*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

# CONTRATTO DI PROGRAMMA 2022-2026
# PARTE SERVIZI

*disciplina del finanziamento delle attività di Gestione e Manutenzione Straordinaria per la resilienza e la sostenibilità dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale*

*tra*

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

*e*

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

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

e

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

Congiuntamente individuate come "le Parti"

PREMESSO CHE:

A. con il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 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, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 60T in data 28 novembre 2002 e n. 3T in data 19 gennaio 2006, nonché nel contratto di programma;

B. il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 di recepimento della direttiva 2012/34/UE (come modificato dal Decreto Legislativo 23 novembre 2018, n. 139, normativa nazionale di recepimento della Direttiva UE 2016/2370) prevede, nel quadro di un più ampio regolamento dei rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura, che i rapporti tra la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e lo Stato siano regolati da un atto di concessione e da uno o più "contratti di programma";

C. l'articolo 15, ai commi 3 e 4 del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevede che nei contratti di programma sia disciplinata la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria ed a quella straordinaria 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;

D. l'articolo 11 della Legge 16 gennaio 2003, n. 3, come modificato dall'articolo 41, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120, stabilisce la nullità degli atti amministrativi, anche di natura regolamentare, adottati dalle Amministrazioni che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico, in assenza dell'inserimento del Codice Unico di Progetto (CUP) degli interventi che costituisce elemento essenziale dell'atto stesso;

E. l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);

F. Il 6 febbraio 2012 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 30 il Decreto Legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, di attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della Legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche (MOP) e di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti;

G. Il 26 febbraio 2013 è stato emanato il Decreto del Ragioniere Generale dello Stato riguardante l'attuazione dell'articolo 5 del Decreto Legislativo 29 dicembre 2011 n. 229 concernente la definizione dei dati riguardanti le opere pubbliche, oggetto del contenuto informativo minimo dei sistemi gestionali informatizzati che le Amministrazioni e i soggetti destinatari di finanziamenti a carico del bilancio dello Stato per la realizzazione di opere pubbliche sono tenuti a detenere e a comunicare alla banca dati unitaria delle amministrazioni pubbliche (BDAP-MOP), di cui all'articolo 13 della Legge 31 dicembre 2009, n. 196;

H. la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 definisce i "Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";

I. in data 25 settembre 2015 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha adottato l'"Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile" come nuovo quadro mondiale di sviluppo, la quale è imperniata sugli obiettivi di sviluppo sostenibile («OSS») e riguarda le tre dimensioni della sostenibilità: governance economica, sociale e ambientale. La comunicazione della Commissione Europea del 22 novembre 2016 «Il futuro sostenibile dell'Europa: prossime tappe» lega gli OSS al quadro politico dell'Unione e nelle conclusioni del 20 giugno 2017 il Consiglio Europeo ha confermato l'impegno dell'Unione e dei suoi Stati membri ad attuare l'Agenda 2030 in modo completo, coerente, globale, integrato ed efficace. In tale direzione, l'11 dicembre 2019 la Commissione ha pubblicato la comunicazione sul «Green Deal europeo», quale strategia di crescita finalizzata a realizzare un'Unione a impatto climatico zero entro il 2050;

J. in data 28 settembre 2018 è stato emanato il decreto-legge n. 109, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, che all'articolo 12 ha disposto l'istituzione, a decorrere dal 1° gennaio 2019, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA);

K. nella comunicazione dell'8 marzo 2018, la Commissione ha pubblicato il piano d'azione per finanziare la crescita sostenibile, lanciando un'ambiziosa strategia globale sulla finanza sostenibile che prevede, tra le diverse azioni, l'istituzione di un sistema di classificazione unificato (c.d. "tassonomia") delle attività sostenibili;

L. il Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 relativo all'attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie, all'articolo 4, stabilisce le competenze dell'ANSFISA;

M. l'articolo 8, comma 10, del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 stabilisce che, entro il 31 maggio di ogni anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie debbano trasmettere all'ANSFISA una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente che deve contenere almeno:

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

un resoconto dello sviluppo degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all' articolo 5, se pertinente per il soggetto che trasmette la relazione;

- i risultati degli audit di sicurezza interni;

le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che rivestono un interesse per l'ANSFISA, compresa una sintesi delle informazioni fornite dai soggetti interessati ai sensi dell'articolo 4, comma 5, lettera b);

una relazione sui pertinenti CSM;

N. in data 14 ottobre 2019 è stato emanato il decreto-legge n. 111, convertito con modificazioni dalla Legge 12 dicembre 2019, n. 141, che all'articolo 1-bis ha disposto "a decorrere dal 1° gennaio 2021 il Comitato interministeriale per la programmazione economica assume la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS). A decorrere dalla medesima data, nella Legge 27 febbraio 1967, n. 48, e in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al Comitato interministeriale per la programmazione economica deve intendersi riferito al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)";

O. in data 22 novembre 2019 con la delibera ART 151/2019 è stato previsto che i dati relativi alle performance di puntualità dell'orario di servizio precedente e i valori obiettivo per l'orario successivo sono pubblicati, entro e non oltre il 28 febbraio di ogni anno solare, all'interno del portale *ePIR*, nella sezione Documenti Tecnici;

P. in data in data 30 dicembre 2019 nella Gazzetta Ufficiale n.128 (Serie generale - n. 305), è stato pubblicato il decreto-legge n.162 convertito dalla Legge 28 febbraio 2020 n. 8 (GU n.51 del 29/02/2020), il quale ha disposto all'art 13, comma 5-octies «*Le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. […].*»;

Q. in data 19 maggio 2020, nella Gazzetta Ufficiale n.128 (Suppl. Ordinario n. 21), è stato pubblicato il decreto-legge n. 34 recante *"Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19"* (cd. Decreto Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 il quale ha disposto all'art 208 comma 3bis quanto segue: *"Al fine di dare impulso e rilanciare il porto di Gioia Tauro, il collegamento ferroviario Rosarno-San Ferdinando e il relativo impianto assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferiti a titolo gratuito, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Calabria, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. Agli interventi per l'adeguamento e lo sviluppo delle infrastrutture trasferite si provvede secondo le modalità previste nei contratti di programma di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevedendone il finanziamento prioritario nell'ambito del contratto di programma – parte investimenti. Agli interventi per la manutenzione della tratta di cui al primo periodo si provvede nell'ambito dell'efficientamento annuale del contratto di programma – parte servizi. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Calabria e la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., sentita l'Autorità portuale di Gioia Tauro, ai seguenti interventi definiscono, d'intesa tra loro, la programmazione delle attività finalizzate allo sviluppo dell'area logistica a servizio del porto e dei connessi interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico nonché i relativi fabbisogni";*

R. con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1186 del 31 luglio 2020 si è perfezionata l'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Regione Puglia secondo quanto richiesto dalla disposizione richiamata al precedente punto P;

S. con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 221 del 31 maggio 2021 si è perfezionata l'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Regione Calabria secondo quanto richiesto dalla disposizione richiamata al punto P;

T. in data 18 giugno 2020 è stato pubblicato il Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo e del Consiglio (c.d. "Regolamento Tassonomia") relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, finalizzato a stabilire i criteri per determinare se un'attività economica possa considerarsi ecosostenibile, al fine di individuare il grado di eco-sostenibilità di un investimento; il Regolamento si applica, tra l'altro, alle imprese soggette all'obbligo di pubblicare una dichiarazione di carattere non finanziario o una dichiarazione consolidata di carattere non finanziario, ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio; nell'atto si stabiliscono i parametri da monitorare affinché un'attività economica possa essere considerata ecosostenibile e si prevede l'emissione di appositi Regolamenti Delegati per le definizione dei criteri di vaglio tecnico;

U. in data 13 ottobre 2020 è stata emanata la Legge n. 126 di conversione del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, la quale all'articolo 89 bis "Collegamenti ferroviari via mare tra la Sicilia e la penisola" dispone: "*All'articolo 47 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma 11-bis è sostituito dal seguente: «11-bis. Al fine di migliorare la flessibilità dei collegamenti ferroviari dei passeggeri tra la Sicilia e la penisola, il servizio di collegamento ferroviario via mare di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138 T del 31 ottobre*

*2000 può essere effettuato anche attraverso l'impiego di mezzi navali veloci il cui modello di esercizio sia correlato al servizio di trasporto ferroviario da e per la Sicilia, in particolare nelle tratte di andata e ritorno, Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria, da attuare nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente destinate al Contratto di programma-parte servizi tra lo Stato e la società Rete Ferroviaria Italiana Spa e fermi restando i servizi ivi stabiliti»;*

V. il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 520 del 20 novembre 2020 stabilisce la piena operatività dell'ANSFISA a decorrere dalla data di registrazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 novembre 2020 istitutivo del Comitato Direttivo e la conseguente soppressione, alla medesima data, dell'ANSF;

W. in data 26 novembre 2020 il CIPE ha approvato la delibera n. 63 che stabilisce all' articolo 1 che, ai sensi dell'articolo 11 della Legge 16 gennaio 2003, come riportato al punto D, sono esclusi dall'ambito di applicazione della norma gli atti che dispongono una ripartizione di risorse senza identificare la destinazione finale delle risorse a singoli interventi;

X. in data 30 novembre 2020 è stato registrato alla Corte dei Conti, al n. 2739, il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 novembre 2020 e che pertanto da tale data è determinata la piena operatività dell'ANSFISA e la soppressione dell'ANSF con attribuzione delle relative funzioni ad ANSFISA;

Y. in data 23 dicembre 2020 è stato emanato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, n.190 recante il nuovo Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Z. in data 1° marzo 2021 è stato emanato il decreto-legge, n. 22, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri.";

AA. in data 31 marzo 2021 è stata emanata la Direttiva del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 127, recante "Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2021";

BB. in data 6 novembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 265) il decreto-legge n. 152/2021 "Disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose" convertito con Legge n.233 del 29 dicembre 2021 il dispone una serie di misure per semplificare e velocizzare l'attuazione del Recovery Plan segnatamente: la velocizzazione dell'iter approvativo dei contratti di programma (investimenti e servizi) stipulati con lo Stato, la definizione del documento strategico a cura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e relativo iter approvativo, la velocizzazione dell'iter autorizzativo dei progetti ferroviari.

A tal fine l'articolo 5, comma 1 del decreto-legge ha apportato al Decreto Legislativo n.112/2015 e ss.mm.ii. le seguenti modifiche:

prevedendo, al nuovo comma 7 dell'articolo 1 del Decreto Legislativo n.112/2015, l'elaborazione ed il contenuto del Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con validità di norma quinquennale nonché, al nuovo articolo 7bis, il relativo iter di approvazione;

ridisegnando, al nuovo comma 2 dell'articolo15 del Decreto Legislativo n.112/2015, l'iter approvativo dei contratti di programma - parte servizi e parte investimenti;

disciplinando al nuovo comma 2 bis dell'articolo15 del Decreto Legislativo n.112/2015 l'iter approvativo degli aggiornamenti annuali dei contratti di programma.

Al contempo l'art 5 comma 2 del decreto-legge n.152/2021 stabilisce che: «In relazione al periodo programmatorio 2022 – 2026, il documento di cui all'articolo 1, comma 7, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del Decreto Legislativo 28 agosto 1997, n. 281 entro il 31 dicembre 2021 e lo schema di contratto di contratto di programma di cui all'articolo 15, comma 2, del

medesimo Decreto Legislativo n. 112 del 2015 è trasmesso al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile entro il 31 marzo 2022».

L'articolo 5, comma 3 ha, infine, apportato modifiche alla Legge n.238/1993 rendendo la norma non più applicabile ai contratti di programma delle Ferrovie dello Stato italiane S.p.A.;

CC. in data 30 dicembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha trasmesso al Parlamento il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) di cui al punto precedente;

DD. in data in data 31 dicembre 2021, è stata emanata la Legge n° 234 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024" (c.d. Legge di Bilancio 2022) che reca le seguenti risorse a beneficio del CdP-Servizi:

in conto investimenti (cap 7122-PG 5) pari 5,1 miliardi di euro 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 e di 600 milioni di euro per l'anno 2027;

in conto esercizio (cap 1541) pari a 5,11 miliardi con la seguente articolazione per anni: 1.155,56 milioni di euro per l'anno 2022, 1.055,56 milioni di euro per l'anno 2023 e 965,56 milioni di euro per ciascun anno del triennio 2024-2026;

EE. rispettivamente in data 24 febbraio e 2 marzo 2022, la 8ª Commissione Lavori Pubblici del Senato e la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera hanno espresso parere favorevole, con osservazioni, al Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF);

FF. in data 16 marzo 2022 la Conferenza Unificata ha approvato, ai sensi degli articoli 8 e 9, comma 2, lettera a) del Decreto Legislativo del 28 agosto 1997 n. 281, parere favorevole sul DSMF;

GG. il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha approvato il DSMF con Decreto ministeriale n. 109 del 29 aprile 2022;

HH. il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Direzione generale per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne con nota n. 16408 del 23 maggio 2022 ha segnalato che la procedura di gara per il servizio di collegamento con navi veloci tra Reggio Calabria e Messina bandita in data 28 dicembre 2021 non è stata aggiudicata e che sono in corso le procedure per l'indizione della nuova gara, che si presume possa essere aggiudicata entro il termine del 30 settembre 2022;

II. il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, con nota prot. n. 3922 del 3 giugno 2022 ha richiesto a RFI Spa di proseguire, alle modalità e condizioni già previste, fino al 30 settembre 2022 le attività relative al servizio di collegamento con navi veloci tra Reggio Calabria e Messina, attualmente in essere, prevedendo altresì una clausola che consenta la prosecuzione del servizio fino al subentro del nuovo contraente, ad esito delle nuove procedure di gara;

JJ. il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con nota n.4668 del 5 luglio 2022 ha informato sul contenuto dello schema di Contratto di Programma 2022-2026 parte servizi, l'Organismo di Regolazione;

KK. il Gestore dell'infrastruttura, con nota n.994 del 8 luglio 2022 ha informato i richiedenti e richiedenti potenziali sul contenuto dello schema di Contratto di Programma 2022-2026 parte servizi;

LL. il CIPESS, su proposta del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha approvato con prescrizioni lo schema del Contratto di Programma - parte Servizi 2022-2026 nella seduta del 2 agosto 2022 con delibera n. 24, ammessa alla registrazione, con osservazioni, da parte della Corte dei Conti in data 25 ottobre 2022 al n. 1570;

MM. in data 11 novembre 2022 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 264 il decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", il quale stabilisce, all'articolo 5, che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili assuma la denominazione di Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevedendo, altresì, l'abrogazione dell'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55; .

CONSIDERATO CHE:

NN. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 all'articolo 15 (Rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato) stabilisce che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma, questi ultimi con durata non inferiore a cinque anni;

OO. la validità del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi è stata prorogata, nelle more del perfezionamento del Contratto 2022-2026 nel termine massimo del 31/12/2022 in base a quanto previsto dall'articolo 2 del Secondo Atto integrativo al Contratto di Programma 2016-2021 che dispone quanto segue: "*In conformità con quanto previsto dall'articolo 4 del Contratto di programma-parte servizi 2016-2021, al fine di garantire continuità finanziaria ai programmi di manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, in caso di mancata sottoscrizione e perfezionamento di un nuovo atto contrattuale entro il 30 settembre 2021, le Parti stabiliscono di prorogare il Contratto di Programma – parte Servizi 2016-2021, alla scadenza, ai medesimi patti e condizioni sino al 31 dicembre 2022*";

PP. l'articolo 16 del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 prevede l'obbligo, per il Gestore dell'infrastruttura, di utilizzare un sistema di contabilità regolatoria che evidenzi i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività; i risultati derivanti dal sistema di contabilità sono comunicati annualmente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto di quanto previsto al comma 1 del medesimo articolo 16;

QQ. con la delibera ART n.96/2015, alla misura 49 sono stati previsti per il Gestore dell'infrastruttura obblighi rafforzati di contabilità regolatoria, finalizzata a fornire evidenza dei meccanismi di imputazione dei costi e dei ricavi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività, con particolare riferimento al Pacchetto Minimo di Accesso ed alle diverse categorie di servizi offerti alle imprese ferroviarie, a fornire evidenza delle principali grandezze funzionali alla valutazione dei costi unitari, nonché a fornire evidenza della destinazione dei contributi ed incentivi pubblici, con lo scopo di costituire la base di riferimento per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi;

RR. il Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 all'articolo 16 (Costo dell'infrastruttura nazionale e contabilità) stabilisce che "I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, i contributi statali definiti nei contratti di programma di cui all'articolo 15, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e le eventuali entrate non rimborsabili da fonti private e pubbliche, e, dall'altro, i costi di infrastruttura almeno nelle sue componenti di costi operativi, ammortamenti e remunerazione del capitale investito";

SS. lo Stato ha interesse ad incentivare l'impiego dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie secondo adeguati livelli di sicurezza, affidabilità ed efficienza per incrementare la domanda di trasporto ferroviario al fine di ridurre:

> l'entità del trasporto stradale e di decongestionare il traffico nelle aree urbane, metropolitane e nelle principali direttrici di comunicazione nazionale;

le "esternalità negative" connesse alle attività di trasporto (tra cui i costi da inquinamento ambientale e i costi sanitari e di pubblica sicurezza determinati dall'elevata "incidentalità" del trasporto stradale);

TT. il Gestore assicura la disponibilità dell'infrastruttura alle Imprese Ferroviarie, nel rispetto degli standard tecnici dalle normative vigenti, con interventi manutentivi 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 e di primo intervento);

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);

UU. l'attività del Gestore è orientata al mantenimento e, ove possibile, al miglioramento dei livelli di sicurezza, di affidabilità ed al contenimento dei costi della Rete, in relazione agli standard manutentivi e di sicurezza previsti dalla normativa vigente alla data di stipula del presente Contratto;

VV. con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nell'ambito della missione 3: "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" si mira a costruire, entro il 2026, un sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, potenziando il trasporto su ferro di passeggeri e merci su rete ferrovia, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali, anche attraverso il rafforzamento dei collegamenti transfrontalieri;

WW. il Gestore è impegnato nell'orientare sempre più – sia nelle finalità che nelle modalità operative - le proprie attività di sviluppo, manutenzione e gestione dell'infrastruttura ferroviaria a target, criteri e metodi di sostenibilità ambientale e sociale per massimizzare il contributo del sistema ferroviario al raggiungimento degli OSS dell'Agenda 2030, nel quadro dell'impegno per il Green Deal, il Next Generation EU, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con riferimento a quanto previsto dal "Regolamento Tassonomia". In particolare, gli interventi e servizi contrattualizzati nei Contratti di Programma sono mirati a contribuire, sia direttamente che indirettamente, al raggiungimento di alcuni degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) indicati nell'Agenda 2030;

XX. tra i principali ambiti di impegno di RFI vi è quello di indirizzare tutte le attività di investimento e gestione dell'infrastruttura verso soluzioni tecniche, progettuali e gestionali capaci di aumentare la connettività, le performance e l'attrattività dell'infrastruttura ferroviaria e di contribuire alla mitigazione del cambiamento climatico sia inducendo lo *shift* modale di persone e merci dalla gomma al ferro sia impiegando risorse sia adottando materiali e metodologie operative improntate ai migliori standard di sostenibilità che tengano conto dell'intero ciclo di vita delle opere e dei servizi;

YY. in attuazione dei progetti previsti nel Contratto di Programma – parte Investimenti, anche a seguito della realizzazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, sono progressivamente attivati all'esercizio nuovi interventi infrastrutturali (raddoppi, tecnologie, potenziamenti, ecc. di tratte esistenti), che costituiscono ulteriori elementi della Infrastruttura Ferrovia Nazionale, da manutenere in condizioni di sicurezza e affidabilità;

ZZ. il Gestore ha dovuto confrontarsi negli ultimi anni con fenomeni derivanti dai cambiamenti climatici e dalla fragilità del territorio, con rilevante impatto sia sugli aspetti gestionali che sulla dinamica dei costi; a fronte di tale evoluzione il Gestore promuove lo sviluppo e l'adozione delle migliori soluzioni di adattamento al cambiamento climatico al fine di prevenire e rispondere efficacemente alle sfide da esso derivanti con un continuo sforzo per il presidio e la resilienza dell'Infrastruttura;

AAA. alla luce degli sviluppi di cui ai precedenti punti YY ed ZZ nonché della dinamica evolutiva dei traffici previsti sulla rete nei prossimi anni, RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, mira a:

rafforzare il livello di presidio manutentivo della rete mediante un piano di potenziamento degli organici dedicati alle attività di manutenzione;

salvaguardare e migliorare, ove possibile, le prestazioni dell'infrastruttura in termini di disponibilità, affidabilità, sicurezza e resilienza attraverso interventi di manutenzione che consentano in particolare di ridurre la vetustà media della rete, controllarne l'usura, rinnovare i contesti obsoleti, ridurre l'obsolescenza di apparecchiature ed impianti agendo sui sottosistemi Infrastruttura Fisica (Armamento, Opere Civili, Stazioni, ecc.), Infrastruttura Energetica (linea di contatto e sottostazioni elettriche) ed Infrastruttura Tecnologica (sistemi di segnalamento, rinnovo contesti obsoleti, rinnovo cavi, ecc.);

BBB. le Parti ritengono che la disciplina unitaria degli interventi di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria del CdP-Servizi e di parte dei programmi contenuti nelle tabelle A01 "programmi prioritari ferrovie – Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge" ed A02 "Programmi prioritari ferrovie – Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento" del CdP-Investimenti 2017-2021, insieme ad un quadro contrattuale e finanziario stabile e certo, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, sia funzionale - tenuto conto della natura degli interventi manutentivi e delle relative interferenze/ripercussioni sull'esercizio ferroviario - per garantire una più efficace ed efficiente programmazione ed attuazione delle attività di manutenzione, con positive ricadute sulle performance complessive del sistema ferroviario;

CCC. le Parti convengono che le attività o le opere previste nel Piano della Sicurezza, annualmente trasmesso dal Gestore all'ANSFISA, e definite da detto Organismo immediatamente cogenti, devono trovare, in relazione alle attività rientranti nell'oggetto del presente Contratto, adeguata copertura finanziaria;

DDD. ogni modifica/integrazione che si rendesse necessaria al Piano della Sicurezza di cui al precedente punto, non derivante da comportamenti omissivi o inefficienti del Gestore, deve essere accompagnata da una stima dei costi e dei tempi di attuazione necessari per la realizzazione degli interventi, salvaguardando la sostenibilità economica e finanziaria dei conti del Gestore;

EEE. a far data dal 30 giugno 2018, per effetto delle misure di regolazione contenute nell'allegato alla Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, RFI fornisce il servizio di Sgombero dell'infrastruttura dal materiale rotabile al fine di ripristinare in tempi ristretti il normale utilizzo dell'infrastruttura in tutti i casi di impossibilità di marcia dei treni al di fuori dei binari di stazionamento;

FFF. alla luce delle evoluzioni introdotte dal richiamato articolo 47 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni di cui al precedente punto U, RFI svolge per il tramite della società controllata Blujet il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni-Messina;

GGG. stante le crescenti esigenze di sicurezza e di assistenza PRM negli ambiti ferroviari, espresse anche attraverso richieste degli organi istituzionali, il Gestore:

ha avviato ed implementato nel precedente ciclo contrattuale il progetto "Gate", finalizzato ad incrementare il livello di sicurezza, mediante l'introduzione di un sistema di controllo, con personale aggiuntivo, dei varchi di accesso all'area ferroviaria dedicata alla circolazione dei treni, nell'ambito delle principali stazioni ferroviarie del Paese, la cui attuazione è già stata completata nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini, Firenze SMN e Napoli Centrale, con obiettivo nei prossimi anni di ulteriore estensione alle altre principali stazioni della rete;

in qualità di Station Manager (Regolamento CE 1371 2007) fornisce il servizio per l'assistenza PRM, in oltre 330 stazioni diffuse sul territorio nazionale, con presenza in 14 "Stazioni Master" del circuito delle Sale Blu, utilizzate come punto di contatto con le PRM ed in cui opera personale specializzato per il presidio e il coordinamento del servizio, registrando negli anni un significativo incremento dei volumi di servizio erogati;

HHH. il DSMF prevede per il nuovo ciclo programmatorio del Contratto di Programma parte Servizi 2022 – 2026 un quadro di fabbisogni finanziari pari complessivamente a 3.356 milioni di euro annui, così articolati:

1.156 milioni di euro per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto esercizio del Contratto;

2.200 milioni di euro per ciascun anno del periodo 2022-2026 per le attività in conto capitale di manutenzione straordinaria, con esigenza prioritaria di copertura del primo triennio contrattuale 2022-2024 (per assicurare stabilità alla pianificazione delle attività;

TUTTO CIÒ PREMESSO,
LE PARTI CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

## *Articolo 1*
## *Premesse e Allegati*

Le premesse e gli Allegati, di seguito indicati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto secondo le modalità descritte dall'Atto stesso e sono pienamente vincolanti tra le Parti:

All. 1a- Classificazione delle Linee per grado di utilizzo treni/giorno e relativi indicatori di disponibilità;

All. 1b- Indicatore di Puntualità;

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

All. 2- Rappresentazione grafica della Rete;

All. 3- Elenco Linee, comprese quelle di continuità territoriale;

All. 4- Quadro delle proiezioni programmatorie e delle risorse disponibili a legislazione vigente:

a. quadro delle proiezioni programmatorie, sotto il profilo tecnico-economico, dei volumi di attività per gli anni di vigenza del Contratto;
b. prospetto Fonti delle risorse per cassa CdP-S 2022-2026 e quadro delle proiezioni di spesa e delle fonti per cassa dei CdP-S 2012-14 e 2016-21;

All. 5- Documento illustrativo delle attività di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria di RFI;

All. 6- Schemi di Reporting Package:

a. 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;
b. Articolazione per sottosistema/programma della pianificazione delle attività di Manutenzione Straordinaria con cadenza semestrale a preventivo, secondo priorità nazionali definite in fase di pianificazione;
c. Scheda di monitoraggio conforme alle specifiche del sistema MOP per reporting periodico sull'avanzamento dei progetti di Manutenzione Straordinaria;
d. Scheda Coreg con cadenza annuale per Rendiconto delle spese di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione;

All. 7- Schema documentazione informativa di supporto per la valutazione delle modifiche articolo 6;

All. 8- Performance e penalità;

All. 9- Documento Illustrativo delle Altre Attività di Gestione della Rete (Safety, Security, Navigazione, Servizio alle Persone con disabilità e Ridotta Mobilità (PRM), Servizio di Sgombero Infrastruttura, Circolazione);

All. 10- Contratto di Programma – parte Servizi – stato di attuazione al 31.12.2021;

All. 11- Il contributo dei Contratti di Programma MIT – RFI allo sviluppo sostenibile.

## *Articolo 2*
## *Definizioni*

In aggiunta ai termini definiti in altre clausole del presente Contratto, i seguenti termini e definizioni avranno il significato qui di seguito attribuito a ciascuno di essi:

2.1. Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture stradali (ANSFISA): Organismo nazionale istituito ai sensi decreto-legge n. 109/2018, convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130, divenuto operativo con contestuale soppressione dell'ANSF a far data dal 30 novembre 2020. L'Agenzia ha il compito di promuovere e assicurare la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali.

2.2. Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART): Autorità nazionale istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (convertito in legge, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214) nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla Legge 14 novembre 1995, n. 481, competente per la regolazione nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed ai servizi accessori.

2.3. Carta dei Servizi: è il documento con cui RFI dichiara ufficialmente ogni anno le performance e gli impegni per la qualità dei servizi di maggiore rilevanza per il pubblico.

2.4. CIPESS: Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile.

2.5. Concessione: provvedimento di concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale rilasciato con Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000 e sue successive modificazioni (rilasciata a "Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per azioni", e successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.).

2.6. Contratto: il presente Atto e tutti i suoi allegati.

2.7. Costi Diretti: costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario (ai sensi del Regolamento di esecuzione UE 2015/909).

2.8. Costi di Circolazione: i costi sostenuti da RFI, così come rendicontati nell'ambito del sistema di Contabilità Regolatoria, per l'effettuazione dei servizi legati al Coordinamento Controllo e Regolazione della circolazione (es. Esercizio circolazione e movimento treni, fornitura di informazioni al pubblico, gestione interruzioni e rallentamenti programmazione annuale con l'ottimizzazione della capacità dell'infrastruttura).

2.9. Costi di Safety, Security e Navigazione: i costi sostenuti da RFI, così come rendicontati nell'ambito del sistema di Contabilità Regolatoria, per la gestione dei servizi di Safety (vedi punto 2.35), Security (vedi punto 2.36) e Navigazione (vedi punto 2.27).

2.10. Costi di Manutenzione Ordinaria: coerentemente con il sistema di Contabilità Regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione delle partite economiche relativi a tutti i processi industriali inerenti alla sua attività, i costi di Manutenzione Ordinaria sono comprensivi dei costi direttamente e indirettamente (staff centrali e costi con gestione centralizzata di pertinenza di tutte le strutture organizzative) imputabili al processo industriale.

2.11. Costi di Manutenzione Straordinaria: costo degli investimenti di rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o sottosistemi interi dell'infrastruttura comprensivi degli oneri direttamente ed indirettamente imputabili al processo manutenzione.

2.12. CUP ovvero Codice Unico Progetto: codice unico identificativo di ogni nuovo progetto d'investimento pubblico.

2.13. Disponibilità Annuale di Rete: la Disponibilità delle Rete, come indicata nell'Allegato 1a, alle condizioni indicate nella colonna C (tempi di primo intervento) e D (indicatore livello guasti).

2.14. Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF): documento redatto ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021 e teso ad illustrare le

esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia e le attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete; individuare i 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; descrivere gli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria.

2.15. Eventi di Forza Maggiore: le sospensioni disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica, le manifestazioni, le sommosse, gli attentati, le epidemie, le calamità naturali, le guerre; sono altresì definiti eventi di forza maggiore, i furti, gli atti vandalici e gli atti compiuti da terzi in violazione di norme di legge non prevenibili con l'esercizio di adeguata diligenza.

2.16. Gestione: ai fini del presente Contratto si intende l'insieme delle attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security, Navigazione, PRM e Sgombero dell'infrastruttura per le quali il Gestore riceve da parte dello Stato contributi annuali in conto esercizio.

2.17. Gruppo Rete: raggruppamento di Linee in base alla classificazione per livelli di traffico riportata nell'Allegato 1a (colonna A).

2.18. Impresa Ferroviaria: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione.

2.19. Indisponibilità della Linea: la non utilizzabilità della specifica Linea, da parte delle Imprese Ferroviarie per fatto a loro non imputabile, per interruzioni di esercizio superiori a sei ore.

2.20. Indicatore del livello di Guasti: indicatore che misura il numero/anno di avarie che hanno procurato ritardo su più di 3 treni, viaggiatori e merci, con responsabilità relative alle attività di manutenzione del Gestore dell'infrastruttura (Allegato 1a colonna D).

2.21. Linea: tratta della Rete, comprensiva dei relativi impianti, che collega almeno due località.

2.22. MEF: il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

2.23. MIT ovvero Ministero: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2.24. Ministro: il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2.25. Ministeri: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'economia e delle finanze.

2.26. Monitoraggio sulla Qualità della Rete: monitoraggio, predisposto annualmente dal Gestore, che rappresenta la qualità della Rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente da misurarsi mediante l'Indicatore del livello di Guasti, i Tempi di Primo Intervento per Gruppi Rete e gli indicatori di cui all'Allegato 1b.

2.27. Navigazione: il servizio di gestione del collegamento ferroviario via mare tra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna, ai sensi della Concessione, compresa la manutenzione delle navi a tal fine utilizzate.

2.28. Nodo: Linee caratterizzate da elevate intensità di traffico spesso confluenti in corrispondenza delle aree metropolitane. La perimetrazione dei nodi è definita nel Prospetto Informativo della Rete (PIR).

2.29. Pacchetto Minimo di Accesso: insieme dei servizi forniti dal Gestore dell'Infrastruttura per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, così come definiti dall'articolo13, comma 1 del Decreto Legislativo n.112/2015, a fronte della corresponsione del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura (pedaggio).

2.30. PIR: il "Prospetto Informativo della Rete" elaborato da RFI ai sensi dell'articolo 14 del Decreto Legislativo n.112/2015 che specifica le caratteristiche e le condizioni di accesso alla Rete, i criteri di calcolo e riscossione dei pedaggi e i criteri per l'assegnazione della capacità della Rete alle Imprese Ferroviarie, nonché informazioni concernenti lavori che possano comportare una riduzione della capacità dell'infrastruttura in termini di interruzioni di linea o limitazione dell'uso di binari di circolazione per periodi determinati.

2.31. Rendiconto Annuale di Contratto: rendiconto, annualmente predisposto dal Gestore e trasmesso al Ministero successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, contenente le

risultanze della contabilità regolatoria, le risultanze del Monitoraggio di cui al punto 8.3 ed il Monitoraggio della Qualità della Rete effettivamente garantita nell'esercizio precedente.

2.32. Rete: l'insieme delle Linee ferroviarie (compresi tutti gli impianti ivi presenti) gestite da RFI in forza della Concessione, così come dettagliatamente indicato nell'Allegato 3 e graficamente rappresentato nell'Allegato 2.

2.33. RFI ovvero Gestore: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

2.34. Sistema MOP: Sistema di monitoraggio dell'avanzamento finanziario, procedurale e fisico degli investimenti pubblici.

2.35. Safety: il servizio di regolamentazione, normazione e supervisione della sicurezza ferroviaria e omologazioni e certificazioni dei materiali e dei prodotti connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, per quanto di pertinenza del Gestore in conseguenza della costituzione dell'Agenzia Nazionale, erogazione delle prestazioni sanitarie e delle prestazioni relative al monitoraggio ambientale.

2.36. Security: il servizio di controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario, del trasporto ferroviario e del pubblico negli ambiti di competenza del Gestore.

2.37. Servizio assistenza Passeggeri a Mobilità Ridotta (PRM): il servizio di assistenza ai viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità a garanzia del diritto di tutti i viaggiatori all'accesso ai servizi ferroviari;

2.38. Sgombero dell'infrastruttura: il servizio finalizzato al ripristino del normale utilizzo dell'infrastruttura in tutti i casi di impossibilità di marcia dei treni al di fuori dei binari di stazionamento mediante l'utilizzo di carri soccorso attrezzati o altri mezzi idonei

2.39. Tempi di Primo Intervento: tempi medi necessari per il primo intervento di avvio delle attività di ripristino, a partire dal momento di ricezione dell'avviso di avaria. I tempi medi di primo intervento sono definiti in funzione del grado di utilizzo dell'infrastruttura, come rappresentato nell'Allegato 1a, colonna C.

2.40. Treni-Chilometro: unità di misura del trasporto ferroviario. Indica il numero di chilometri percorsi dai treni.

## *Articolo 3*
## *Oggetto del Contratto*

1. Il presente Contratto disciplina, ai sensi della Concessione ed in attuazione dell'articolo 15 del Decreto Legislativo n.112/2015, il 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, di Security, di Navigazione ferroviaria, di assistenza alle PRM e di Sgombero dell'Infrastruttura (le attività di Gestione) 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.

2. Fermo restando che le attività di cui al precedente comma rientrano nel rapporto contrattuale tra il Gestore e lo Stato, in attuazione del vigente quadro normativo e regolatorio, le Parti si danno reciprocamente atto che i contributi di cui al presente accordo sono stabiliti in misura tale da garantire, unitamente al gettito dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, ai corrispettivi per l'erogazione dei servizi di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11, del Decreto Legislativo n.112/2015, alle eccedenze provenienti da altre attività commerciali ed alle eventuali entrate non rimborsabili da

fonti private e pubbliche, il conseguimento dell'equilibrio del Gestore di cui all'articolo 16 del Decreto Legislativo n.112/2015 nel corso del periodo regolatorio 2022-2026.

3. Le Parti convengono che, in coerenza con il DSMF e con quanto previsto dall'articolo 15 del Decreto Legislativo n.112/2015 e ss.mm.ii, nel Contratto sono rappresentate a titolo conoscitivo le proiezioni programmatorie, sotto il profilo tecnico-economico dei volumi di attività per gli anni di vigenza del Contratto.

4. Al finanziamento delle attività regolate dal presente Contratto, i Ministeri provvedono nel limite delle risorse disponibili a legislazione vigente. Il MIT si impegna a proporre, in sede di predisposizione dei provvedimenti di finanza pubblica, le opportune iniziative per il reperimento di ulteriori finanziamenti.

## *Articolo* 4
## *Durata*

1. Il contratto ha durata per il periodo 2022-2026.

2. Alla scadenza del contratto, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di ulteriori due anni, le Parti stabiliscono fin d'ora di proseguire nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

## *Articolo 5*
## *Obblighi dei contraenti*

1. Ai termini e alle condizioni di cui al presente Contratto, RFI, ferma restando la certezza della corresponsione delle risorse finanziarie stanziate e di quanto previsto al successivo articolo 7.3, si obbliga nei confronti del Ministero a garantire, per la durata del Contratto e in base ai livelli di disponibilità e prestazione indicati nell'Allegato 1a, 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. Ai termini e alle condizioni di cui al presente Contratto, il Gestore si obbliga altresì a svolgere le attività di Safety, di Security, di Navigazione, di assistenza alle PRM e di Sgombero dell'Infrastruttura.

2. A fronte degli obblighi contrattualmente assunti dal Gestore, il Ministero si impegna ad assicurare le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente, secondo quanto previsto nel successivo articolo 7 ed a proporre le opportune iniziative in sede di predisposizione dei provvedimenti di finanza pubblica per il reperimento di ulteriori finanziamenti.

3. In relazione al precedente punto 1 il Gestore è tenuto ad osservare, nello svolgimento delle attività di Manutenzione Ordinaria, i Tempi di Primo Intervento secondo quanto specificato all'Allegato 1a, colonna C.

4. Il Gestore ha l'obbligo di comunicare al Ministero entro ventiquattro ore, con le stesse modalità in uso con la Protezione Civile ed in maniera tracciabile tramite invio alla casella di posta elettronica certificata di cui al successivo articolo 13, i casi di Indisponibilità delle Linea maggiori di 6 ore.

5. Il Gestore si obbliga a trasmettere al Ministero 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 annualità del Contratto, secondo lo schema definito nell'Allegato 6a; il programma di Manutenzione Straordinaria previsto sulla Rete per l'anno in corso di esecuzione con cadenza semestrale, entro aprile ed entro ottobre, secondo lo schema definito nell'Allegato 6b ed il monitoraggio degli interventi di Manutenzione Straordinaria di cui al successivo articolo 8.3.

6. Il Gestore si obbliga a trasmettere ai Ministeri entro il mese di luglio di ogni annualità del Contratto, previa acquisizione della relativa certificazione contabile e successivamente all'approvazione del bilancio di esercizio, le risultanze della contabilità regolatoria, dalle 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.112/2015.
7. Ad integrazione del Rendiconto Annuale del Contratto, di cui al successivo articolo 8, il Gestore si impegna a trasmettere contestualmente al Ministero, entro il 30 giugno di ogni anno, la relazione annuale sulla sicurezza per l'ANSFISA relativa all'anno precedente.
8. Il Gestore ha l'obbligo di rispettare i termini per le comunicazioni previste nel presente Contratto ai punti 4, 5, 6, 7 e 9 del presente articolo ed ai punti 1, 2 dell'articolo 8. La mancata osservanza di tale obbligo costituisce inadempimento sanzionabile con l'applicazione della penale di cui al punto 3 dell'articolo 9.
9. Il Gestore effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del Decreto Legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.
10. Il Gestore agevola lo svolgimento delle attività di vigilanza di cui al successivo articolo 10 e assicura al Ministero l'accesso agli atti e documenti prodotti da o per conto dello stesso Gestore riferibili al presente Contratto, nonché l'accesso alle linee, ai cantieri ed agli impianti, nel rispetto delle regole di sicurezza e senza compromettere l'operatività del cantiere.
11. Il Gestore si impegna a rendere disponibili le informazioni contenute nel registro dei beni, di cui al comma 7 dell'art 30 della Direttiva 2012/34/UE.
12. I Ministeri, titolari dei relativi capitoli di spesa del bilancio dello Stato, corrisponderanno l'ammontare dei contributi già disponibili a legislazione vigente per la copertura del presente Contratto.
13. Il Gestore si obbliga 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 5bis del Contratto di Programma 2016-2021 – parte Servizi e successivi atti integrativi, alle modalità e condizioni già previste dal sopra citato Contratto, fino al 30 settembre 2022 e, comunque, fino al subentro del nuovo contraente, ad esito dell'aggiudicazione della relativa procedura di gara.
14. Il Gestore si impegna 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.
15. Il Gestore si obbliga a fornire annualmente l'elenco delle linee rientranti nella Concessione che siano state dismesse, con indicazione degli estremi del provvedimento di dismissione, nonché l'elenco delle linee sospese così come previsto nel PIR del Gestore e delle linee/impianti di nuova attivazione, indicando i relativi effetti economici riguardo agli oneri a carico del presente Contratto.
16. Il Gestore si obbliga a collegare la valutazione delle performance dei dirigenti responsabili della gestione delle attività di manutenzione al conseguimento dei risultati definiti nel presente Contratto.
17. Il Gestore si obbliga, inoltre, a:
    a. fornire ed aggiornare attraverso il sistema di monitoraggio di cui all'allegato 6c, per ciascuno codice CUP relativo agli investimenti di manutenzione straordinaria di cui al presente Contratto, i quadri tecnici economici che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture (distinguendo quelle da appaltare da quelle eseguite direttamente dal Gestore), delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza. La corretta alimentazione del sistema di monitoraggio viene verificata periodicamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e considerata ai fini di quanto previsto all'articolo 8, comma 7;

b. trasmettere annualmente al Consiglio superiore dei lavori pubblici i prezziari che il Gestore, in qualità di stazione appaltante provvede ad aggiornare periodicamente;

c. 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;

d. trasmettere ai Ministeri due volte all'anno (entro aprile ed entro ottobre), anche attraverso il sistema di monitoraggio di cui all'allegato 6c, una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale del Gestore degli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione;

e. effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero;

f. predisporre un piano di manutenzione programmata per il mantenimento in piena efficienza dell'infrastruttura utilizzata per svolgere il servizio in concessione, quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie;

g. comunicare nell'ambito dell'attività di rendicontazione di cui al successivo articolo 8 l'avanzamento del percorso di adozione del "Regolamento Tassonomia" (di cui al punto T delle Premesse) e dei collegati Regolamenti Delegati nonché le iniziative poste in essere per innalzare il profilo di sostenibilità e il contributo al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle attività di manutenzione, evidenziando, anche mediante l'utilizzo di appositi KPI, l'avanzamento delle relative attività ed il progresso conseguito;

h. comunicare nell'ambito del Rendiconto Annuale del Contratto, le azioni poste in essere per il miglioramento dei propri processi in ottica di maggiore efficienza ed efficacia della spesa pubblica.

## *Articolo 6*
## *Aggiornamento del Contratto*

1. Il presente Contratto può essere soggetto a revisione su richiesta di ciascuna Parte in dipendenza di quanto segue:

   a. 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;

   b. 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;

   c. disposizioni normative e/o Delibere CIPESS che apportino variazioni alle risorse previste dal presente Contratto;

   d. eventi eccezionali, come specificato al successivo articolo 6.6;

   e. 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;