tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura (quali la gestione di prestiti e la contabilità). Si rileva una specifica focalizzazione sulle imprese integrate verticalmente (art. 7 quinquies).

Circa la **gestione del traffico**, il gestore dell'infrastruttura deve mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in maniera non discriminatoria, le **informazioni** relative sia all'**interruzione del traffico** che agli interventi di **manutenzione** e rinnovo dell'infrastruttura, la cui programmazione a lungo termine deve essere oggetto di consultazione (art. 7-ter). E' previsto un meccanismo di coordinamento tra gestori dell'infrastruttura principale e imprese ferroviarie e l'istituzione di una **rete europea dei gestori dell'infrastruttura** di cui la Commissione europea è membro, per le attività necessarie al progressivo sviluppo integrato della rete ferroviaria comune (artt. 7 sexies e 7 septies).

Un secondo ambito di intervento della direttiva riguarda l'**ulteriore apertura del mercato ferroviario**, in particolare la possibilità di accesso per le imprese ferroviarie, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie

all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri: **l'unico limite** che la direttiva pone **alla possibilità di accesso alle reti ferroviarie dei Paesi membri** è **l'esistenza di un contratto di servizio pubblico** in relazione al quale l'accesso al mercato di altre imprese ferroviarie sulle medesime tratte **cagionerebbe la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio** stesso. Si prevede che qualora **l'organismo di regolazione** decida che l'equilibrio economico di un contratto pubblico sarebbe compromesso dal previsto servizio di trasporto di passeggeri **indichi le eventuali modifiche al servizio che consentirebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso**. Per i servizi di **trasporto di passeggeri ad alta velocità** il **diritto d'accesso** è ancora **più ampio** e può essere soggetto soltanto ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione. Nel caso in cui su tali reti siano stati sottoscritti **contratti di servizio pubblico** e la richiesta di accesso comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'organismo di regolazione indica le eventuali modifiche al servizio che consentirebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso. Tali modifiche possono includere una modifica del servizio previsto (art. 11-bis).

Contenuto dello schema di Contratto-Parte Investimenti 2017-2021

Il **Contratto di programma 2017-2021**, preceduto dalla relazione di sintesi curata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, consta di **14 articoli, 5 tavole di sintesi, 4 tabelle, una relazione informativa predisposta da Rete ferroviaria italiana e dieci appendici**. Queste ultime costituiscono una **ulteriore novità nella struttura del presente contratto**. E' infine riportato un annesso alla relazione informativa che contiene una tabella nella quale sono riportate le raccomandazioni del CIPE e le osservazioni della Corte dei conti e le modalità secondo le quali il gestore ha adempiuto alle raccomandazioni medesime.

L'articolato

Il contenuto dell'articolato può essere sintetizzato come segue.

L'articolo 1 reca **l'oggetto e la struttura del contratto**. In particolare prevede che formi oggetto del contratto:

- la realizzazione di **investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria**, il miglioramento della **qualità dei servizi** e **l'upgrading dei livelli di sicurezza** al fine di ottemperare ad innovazioni normative e tecnologiche;
- **le modalità di finanziamento** delle suddette attività;

L'articolo disciplina i criteri per la selezione degli investimenti per la sicurezza e l'adempimento degli obblighi di legge e per l'eventuale integrazione delle risorse destinate a tale scopo e specifica che anche le **Tavole di sintesi** le **Tabelle** e la **Relazione informativa allegata** costituiscono parte integrante del Contratto e vincolano le parti. Le nove appendici hanno invece funzione meramente informativa.

Per l'analisi di dettaglio della struttura del contratto si veda *infra*.

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

L'articolo 3 dispone che il contratto abbia **validità a decorrere dalla sottoscrizione** e la relativa scadenza e' fissata al **31 dicembre 2021**. **Alla scadenza, nelle more della sottoscrizione del successivo Contratto**, la società **si impegna, 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**. Fino all'entrata in vigore del nuovo contratto dovranno essere assicurati i trasferimenti di risorse relativi alle opere di cui alla sezione 1 (opere in corso).

Su richiesta di ciascuna Parte contrattuale, a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, le Parti provvederanno alla stipula di uno specifico **Atto di aggiornamento**, d'intesa tra le parti e con il MEF, per tener conto di interventi legislativi che abbiano impatto sui contenuti sostanziali del Contratto. Si prevede inoltre che qualora intervengano **disposizioni normative o delibere CIPE** che provvedano a destinare risorse a specifici interventi o programmi, esse **avranno efficacia immediata per il gestore**, ma le parti provvederanno comunque a recepire le parti stesse nel primo aggiornamento utile al contratto.

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** assicurando al CIPE flussi costanti di informazioni coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici;
- formulare specifici **programmi di intervento** per il miglioramento degli standard di sicurezza per ottemperare agli obblighi sulla **sicurezza ferroviaria**;
- assicurare al Ministero delle infrastrutture e trasporti **dati informativi** sia per la produzione ed aggiornamento del documento pluriennale di pianificazione (DPP) sia per la programmazione delle risorse da destinare a bilancio per gli investimenti ferroviari (entro il 30 settembre di ogni anno), sia tramite il sistema informativo Monitoraggio Opere Pubbliche (MOP) con riferimento allo stato di avanzamento dei progetti di investimento;

- adottare misure appropriate per conseguire la riduzione dei tempi e dei costi nell'adempimento degli impegni assunti, garantendo la piena utilizzabilità delle opere infrastrutturali oggetto di investimento;
- segnalare gli interventi per i quali siano venute meno le condizioni di fattibilità;
- **agevolare le verifiche ministeriali sui cantieri e sullo stato di avanzamento** delle opere e trasmettere al MIT annualmente le nomine delle Commissioni di gara e degli incarichi di collaudo dei contratti di valore superiore a 25 milioni di euro;
- **rispettare i cronoprogrammi e comunicare le criticità eventuali** nell'attuazione degli investimenti programmati, nell'ambito dei flussi informativi del MOP;
- fornire, ove richiesto, uno specifico supporto al Ministero nello svolgimento delle sue attività di controllo (audit documentali, verifiche, ispezioni, controlli, ecc.);
- non prevedere la clausola arbitrale nei contratti con terzi né attivarla, ove già prevista, salvo per specifici casi autorizzati dal MIT;
- **inviare al MIT annualmente una relazione** (entro il 30 giugno) **sullo stato di attuazione dei programmi e dei progetti di investimento**, nonché 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 precisando in particolare che le risorse siano a carico degli appositi capitoli del **bilancio dello Stato**, dei programmi di finanziamento dell'Unione europea (**FESR e CEF**), nonché dei bilanci di da regioni ed enti locali (**tali dati sono riportati nella Tavola 2, riportata a pag. 29**). 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; di Enti Terzi (Regioni, Comuni ecc.) a seguito di sottoscrizione di apposita Convenzione. La disposizione descrive in dettaglio in particolare le modalità di trasferimento delle risorse per i diversi capitoli di bilancio.

L'articolo descrive anche la documentazione che il gestore dell'infrastruttura deve 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 a beneficio del gestore dell'infrastruttura sia superiore rispetto al valore delle contabilizzazioni corrispondenti all'avanzamento progressivo dei lavori. 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 del proprio assetto organizzativo interno e di stipulare accordi aggiuntivi al contratto con regioni e/o con enti territoriali, dandone, entro sessanta 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 Rete ferroviaria italiana di concludere accordi con regioni e gestori delle linee ferroviarie regionali per realizzare interventi di potenziamento e sviluppo delle citate linee ovvero per disporre il subentro nella gestione delle stesse a favore della medesima società RFI, definendo gli oneri contrattuali e le relative coperture.

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, in particolare 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, in particolare, disponibili tutte le informazioni necessarie, ivi comprese le informazioni già trasmesse all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, nonché con riferimento ai casi di contenzioso per gli appalti di valore superiore ai 25 milioni di euro.

Andrebbe aggiornato il riferimento all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, contenuto nel testo, che è stata soppressa dall'articolo 19 del decreto-legge 90 del 2014 ed i cui compiti sono oggi attribuiti all'Autorità nazionale anticorruzione.

Si prevede che il **MIT verifichi il grado di attuazione del programma** e che possa, nel caso di elementi forniti in modo insufficiente dal Gestore, a farne contestazione scritta al Gestore invitandolo a fornire ulteriori elementi nel termine di trenta giorni. Il MIT potrà comunicare al MEF eventuali rilievi constatati.

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, entro il mese di aprile di ogni anno, gli obiettivi di performance dell'anno in corso e la misurazione di quelle dell'anno precedente**. La metodologia di calcolo delle performance è indicata nell'**appendice n.9**. La misurazione è effettuata sulla

base di un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti, articolati per tipologia omogenea, per i quali è già stata approvata la progettazione definitiva. Sono indicati gli indicatori nonché la formula da applicare per l'effettuazione della misurazione. Le **sanzioni** previste sono comprese tra l'1% e il 2% della produzione annua obiettivo dell'intervento, a seconda dell'entità dello scostamento (tra il 15 e il 30%, tra il 30 e il 50% ovvero oltre il 50%), 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 mancato rispetto da parte del Gestore degli obblighi e della tempistica delle comunicazioni previste costituisce inadempimento dopo la prima diffida ad adempiere ed il Ministero deve inviare, entro quindici giorni dalla constatazione, un'osservazione scritta al Gestore, che può replicare per iscritto entro quindici giorni dal ricevimento della stessa. **L'inadempimento è senz'altro provato in caso di mancanza di risposta da parte del Gestore.**

Nel parere reso dal Cipe il **7 agosto 2017** si raccomanda di definire quanto prima indicatori idonei a valutare la *performance* con riferimento a categorie di intervento di cui alle tabelle A01 «Sicurezza e adeguamento ad obblighi di legge» e A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento», oltre a definire parametri di valutazione anche sull'attività svolta dalla Società nelle diverse fasi di progettazione delle opere programmate. Nell'annesso alla relazione del gestore dell'infrastruttura, nella quale si dà conto delle modalità secondo le quali si è dato seguito alle richieste del CIPE e della Corte dei conti si comunica che "nell'aggiornamento 2018 del contratto verranno individuati appositi indicatori di performance idonei (preventivabili e consuntivabili) per i programmi rilevanti e per i vari livelli di progettazione".

A norma dell'**articolo 9**, constatate le fattispecie di inadempimento, il Ministero delle infrastrutture, con provvedimento, irroga la **sanzione pecuniaria** nei riguardi del Gestore – a seconda dell'entità dello scostamento - dandone contestuale comunicazione al Ministero dell'economia perché provveda alla riscossione.

L'**articolo 10** disciplina la **clausola risolutiva espressa**: Il Ministero potrà risolvere il contratto **qualora per due anni di seguito si verificano scostamenti rispetto agli indicatori di performance per più 50 per cento** del campione monitorato, ovvero qualora eserciti il **potere di decadenza o revoca della concessione**. La disposizione prevede che, nel caso di mancata copertura dei fabbisogni finanziari previsti dai contratti e dai relativi aggiornamenti le parti potranno rinegoziare le priorità degli investimenti, nell'ambito proprio degli aggiornamenti del contratto di programma. Nelle more dell'aggiornamento Rete ferroviaria conserva la facoltà di preservare l'avvio degli interventi concernenti la sicurezza della rete e l'adempimento degli obblighi di legge, riallocando le risorse contrattualizzate che non formano già oggetto di rapporti con terzi, ovvero facendo ricorso al mercato finanziario.

L'**articolo 11** prevede l'obbligo di **vigilanza da parte del MIT** stabilendo che anche sulla base dei dati del monitoraggio e della rendicontazioni il Ministro possa effettuare **attività di audit documentali** sugli interventi e sui livelli di qualità oggetto del contratto, nonché **verifiche, ispezioni e controlli** diretti e indiretti sull'attività del gestore.

L'**articolo 12** dispone la **cessata efficacia** di ogni disposizione riguardante la gestione degli investimenti contenuta nei **precedenti contratti di programma e nei loro addenda**, in vigore fra le parti anteriormente alla data di sottoscrizione del contratto in oggetto, fatte salve, in ogni caso, le autorizzazioni di spesa e i crediti del Gestore nei confronti dello Stato (riportati nella tabella D, allegata al contratto).

L'**articolo 13** riconosce validità ed **efficacia** alle sole **comunicazioni** tra le parti fatte per iscritto e spedite tramite raccomandata a/r, PEC, telefax o altro mezzo che renda documentabile la ricezione della comunicazione.

Ai sensi dell'**articolo 14** infine i diritti e gli obblighi derivanti dal contratto sono regolati dalla legge italiana, il **foro di Roma** è competente per le **controversie** insorte tra RFI e il Ministero delle infrastrutture, ma dopo aver esperito ogni ragionevole tentativo di ricomposizione attraverso un procedimento amichevole tra le parti.

La struttura del contratto di programma

Le richieste del CIPE in merito alla struttura del contratto di programma

La **struttura del contratto di programma**, descritta dall'articolo 1 del contratto, presenta **alcuni importanti elementi di novità** rispetto al precedente contratto di programma 2012-2016, parte investimenti e ai relativi aggiornamenti.

Tali novità derivano dall'omogenizzazione del contratto di programma con quanto previsto dalle [linee guida del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche](#). Tale adeguamento è stato richiesto dal **CIPE** ([delibera 112 del 2015](#) e parere 3588/2016) e dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (parere n. 1 del 2017).

In particolare la delibera CIPE dispone che il nuovo contratto di programma dovrà prevedere una struttura degli investimenti che tenga conto della seguente articolazione:

- elaborazione di un "**Piano complessivo decennale**", supportato da una valutazione dei fabbisogni;

- individuazione, all'interno del Piano, del **Programma quinquennale comprendente esclusivamente gli interventi prioritari da finanziare nel periodo**, selezionati sulla base di una valutazione degli obiettivi e dei correlati fabbisogni;
- **individuazione nel Programma quinquennale degli interventi in corso già finanziati** e degli interventi da finanziare nel quinquennio;
- indicazione in una diversa sezione programmatica del Piano degli interventi **interamente privi di copertura finanziaria o dotati di risorse in misura minima**, il cui avvio è rinviato al Contratto di programma **per il quinquennio successivo**;

Quanto alla struttura la delibera prevede che il contratto abbia la seguente articolazione delle tabelle:

- "investimenti ultimati" con indicazione se entrati in esercizio;
- "investimenti in esecuzione", **con indicazione dell'avanzamento fisico e finanziario**, evidenziando quelli già totalmente finanziati;
- "programmi pluriennali di interventi" allegando una apposita relazione che descriva ogni singolo programma e i relativi interventi con lo stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario;
- "interventi prioritari", distinguendo tra interventi finanziati completamente nell'ambito del Programma quinquennale e interventi la cui complessità realizzativa richiede la prosecuzione del finanziamento nei contratti successivi;
- "interventi da realizzare per lotti costruttivi";
- "interventi in progettazione", **con indicazione dell'anno previsto di pubblicazione del bando di gara**;
- "interventi in programma", che non si intende finanziare nell'ambito del Programma quinquennale, **con indicazione dell'anno previsto di inizio della progettazione**.

Le tabelle dovranno contenere, oltre alle informazioni già incluse nel Contratto di programma anche:

- i) delibere CIPE relative all'intervento;
- ii) stato di attuazione procedurale, fisico e finanziario;
- iii) data stimata di entrata in esercizio;
- iv) risorse assegnate dal Comitato, suddivise per fonti afferenti alla legge n. 443/2001 ed altre fonti.

Il CIPE formula anche alcune raccomandazioni e richieste. In particolare richiede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere una relazione informativa sui progetti ferroviari già esaminati da questo Comitato, e in particolare: su eventuali incrementi del costo degli interventi relativi a progetti definitivi in fase di approvazione o derivati da varianti a progetti già approvati; sulle modifiche di copertura finanziaria di interventi, in aumento o diminuzione, rispetto alle risorse disponibili all'atto dell'approvazione e ora destinate ad altro intervento o di risorse aggiuntive provenienti da altre fonti finanziarie del Contratto. Il CIPE ha inoltre richiesto l'attribuzione dei codici unici di progetto per tutti gli interventi nel contratto

Con riferimento alle informazioni richieste nella delibera CIPE 112/2015 ed alla loro attuazione, si rinvia alla tabella 1 (a pag. 3) della Relazione di sintesi del Ministero.

Accanto a tali rilievi il CIPE ha formulato ulteriori osservazioni nella **delibera 7 agosto 2017** in massima parte recepiti nell'ambito del Contratto di programma (sulle modalità di recepimento si rinvia alla tabella contenuta nell'**Annesso alla Relazione informativa: Raccomandazioni CIPE ed osservazioni Corte dei Conti** (l'Annesso si trova dopo l'Appendice 10).

L'articolazione del contratto di programma

La **struttura** del nuovo contratto di programma 2017-2021, parte investimenti, rispetta in massima parte quanto indicato dalla sopra descritta delibera CIPE.

Il contratto è preceduto da una **relazione di sintesi**, curata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolato viene invece 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 e successivamente le **variazioni al quadro finanziario** (v. *infra*). Segue l'articolato del Contratto di programma (su cui si veda l'apposito paragrafo).

La parte sulla quale la citata delibera del CIPE è intervenuta in maniera più significativa è tuttavia rappresentata dalle **dalle tabelle A e B** che contengono il **portafoglio investimenti in corso e programmatici** descrivendo e organizzando in quadri sintetici il complesso degli interventi finanziati o programmati. In particolare lo schema contiene non soltanto gli investimenti in essere nel periodo di vigenza del contratto ma anche quelli afferenti al piano decennale (con l'indicazione dei relativi fabbisogni), nonché un'indicazione, in un'apposita sezione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio "oltre piano" (ossia oltre il 2026). Inoltre gli investimenti sono descritti secondo due punti di vista.

In **primo luogo essi vengono classificati per status attuativo e finanziario, tenendo cioè conto della misura e del tempo di finanziamento del fabbisogno**. Pertanto sono indicati:

- i programmi pluriennali di intervento (classe a);

- le opere la cui realizzazione è integralmente finanziata, nell'anno 2017 (classe b);

Nelle sezioni successive è contenuta **la parte programmatica del Piano**, in coerenza con quanto segnalato dal CIPE, in particolare:

- gli interventi prioritari, il cui fabbisogno si intende finanziare nel quinquennio (classe c);
- gli interventi in progettazione dei quali si stima di finanziare il fabbisogno nel quinquennio successivo al contratto (classe d);
- gli interventi in programma rispetto ai quali il fabbisogno finanziario è stimato oltre la durata del piano (ossia oltre il 2026).

In **secondo luogo i medesimi interventi** sono organizzati **per classe tipologica di destinazione**, in nove classi tipologiche. In ciascuna di esse sono ricompresi sia gli interventi contenuti nella parte sostanziale del contratto, sia quelli contenuti nella sezione programmatica: Le classi tipologiche sono:

- A01 sicurezza ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge;
- A02 tecnologie per la circolazione e l'efficientamento;
- A03 valorizzazione turistica delle ferrovie minori;
- A04 valorizzazione delle reti regionali;
- A05 programmi città metropolitane;
- A06 programma porti e interporti - ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete;
- A07 programma aeroporti - accessibilità su ferro;
- A08 direttrici di interesse nazionale;
- A09 sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

La struttura dello schema di contratto, è, alla luce di quanto sopra precisato, schematicamente la seguente:

Le tavole:

- Figura 1: evoluzione del portafoglio (pag. 25);
- Figura 2: fabbisogni finanziari distinti per: 1) periodo di vigenza del contratto di programma; 2) periodo di vigenza del piano decennale; 3) interventi programmati "oltre piano" (successivamente al 2026) (pag. 26);
- Tavola 1: articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario (pag. 27);
- Tavola 1-bis: articolazione per classi tipologiche di destinazione (pag. 28);
- Tavola 2: Prospetto di sintesi delle fonti e degli impieghi di cassa delle Tabelle A e B (pag. 29);

Le tabelle, corrispondenti a differenti tipologie di investimento:

- **Tabella A:** Portafoglio investimenti in corso e programmatici, che presenta gli interventi secondo **il loro stato attuativo e finanziario** articolato in cinque classi (programmi pluriennali di intervento; interventi in esecuzione; interventi prioritari; interventi in progettazione; interventi in programma) (pagg. 31-102)
- **Tabella B:** Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali, **stato attuativo e finanziario** (pagg. 104-106)
- **Tabella A** Portafoglio investimenti **per classe tipologica di destinazione**, suddivisi in 9 programmi di intervento (pagg. 107-162).
- **Tabella B:** Progetti infrastrutturali realizzati per lotti costruttivi non funzionali **per classe tipologica di destinazione** (pagg. 164-166);
- **Tabella C:** Opere ultimate (pagg. 168-174);
- **Tabella D:** Crediti verso i Ministeri (pag. 176).

Segue **l'allegato 1** contenente la relazione informativa di RFI e le **successive 10 appendici e l'Annesso** alla Relazione informativa: raccomandazioni CIPE ed osservazioni Corte dei Conti

Le appendici

L'**appendice 1** contiene la Relazione sul progetto d'investimento Raddoppio Voltri-Brignole. Tale relazione è stata predisposta per dar seguito a una specifica richiesta del CIPE che ha posto, in relazione alla medesima opera, alcuni quesiti ai quali viene data risposta dal gestore dell'infrastruttura.

L'**appendice 2** contiene il **dettaglio delle delibere CIPE per intervento**. Il CIPE, con la delibera 112/2015, aveva richiesto che le tabelle del contratto di programma dovessero contenere, anche le delibere CIPE relative a ciascun intervento, con le quali erano stati autorizzati i relativi finanziamenti. Tali informazioni non sono in effetti contenute nelle tabelle ma sono riportate in tale appendice. In particolare, oltre al numero della delibera sono indicati il CUP 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 3** contiene la **relazione finanziaria relativa agli investimenti compresi nel programma delle infrastrutture strategiche**. In particolare tale appendice risponde alla richiesta, formulata dal CIPE nella citata delibera n.112 del 2015, di ottenere (dal Ministero) elementi informativi con riferimento ai progetti ferroviari già esaminati dal Comitato, e in particolare: su eventuali incrementi del costo degli interventi relativi a progetti definitivi in fase di approvazione o derivati da varianti a progetti già approvati; sulle modifiche di copertura finanziaria di interventi, in aumento o diminuzione, rispetto alle risorse disponibili all'atto dell'approvazione e ora destinate ad altro intervento o di risorse aggiuntive provenienti da altre fonti finanziarie del Contratto. Il CIPE precisava che dette variazioni sono da considerare programmatiche fino a che non siano state approvate dal Comitato, così come i costi degli interventi rientranti nel Programma delle infrastrutture strategiche non ancora esaminati. Nell'appendice sono riportati elementi informativi in merito ai seguenti progetti, per i quali sono state registrate variazioni finanziarie rispetto a quanto deliberato dal CIPE: 1) collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia; 2) potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci; 3) potenziamento Gallarate- Rho; 4) linea ferroviaria Pontremolese; 5) Nodo urbano di Gevova; 6) Genova-Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure; 7) raddoppio Messina Catania (tratta Giampileri - Fiumefreddo); 8) Interramento stazione centrale di Catania; 9) AV/AC Milano-Verona (tratta Brescia-Verona); 10) AV/AC Verona-Vicenza-Padova; 11) Raddoppio Spoleto-Terni; 12) Quadruplicamento Fortezza- Verona (Brennero).

L'**appendice 4** contiene l'**indicazione dei CUP (codici unici di progetto)** riferiti ai programmi del Contratto di programma 2017-2021 con indicazione della tabella e della riga del contratto di programma al quale il codice si riferisce, dando così seguito a una delle richieste formulate dal CIPE.

L'**appendice 5** contiene le **schede riferite a tutti gli interventi previsti dal Contratto di programma 2017-2021 fornendo informazioni di maggior dettaglio in merito ai programmi di intervento ed in generale una sintetica descrizione dei programmi e degli interventi nonché degli obiettivi generali dei medesimi, un riepilogo del quadro finanziario, dei costi e delle coperture finanziarie riferiti a ciascun programma ed intervento, lo stato di avanzamento dell'intervento e, con specifico riferimento ai programmi di intervento, un cronoprogramma con indicazione del CUP di riferimento**. L'appendice consta di 538 pagine.

Il CIPE, nella delibera del 7 agosto 2017 aveva richiesto che le schede interventi dal prossimo aggiornamento contrattuale dovranno essere integrate per i nuovi interventi, con dossier ex ante integrati con un'analisi costi-benefici. Secondo quanto riportato nell'annesso tali schede saranno integrate da questi elementi a partire dall'Aggiornamento 2018.

L'**appendice 6** contiene la descrizione **dell'evoluzione del portafoglio dall'aggiornamento 2016** del contratto di programma **alla nuova previsione** dei costi indicata nel **contratto di programma 2017-2021**, indicando sinteticamente, per ciascuna variazione, la motivazione della stessa.

L'**appendice 7** 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 2017-2021.

L'**appendice 8** contiene una relazione concernente gli **interventi finanziati dall'articolo 7-ter del Decreto Legge 43/2013** che ha assegnato risorse (pari a 1.200 milioni di euro) per alcuni specifici interventi (la maggior parte, 802 milioni di euro, per il terzo valico di Giovi).

L'**appendice 9** contiene la **metodologia** di calcolo degli **indicatori di performance** disciplinati dall'articolo 8 dello schema di contratto all'esame.

L'**appendice n.10** contiene infine una **tabella informativa che riepiloga per aree geografiche la ripartizione degli investimenti**. I principali investimenti sono poi **raggruppati per regione**, in tal modo dando seguito a una delle richieste del CIPE nella delibera del 7 agosto 2018.

Le modifiche al quadro finanziario

Il **contratto di programma 2017-2021** prevede **significative modifiche al quadro finanziario**, derivanti da una pluralità di interventi normativi e dalla ripartizione delle risorse del Fondo sviluppo e coesione, in particolare:

- **nuovi finanziamenti**, per un valore complessivo di **13.925 milioni** di euro,
- una **riduzione** di risorse per **666 milioni di euro**.

Pertanto si registra un **saldo incrementale** pari a **13.259 milioni** di euro.

Il valore del **portafoglio progetti** del Contratto di Programma 2017-2021 è pari a **65.958 milioni** di euro. Le **opere ultimate** prima dell'entrata in vigore di tale contratto sono pari a **60,669 miliardi** di euro.

I **fabbisogni finanziari** indicati per il periodo di vigenza del contratto di programma sono pari a circa **35 miliardi** di euro, oltre la metà delle risorse necessarie alla realizzazione delle opere. Con riferimento al piano decennale, il fabbisogno stimato per il quinquennio 2022 - 2026 è pari a **42 miliardi** di euro. Con riferimento invece alle opere in programma per il periodo successivo al 2026, inserite nella parte programmatica del piano si stima un fabbisogno di **59 miliardi** di euro.

Passando all'esame delle **fonti di finanziamento** dalle quali deriva il significativo incremento di risorse per il quinquennio, rilevano, in ordine di importo:

- il **Fondo** istituito ai sensi degli articoli 1, commi 140-142, della legge di bilancio 2017 da cui provengono **9.860 milioni** di euro (di cui 471 per il pagamento di oneri di ammortamento);
- le risorse del **Fondo sviluppo e coesione** assegnate con le delibere CIPE n. 25 e 26 del 2016 da cui provengono **2.289 milioni di euro** (assegnati alla "cabina di regia" per 1.854,4 milioni di euro e ai patti per il sud per 430 milioni di euro);
- quanto disposto dall'articolo 10 del decreto-legge n. 193 del 2016 che ha assegnato **720 milioni** di euro per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge della rete;
- i **programmi europei** di cui ai PON 2007-2013 e 2014-2020 con i quali sono stati assegnati **477 milioni** di euro (principalmente diretti a finanziare gli interventi sulla tratta Napoli Bari e su quella Messina-Catania-Palermo), del Piano azione e coesione connesso al PON 2014-2020 per **141 milioni** di euro nonché dei fondi CEF per **50 milioni** di euro;
- le risorse destinate dalla **legge di bilancio 2017** per la linea ferroviaria Ferrandina-Matera per **210 milioni** di euro.

Le ulteriori risorse derivano dalla riassegnazione dei **fondi CIPE** originariamente previsti per la realizzazione della circonvallazione di Trento alla parziale copertura del sesto lotto costruttivo del tunnel del Brennero (**70 milioni** di euro), dall'attribuzione di fondi originariamente destinati alle finalità di cui all'articolo 1, comma 294, della legge n. 190 del 2014 e non attribuite alle imprese ferroviarie, ai sensi dell'articolo 47-bis comma 6 del decreto-legge n. 50 del 2017 (**49 milioni** di euro) e da nuove intese con enti locali (o altro) per **59 milioni** di euro.

Quanto ai **definanziamenti** (pari, come detto, a 666 milioni di euro complessivi), la principale riduzione è riconducibile all'intervento sul capitolo 7122, sul secondo piano di gestione, per **375 milioni** di euro. Ulteriori **147 milioni** di euro derivano da riduzioni di risorse europee.

Gli ulteriori definanziamenti derivano per **40 milioni** di euro dalla riprogrammazione del Piano di azione e coesione del MIT, per **40 milioni** di euro dal definanziamento, effettuato per potenziare gli investimenti infrastrutturali nel settore della cultura, delle opere infrastrutturali disposto in attuazione dell'articolo 1, comma 388 della legge di stabilità per il 2016, per **29 milioni** di euro alla messa in sicurezza della linea Cuneo Ventimiglia (in quanto il decreto-legge n. 133 del 2014 ha assegnato le relative risorse alla regione Piemonte), per **20 milioni** di euro dalla riduzione dei fondi destinati a RFI perché le trasferisse alle imprese ferroviarie per il rinnovo dei sistemi frenanti (ai sensi dell'articolo 47, comma 10, del decreto-legge n. 50 del 2017), per **7 milioni di euro** al fine di finanziare il contratto di programma parte servizi 2016-2021 e per **7 milioni** di euro in relazione alla chiusura del ciclo di programmazione POR 2007-2013 e in relazione a convenzioni con gli enti locali.

La **destinazione degli incrementi e dei definanziamenti** sopra indicati, in relazione al portafoglio di investimenti, sotto il **profilo finanziario ed attuativo** è la seguente:

- per i programmi pluriennali di intervento + **4.916 milioni di euro** (cui si accompagna anche una **riduzione di 545 milioni di euro**);
- per gli interventi in esecuzione + **4.646 milioni di euro** (cui si accompagna anche una **riduzione di 126 milioni di euro**);
- per gli interventi prioritari + **1.683 milioni di euro** (con una **rimodulazione positiva di 9 milioni di euro**);
- per gli interventi in progettazione + **15 milioni di euro**;
- per gli interventi in programma + **4 milioni di euro** (con un definanziamento di **3 milioni di euro**);
- per gli investimenti per lotti costruttivi non funzionali + **2.661 milioni di euro**.

La **destinazione** degli incrementi e dei definanziamenti sotto il profilo della **tipologia degli investimenti** è la seguente:

- A01 **sicurezza** ambiente ed adeguamento ad **obblighi di legge**: + **1.979 milioni di euro** (a fronte di una riduzione di **21 milioni di euro**);
- A02 **tecnologie** per la circolazione e l'efficientamento: + **689 milioni di euro** (a fronte di una riduzione di **1 milione di euro**);
- A03 valorizzazione turistica delle **ferrovie minori**: + **36 milioni di euro**
- A04 valorizzazione delle **reti regionali**: + **1.371 milioni di euro** (a fronte di una riduzione di **55 milioni di euro**);
- A05 programmi **città metropolitane**: + **1.028 milioni di euro** (a fronte di una riduzione di **143 milioni di euro**);

- A06 programma **porti e interporti** - ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete: **+ 219 milioni di euro**;
- A07 programma **aeroporti** - accessibilità su ferro: **+ 481 milioni di euro**;
- A08 **direttrici di interesse nazionale**: **+ 5.458 milioni di euro** (a fronte di una riduzione di **444 milioni di euro**);
- A09 sviluppo infrastrutturale **Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli**, nessuna variazione;
- investimenti per **lotti costruttivi non funzionali**: **+ 2.661 milioni di euro**.

I principali interventi oggetto di finanziamento per le diverse tipologie di intervento.

Si riporta di seguito una **rassegna degli interventi** per i quali si prevede la destinazione di ulteriori risorse, suddivisi **in relazione alle diverse classi tipologiche di intervento**.

Si precisa che le risorse di cui si tratta nell'ambito del presente dossier per le diverse classi tipologiche sono **quelle già finanziate nel 2017 che costituiscono inoltre le uniche oggetto di specifici vincoli giuridici tra le parti**. Si rimanda invece alle **tabelle allegate al contratto** per l'analisi di dettaglio dei fabbisogni finanziari **per il periodo 2018-2021** (ossia nel periodo di vigenza del contratto di programma, per i quali sarà necessario individuare nel corso del quinquennio il finanziamento ivi indicato) e per il periodo 2022-2026 (inclusi nel piano decennale ma che formeranno oggetto del prossimo contratto di programma).

Allo stesso modo si rinvia alle **tabelle** per gli interventi **programmati oltre piano (oltre cioè il 2026)** segnalando che il relativo scenario di riferimento (e quindi il relativo fabbisogno) è previsto **esclusivamente per alcune tipologie di intervento** (ad esempio, con riferimento ai piani pluriennali di intervento si prevede una quantificazione del fabbisogno per gli interventi di eliminazione dei passaggi a livello ma non per il miglioramento dell'accessibilità, per i sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura, ecc.).

Tabella A

- A01 sicurezza ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge (+1.979 milioni di euro a fronte di una riduzione di 21 milioni di euro).**

La destinazione del significativo **incremento** delle risorse per questa tipologia di investimenti è, in via principale (per oltre i tre quarti dello stanziamento) destinata a queste cinque tipologie di intervento: il rafforzamento dell'armamento ferroviario (**868 milioni di euro di incremento**), la soppressione di passaggi a livello (**166 milioni di euro di incremento**), il miglioramento dell'accessibilità ed adeguamento agli obblighi di legge (**165 milioni di euro**), l'idrogeologia (**155 milioni di euro**), i sistemi per il controllo di marcia treno (**120 milioni di euro**).

I definanziamenti sono estremamente modesti ed incidono per 17 milioni di euro sulle prime due tipologie di stanziamento sopra ricordate.

Il **complesso degli interventi** ha un costo totale di **33 miliardi e 885 milioni di euro** e le somme già disponibili, comprendendo i nuovi stanziamenti, sono pari a **8 miliardi e 715 milioni di euro**. I fabbisogni previsti per tali interventi **nel quinquennio di durata del contratto** sono pari a **4 miliardi e 70 milioni di euro**. Il **fabbisogno** stimato nell'ambito del piano decennale **per il quinquennio 2022-2026 è pari a 4 miliardi e 944 milioni di euro**.

Si segnala che informazioni di dettaglio sui programmi sono contenute alle pagine 4-42 dell'**appendice 5**.

- A02 tecnologie per la circolazione e l'efficientamento (+689 milioni di euro a fronte di una riduzione di 1 milione di euro)**

L'incremento ampiamente più significativo per questa tipologia di intervento riguarda l'investimento in tecnologie per la circolazione, al quale sono assegnati approssimativamente i due terzi dell'aumento delle risorse, (**453 milioni di euro**) e in tecnologie ERMTS (**96 milioni di euro**).

Il **complesso degli interventi** ha un costo totale di **8 miliardi e 986 milioni di euro** e le somme già disponibili, comprendendo i nuovi stanziamenti, sono pari a **2 miliardi e 876 milioni di euro**. I fabbisogni previsti per tali interventi nel quinquennio di durata del contratto sono pari a **3 miliardi e 35 milioni di euro**. Il **fabbisogno** stimato nell'ambito del **piano decennale per il quinquennio 2022-2026 è pari a 3 miliardi e 75 milioni di euro**.

Elementi informativi di dettaglio sui programmi sono contenute alle pagine 43-56 dell'**appendice 5**.

- A03 valorizzazione turistica delle ferrovie minori (+36 milioni di euro)**

La previsione di risorse per la valorizzazione turistica delle ferrovie minori appare una novità nell'ambito del contratto di programma, coerente con quanto previsto dalla recente legge n. 128 del 2017, avente ad

oggetto Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.

La **legge n. 128 del 2017**, di iniziativa parlamentare, qualifica, come tratte ferroviarie ad uso turistico, a condizione che risultino finanziate nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o con risorse alle stesse destinate dalle regioni competenti, fino all'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare previa intesa in Conferenza permanente le seguenti tratte:

- a) Sulmona-Castel di Sangro;
- b) Cosenza-San Giovanni in Fiore;
- c) **Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio**;
- d) Sacile-Gemona;
- e) **Palazzolo-Paratico**;
- f) Castel di Sangro-Carpinone;
- g) Ceva-Ormea;
- h) Mandas-Arbatax;
- i) Isili-Sorgono;
- l) Sassari-Palau Marina;
- m) Macomer-Bosa;
- n) Alcantara-Randazzo;
- o) Castelvetrano-Porto Palo di Menfi;
- p) **Agrigento Bassa-Porto Empedocle**;
- q) Noto-Pachino;
- r) **Asciano-Monte Antico**;
- s) Civitavecchia-Capranica-Orte;
- t) Fano-Urbino.

Le tratte finanziate nell'ambito del contratto di programma (evidenziate in grassetto nella precedente tabella) sono le seguenti: Avellino-Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia; Palazzolo-Paratico; Asciano-Monte Antico; Agrigento-Porto Empedocle, nonché **Benevento-Pietrelcina** e **Campobasso-Termoli**. *Le due tratte ferroviarie qui indicate in grassetto non sono presenti nell'elenco sopra riportato della legge n. 128 del 2017.*

E' inoltre previsto un intervento in prossimità del confine francese sulla linea Cuneo-Ventimiglia volto a consentire ai treni francesi di raggiungere il confine (Limone Piemonte e Olivetta).

Con riferimento a questa tipologia di interventi il **costo totale** delle opere è pari a **235 milioni di euro** mentre il fabbisogno finanziario nel quinquennio è pari a **80 milioni di euro**. Non è effettuata una stima dei costi oltre l'orizzonte temporale del quinquennio.

- **A04 valorizzazione delle reti regionali (+1.371 milioni di euro a fronte di una riduzione di 55 milioni di euro);**

Con riferimento al finanziamento di interventi su reti regionali, le ulteriori risorse assegnate sono principalmente dirette a finanziare la prima fase del raddoppio della tratta Codogno-Cremona-Mantova (assegnati **334 milioni** di euro), l'elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento delle linee Salerno-Mercato San Severino-Benevento e Mercato San Severino-Codola-Sarno (**230 milioni** di euro) nonché gli interventi sulle tratte ferroviarie Empoli-Siena (**85 milioni** di euro), per il ripristino della linea Palermo-Trapani via Milo (**74 milioni** di euro), per l'elettrificazione della linea Trento-Bassano (**59 milioni** di euro) e per la penetrazione urbana nella città di Manfredonia (**50 milioni** di euro). A tali interventi si aggiungono risorse per l'*upgrading* infrastrutturale e tecnologico dei vari bacini geografici (complessivamente **270 milioni di euro** di cui 90 per il bacino sud e isole, 80 milioni di euro per il bacino centro, 24 milioni per il bacino nord-ovest e 76 milioni per il bacino nord est).

Le **riduzioni di risorse** riguardano per **29 milioni di euro** la messa in sicurezza della linea Cuneo-Ventimiglia. Si registra anche una rimodulazione per 20 milioni di euro per l'ammodernamento delle tratte ferroviarie siciliane.

Il **complesso degli interventi** ha un costo totale di **15 miliardi e 911 milioni di euro** e le somme già disponibili, comprendendo i nuovi stanziamenti, sono pari a **3 miliardi e 583 milioni di euro**. I fabbisogni finanziari nel corso del quinquennio sono pari complessivamente a **1 miliardo e 776 milioni di euro**. Il **fabbisogno** stimato nell'ambito del **piano decennale per il quinquennio 2022-2026** è pari a **5 miliardi e 180 milioni di euro**.

Ulteriori elementi informativi sono contenuti alle pagine 59-156 dell'appendice 5. Sono descritti sommariamente tutti gli interventi inseriti nel contratto indipendentemente dal fatto che siano attribuiti nuovi finanziamenti nell'ambito del contratto.

- **A05 programmi città metropolitane (+1.028 milioni di euro a fronte di una riduzione di 143 milioni di euro);**

I più importanti incrementi delle risorse destinate agli interventi rientranti in questa classe tipologica riguardano il potenziamento **dell'intermodalità (245 milioni di euro)** e in particolare il **piano stazioni** (225 milioni dei citati 245). Sotto il profilo degli interventi localizzati è invece assai rilevante l'assegnazione di **235 milioni di euro** per la sistemazione del **nodo di Catania**.

Incrementi di risorse concernono anche il nodo di Firenze (**100 milioni di euro**), Milano (**75 milioni di**

euro), Napoli (**71 milioni** di euro), Genova (**61 milioni** di euro), Roma (**39 milioni** di euro), Venezia (**29 milioni** di euro), Bologna (**25 milioni** di euro)

Le rimodulazioni concernono il nodo di Bari (173 milioni di euro), il nodo di Palermo (29 milioni di euro), la tratta Fiumetorto-Castelbuono della linea Messina-Palermo (25 milioni di euro). Viene inoltre ridotta l'assegnazione di risorse per l'upgrading del nodo di Roma (22 milioni di euro).

Il **complesso degli interventi** ha un costo totale di **18 miliardi e 298 milioni di euro** e le somme già disponibili, comprendendo i nuovi stanziamenti, sono pari a **8 miliardi e 753 milioni di euro**. Il **fabbisogno finanziario nel quinquennio** per gli interventi previsti nell'ambito di questa classe tipologica è pari a **4 miliardi e 171 milioni di euro**. Il **fabbisogno** stimato nell'ambito del **piano decennale per il quinquennio 2022-2026** è pari a **4 miliardi e 77 milioni di euro**.

Ulteriori elementi informativi sono contenuti alle pagine 157-248 dell'appendice 5.

- **A06 programma porti e interporti - ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete (+219 milioni di euro);**

Oltre a **130 milioni di euro** destinati in via generale all'**infrastrutturazione di porti e terminali**, le risorse sono destinate per **25 milioni di euro** al **nodo intermodale di Brindisi** e per un **identico importo allo scalo merci Bari Lamasinata**. Al porto di Trieste sono destinati finanziamenti per interventi per **17 milioni** di euro, **13 milioni** di euro concernono lo scalo Torino Orbassano e 10 milioni di euro il terminale Rivalta Scivia.

Il **complesso degli interventi** ha un costo totale di **1 miliardo e 259 milioni di euro** e le somme già disponibili, comprendendo i nuovi stanziamenti, sono pari a **514 milioni di euro**. I **fabbisogni** per gli interventi previsti nell'ambito di questa classe tipologica, **nel periodo di vigenza del contratto**, sono pari a **160 milioni di euro**.

Il **fabbisogno** stimato nell'ambito del **piano decennale per il quinquennio 2022-2026** è pari a **500 milioni di euro**.

Ulteriori elementi informativi sui singoli interventi sono contenuti alle pagine 249-276 dell'appendice 5.

- **A07 programma aeroporti - accessibilità su ferro (+481 milioni di euro);**

Le risorse aggiuntive sono quasi integralmente destinate a finanziare l'accesso ferroviario all'aeroporto di Venezia (411 milioni di euro). Le ulteriori risorse aggiuntive sono destinate a finanziare gli interventi concernenti il collegamento con l'aeroporto di Genova (68 milioni di euro). 2 milioni di euro sono infine destinati al collegamento ferroviario con l'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

Il **complesso degli interventi** ha un costo totale di **3 miliardi e 243 milioni di euro** e le somme già disponibili, comprendendo i nuovi stanziamenti, sono pari a **535 milioni di euro**. Il **fabbisogno finanziario** nel quinquennio per gli interventi previsti nell'ambito di questa classe tipologica è pari a **256 milioni di euro**. Il **fabbisogno** stimato nell'ambito del **piano decennale per il quinquennio 2022-2026** è pari a **1 miliardo e 62 milioni di euro**.

Elementi informativi sugli specifici interventi sono contenuti alle pagine 277-300 dell'appendice 5.

- **A08 direttrici di interesse nazionale (+ 5.458 milioni di euro a fronte di una riduzione di 444 milioni di euro)**

I principali interventi finanziati nell'ambito della presente classe tipologica sono aggregati in ragione delle direttrici alle quali afferiscono:

Alla direttrice **Liguria Alpi** sono attribuiti 226 milioni di euro imputabili al quadruplicamento della **Tortona-Voghera (100 milioni di euro)**, alla velocizzazione della **linea Genova-Milano (50 milioni di euro)** e all'adeguamento del corridoio TEN-T Reno-Alpi, 1^a fase (**65 milioni di euro**). Sulla **direttrice trasversale** sono assegnati **110 milioni di euro**.

Sulla direttrice **Venezia-Mestre-Udine** sono assegnati **220 milioni di euro** metà dei quali concernono il ripristino della **linea dei bivi di Venezia Mestre**. Si segnalano anche **35 milioni di euro** per la progettazione preliminare dell'*upgrade* della linea storica **Trieste-Divača**.

Sulla **direttrice centrale e tirrenica nord** sono assegnati **456 milioni di euro** in massima parte diretti all'adeguamento prestazionale del corridoio scandinavo mediterraneo (**127 milioni di euro**) e all'*upgrading* tecnologico della direttrice (**327 milioni di euro**).

Con riferimento alla **direttrice tirrenico-ionica** le nuove risorse sono pari a **504 milioni di euro** diretti principalmente al completamento del **raddoppio ferroviario della linea Bari-Pescara (150 milioni di euro)** e all'adeguamento e alla velocizzazione della **linea jonica**, tratta Sibari-Melito-Porto Salvo (**307 milioni di euro**).

Con riferimento alle **trasversali appenniniche** sono assegnati **155 milioni di euro** diretti principalmente alla realizzazione delle opere prioritarie della linea Roma-Pescara, in particolare il raddoppio della tratta **Chieti-Pescara** e la velocizzazione della tratta Sulmona-Chieti (**126 milioni di euro**).

Sulla **direttrice Napoli-Bari** sono assegnati ulteriori **491 milioni di euro** la metà dei quali sono assegnati

per il raddoppio della tratta Frasso Telesino-Vitulano (**246 milioni** di euro). Le rimanenti risorse sono in realtà oggetto di rimodulazioni.

Sulla direttrice **Salerno-Taranto** (+230 milioni di euro) si registra l'inserimento a contratto dei 210 milioni di euro previsti per la realizzazione della tratta **Ferrandina-Matera**.

La **quota più rilevante degli incrementi di finanziamento** ascrivibili a questa classe di interventi è **destinata alla direttrice Napoli-Palermo**, per la quale è previsto un incremento di **2 miliardi e 419 milioni di euro** in massima parte investita in Sicilia sulle tratte Giampieri-Fiumefreddo (**+1.293 milioni di euro**) e sul nuovo collegamento Palermo-Catania (**+1.049 milioni di euro**).

Sono infine destinati **187 milioni di euro** alla **rete sarda** in massima parte diretti agli interventi sulla linea S. Gavino-Sassari-Olbia, in particolare la variante Bauladu e Bonorva-Torralba (**174 milioni di euro**).

Ulteriori **460 milioni di euro** sono destinati a studi e al fondo di salvaguardia.

Il **complesso degli interventi** ha un costo totale di **92 miliardi e 268 milioni di euro** e le somme già disponibili, comprendendo i nuovi stanziamenti, sono pari a **19 miliardi e 940 milioni di euro**. Il **fabbisogno finanziario** per gli interventi riconducibili a questa classe tipologica **nel quinquennio è pari a 15 miliardi e 731 milioni di euro**. Il **fabbisogno** stimato nell'ambito del **piano decennale per il quinquennio 2022-2026** è pari a **21 miliardi e 798 milioni di euro**.

Elementi informativi sugli specifici interventi sono contenuti alle pagine 301-509 dell'appendice 5.

- **A09 sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli**

Non si riscontrano variazioni con riguardo alle opere su questa tratta interamente finanziate **per 4 miliardi e 726 milioni di euro**. L'appendice 5 fornisce elementi di informazione sull'intervento alle pagine 510-519.

Tabella B

La **tabella B** disciplina gli "**interventi realizzati per lotti costruttivi non funzionali**". Si tratta della fattispecie di cui all'articolo 2, comma 232, della [legge n. 191/2009](#) (finanziaria 2010), introdotta per quanto concerne la realizzazione dei **progetti prioritari, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T inseriti nel programma di infrastrutture strategiche**, i quali prevedano costi superiori a 2 miliardi di euro, tempi di realizzazione superiori a quattro anni e che non siano suddivisibili in lotti di importo inferiore a un miliardo di euro. In tali casi la disposizione consente l'individuazione di specifici "lotti costruttivi". I relativi progetti sono individuati attraverso decreti del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Per tali opere, il CIPE può autorizzare l'avvio della realizzazione del progetto definitivo per lotti costruttivi, nel limite di un importo complessivo residuo da finanziare di 10 miliardi di euro, nel rispetto delle condizioni indicate dallo stesso comma 232. Il CIPE, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assume l'impegno di finanziare integralmente l'opera, ovvero di corrispondere il contributo finanziato. Deve inoltre assegnare prioritariamente le risorse rese disponibili per tali progetti.

In deroga a questa disciplina generale, il comma 230 dell'articolo unico della Legge di stabilità 2015 ([L. n. 190/2014](#)) ha previsto che per alcune specifiche tratte (Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Venezia, terzo valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova, nuovo tunnel ferroviario del Brennero), il CIPE possa approvare i progetti preliminari delle opere anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere.

Le ulteriori risorse destinate alla realizzazione delle opere rientranti in questa fattispecie sono pari a **2.661 milioni di euro**.

Tali risorse sono assegnate alla realizzazione del **quinto lotto costruttivo del Terzo valico di Giovi (1.550 milioni di euro)**, alla tratta **Brescia-Verona** sulla linea **AV-AC** Milano Verona (**607 milioni di euro**) e al quinto e al sesto lotto costruttivo del **nuovo valico del Brennero (504 milioni di euro)**.

Il **complesso degli interventi** da realizzare ha un costo totale di **23 miliardi e 656 milioni di euro** e le somme già disponibili, comprendendo i nuovi stanziamenti, sono pari a **16 miliardi e 261 milioni di euro**. Il **fabbisogno finanziario** per gli interventi riconducibili a questa classe tipologica **nel quinquennio è pari a 6 miliardi e 80 milioni di euro**. Il **fabbisogno** stimato nell'ambito del **piano decennale per il quinquennio 2022-2026** è pari a **1 miliardo e 316 milioni di euro**.

Con riferimento alle opere realizzate per lotti costruttivi non funzionali elementi informativi di maggior dettaglio si ritrovano alle pagine 520-538 dell'appendice 5.

Relazioni e pareri allegati

Lo Schema di contratto è corredato da una relazione informativa e da una sintesi delle principali variazioni predisposte dalla competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti. Al Contratto è allegata la relazione informativa redatta da Rete ferroviaria italiana, integrata da 10 appendici e un annesso.

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi della Camera dei deputati

Senato: Dossier n. 57


Camera: Atti del Governo n. 46

18 settembre 2018

Camera

Servizio Studi
Dipartimento Trasporti

st_trasporti@camera.it - 066760-2614

 CD_trasporti

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0037