



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO E LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE**

SCHEMA DI CONTRATTO DI PROGRAMMA 2016-2021 - PARTE SERVIZI

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

(dicembre 2016)

0 - Premessa.

Il Contratto di programma - parte servizi (CdP-S) è lo strumento che disciplina il finanziamento delle attività di manutenzione, straordinaria e ordinaria della Rete ferroviaria nazionale e delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria.

Il CdP-S per il periodo 2012-2014 è scaduto il 31 dicembre 2014. In virtù della clausola contenuta nell'art.4, nelle more del rinnovo si è continuato ad applicare la disciplina contrattuale prevista.

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

L'iter di predisposizione dello schema di nuovo CdP-S, ha avuto un percorso impegnativo e complesso, tant'è che si è resa necessaria una ulteriore proroga ope legis a fine anno 2015.

Lo schema di CdP-S è stato favorevolmente esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016.

Nel seguito si provvede ad illustrare le questioni determinatesi sino ad oggi, che hanno portato alla predisposizione dello schema in esame.

1- Iter di predisposizione dello schema di nuovo CdP-S

Si riportano di seguito le principali questioni che hanno determinato la attuale stesura dello schema di nuovo CdP-S e le novità in esso contenute.

La Legge di Stabilità 2015

Il Gestore dell'infrastruttura aveva proposto, inizialmente, di procedere con un aggiornamento del vecchio CdP-S per il solo 2015, al fine di recepire le indicazioni e aggiornare le tabelle dei finanziamenti in base alle disposizioni della Legge di Stabilità 2015. In immediata successione, RFI aveva trasmesso una proposta di nuovo Contratto di Programma per il quinquennio 2016-2020.

Si era ritenuto opportuno, considerato l'iter procedurale di approvazione, che richiede diversi passaggi istituzionali, procedere con la definizione di un unico atto contrattuale (pluriennale) che comprendesse l'intero periodo 2015-2020. Tale scelta si era orientata nel verso di ottimizzare i tempi (di predisposizione, confronto e approvazione), al fine di perseguire l'obiettivo di pervenire ad una rapida operatività del nuovo contratto. Ciò al fine di garantire, contestualmente, continuità alla sicurezza attraverso l'espletamento delle attività relative alla manutenzione straordinaria e ordinaria, per rendere operative le risorse a beneficio delle imprese ferroviarie, nonché per le esigenze di carattere finanziario del Gestore.

Lo schema di CdP-S che era stato così predisposto provvedeva, anche a finalizzare le risorse recate dalla Legge n.190/2014 (Legge di Stabilità 2015) per le attività di manutenzione ordinaria (in conto esercizio) e quelle per le attività di manutenzione straordinaria (conto impianti).

In particolare:

- Risorse in c/capitale (capitolo 7122/PG5), recati da destinare alle attività di manutenzione straordinaria della rete:
 - **4.250** mln di euro complessivi per il periodo 2015-2020 (500 mln per l'anno 2015, 750 mln per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020);
- Risorse in c/esercizio (capitolo 1541), da destinare alle attività di manutenzione ordinaria, Safety, Security e Navigazione:
 - **2.927** mln di euro circa, per il periodo 2015-2017 (circa 975,6 mln per ciascun anno).

La stessa Legge di Stabilità, inoltre, ha recato, tramite il disposto dell'art. 1, comma 294, risorse pari a 100 milioni di euro a beneficio delle imprese ferroviarie del settore merci per ciascuna delle annualità 2015-2017.

Le misure di sostegno al trasporto merci per ferrovia

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

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

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

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

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

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

- se la norma si configurasse come aiuto di Stato;
- se la misura si configurasse come obbligo di servizio pubblico;
- in che modo le regioni meridionali sarebbero state favorite rispetto a quelle settentrionali.

A tale richiesta è stata data risposta nel corso del mese di agosto 2015. Nel successivo mese di ottobre 2015 la DG COMP ha inviato all'Italia una seconda richiesta di informazioni, a cui è stata data risposta a novembre 2015.

Le risposte inviate alla CE sono state concertate con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), con il coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri e della Rappresentanza Permanente presso l'Unione Europea.

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

Con le risposte fornite a fine 2015, è stata anche comunicata alla CE l'intenzione di modificare la norma già notificata. Tale modifica normativa è avvenuta con l'art. 11, commi 2-bis e 2 ter del D.L. n. 185 del 25 novembre 2015 (convertito dalla Legge n. 9 del 22 gennaio 2016). Tale norma ha modificato la portata della misura prevedendo che:

- per l'anno 2015 restino immutate le caratteristiche della misura originaria;
- a partire dall'anno 2016 la misura venga articolata in due distinti contributi finalizzati rispettivamente alla compensazione:
 - dei costi supplementari che le Imprese Ferroviarie sostengono per l'utilizzo dell'infrastruttura nelle stesse aree del Paese già coperta dalla misura 2015;
 - di parte dei costi esterni che la modalità ferroviaria consente di risparmiare rispetto alle modalità concorrenti e più inquinanti, sull'intero territorio nazionale.

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

La Commissione europea ha richiesto approfondimenti con una nota di fine gennaio 2016. Aderendo ad uno specifico suggerimento della CE contenuto in tale nota, le autorità italiane, nell'avviare una nuova pre-notifica per aiuti di stato compatibili ai sensi dell'art. 93 del Trattato Fondamentale dell'Unione Europea (TFUE), hanno comunicato che la notifica per certezza giuridica formulata a febbraio del 2015 e le successive comunicazioni vadano intese quali presupposto della pre-notifica attuale, con ritiro formale della precedente procedura.

Il presente schema di CdP-S recepisce tali modifiche, prevedendo nella specifica tabella 4c le sole risorse relative al 2015, che verranno liquidate dal Gestore. In ogni caso, nessun contributo potrà essere erogato, in vigenza della generale clausola di *stand-still*, fino ad idonea autorizzazione da parte della CE.

La Delibera ART 96/2015

Come è noto, nel corso delle attività di predisposizione dello schema di nuovo CdP-S e di confronto con la CE sulle questioni relative alle misure di sostegno al trasporto merci per ferrovia, il 13 novembre 2015 è stata pubblicata la Delibera n.96/2015 (*"Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria"*), da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con la quale la medesima ART ha provveduto a definire i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e le modalità di regolazione per il periodo tariffario 2016-2021, in coerenza con quanto previsto dalla Direttiva 2012/34/UE e dal relativo D.Lgs. 112/2015 di recepimento.

E' stato così avviato, da parte di RFI, il procedimento relativo alla determinazione dei canoni del Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA), sulla base del modello regolatorio indicato dall'ART. Ciò comporta riflessi nei confronti del rinnovando CdP-S. Il primo impatto è stato, ovviamente, sui tempi di predisposizione dello schema di Contratto.

Gli obiettivi sottesi dal procedimento di determinazione dei canoni sono di salvaguardare, da una parte, l'equilibrio economico del Gestore e, dall'altra, la sostenibilità dei canoni da parte del Mercato (Imprese Ferroviarie).

Analisi ed approfondimenti sono stati svolti dall'ART, in fase istruttoria, attraverso consultazioni e l'esame dei bilanci e dei contratti in essere, sia nei confronti del Gestore, che degli stakeholders. Ciò ha consentito all'ART di determinare quali siano le tariffe chilometriche medie unitarie sostenibili da parte del Mercato.

La Delibera ricomprende tra i costi ammissibili ai fini della determinazione del PMdA i costi operativi totali efficientati, gli ammortamenti e la remunerazione del capitale. Nella stima dei costi, questi sono stati nettati, tra l'altro, della contribuzione dello Stato sulla manutenzione ordinaria. Ciò determina l'ammontare dei Costi netti totali efficienti che deve essere recuperato dal Pedaggio.

Nella valutazione del periodo regolatorio, l'ART ha considerato gli adeguamenti annuali che tengono conto sia dell'inflazione, sia di un obiettivo di efficientamento progressivo della gestione, che è stato fissato pari al 2% annuo.

Nella proposta di RFI all'ART è stato applicato il tasso di efficientamento, non con riferimento al totale dei costi operativi, ma con riferimento alla quota parte non coperta dai corrispettivi previsti annualmente per la manutenzione ordinaria dal CdP-S, con la motivazione che la quota di attività coperta dal CdP-S (a fronte dei contributi in conto esercizio) è stata oggetto di un percorso di efficientamento operato nell'arco contrattuale 2012-2014 (con contributi che si sono ridotti da passando da 1.110 milioni del 2012 ad 976 milioni del 2014) e tenuto conto inoltre che il Gestore si deve far carico di attività maggiori di manutenzione di nuove tratte, potenziamenti di tratte esistenti, etc.

In tal senso, quindi, lo schema di nuovo CdP-S riporta evidenza di tale processo di efficientamento implicito che il medesimo CdP-S viene, quindi, ad imporre al Gestore, per corrispondere alla nuova struttura di canone.

L'ART, nel tendere a garantire la competitività ottimale dei segmenti del mercato ferroviario e che il sistema di imposizione dei canoni rispetti gli aumenti di produttività conseguiti dalle IFFF, ha dato indicazioni affinché la tariffa media chilometrica relativa ai servizi cosiddetti AV, a quelli di interesse regionale (connotati da obblighi di servizio pubblico) ed a quelli merci, non sia superiore alla medesima tariffa vigente nel 2015. Per questi ultimi due segmenti, l'ART ha recentemente

consentito di applicare il tasso di inflazione alle soglie massime di pedaggio (Delibera ART n.72/2016).

Va tenuto in conto, altresì, che nella nuova struttura del pedaggio, in ossequio alle nuove disposizioni comunitarie in materia (modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario), Il Gestore può includere nel calcolo dei suoi costi diretti per l'intera rete, la parte dei costi degli elementi dell'infrastruttura che sono esposti ad usura in ragione del servizio ferroviario. Ciò equivale a dire che potranno essere a carico delle IIFF, tramite il pedaggio, una quota parte dei costi di manutenzione, che sino ad oggi non sono rientrati nel pedaggio stesso e che vengono coperti dal Gestore, anche con i contributi in conto esercizio resi disponibili annualmente dallo Stato attraverso il CdP-S.

Nella stesura del presente schema di CdP-S si è ritenuto, in primis, di adeguare l'arco di vigenza del Contratto al medesimo periodo regolatorio 2016-2021.

Inoltre, in virtù di quanto in precedenza illustrato, al fine del mantenimento dell'equilibrio economico del Gestore ed al fine di limitare il più possibile i costi di fornitura dell'infrastruttura, con il presente schema di CdP-S si imputa la quota di risorse pubbliche in conto esercizio non più necessarie al finanziamento dei costi di manutenzione, quali costi diretti posti a carico del pedaggio, a beneficio del finanziamento di quota parte dei costi delle attività di Circolazione per la gestione del traffico ferroviario.

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

Proroga del CdP-S 2012-2014

Come già detto, il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi è scaduto il 31/12/2014. Nelle more del suo rinnovo, si è proseguito nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni già previsti, ai sensi dell'articolo 4, comma 2 dello stesso Contratto. Pertanto il Ministero dell'Economia e delle Finanze, riconoscendo alla richiamata clausola carattere di proroga automatica del rapporto contrattuale, ha proceduto al versamento a RFI, per l'anno 2015, degli importi dovuti a valere sullo stanziamento iscritto nel bilancio dello Stato sui pertinenti capitoli dello stato di previsione della spesa dello stesso Ministero.

In considerazione delle problematiche di natura normativa e regolamentare che hanno rallentato la definizione dello schema di nuovo Contratto, al fine di garantire continuità alle attività regolate dal Contratto, con il Decreto-Legge 30 dicembre 2015, n. 210 è stata disposta la proroga il Contratto di Programma 2012-2014 – parte Servizi, ai medesimi patti e condizioni, per il periodo necessario alla stipula del nuovo Contratto e comunque non oltre il 31 dicembre 2016.

Finanziamento delle attività di manutenzione straordinaria

Nel corso delle interlocuzioni con il Gestore, RFI ha evidenziato che, per assicurare continuità ai programmi di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, occorre che lo Stato possa assicurare risorse finanziarie per la copertura dei correlati fabbisogni, attualmente non coperti dalla vigente legislazione.

In primis, RFI ha sottolineato che per l'annualità 2015, la Legge di Stabilità n.190/2014 ha recato somme per 500 milioni di euro, nei confronti di fabbisogni pari a 720 milioni. Al fine di mantenere il livello delle attività, il Gestore ha espresso la necessità di reperire ulteriori 220 milioni di euro.

Inoltre, nel corso del 2016, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha certificato il credito al 31/12/2015 relativo alle risorse (già contrattualizzate e destinate all'annualità 2012 del CdP-Servizi 2012-2014) trasferite dal capitolo di Bilancio 7514, relative all'esercizio 2014, a favore del capitolo 7122. Rispetto allo stanziamento iniziale di 106,35 milioni di euro, si è determinato un taglio di bilancio pari a circa 21,4 milioni di euro. Trattandosi di attività già avviate, RFI ritiene indispensabile che attraverso il Contratto possano essere reperite ulteriori risorse, atte a ripristinare il taglio di bilancio operato sul capitolo 7514.

Infine, considerato che la vigente legislazione attua la copertura dei contributi per la manutenzione straordinaria fino all'annualità 2020, lo schema di CdP-S attuale, riporta le necessità di coperture per 750 milioni di euro per le attività di manutenzione straordinaria relative all'annualità 2021.

Per la parziale copertura dei fabbisogni sopra illustrati (gap annualità 2015 e taglio di bilancio capitolo 7514), lo schema di CdP-S destina una quota parte delle risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di Stabilità 2016 – cap. 7122/PG2), per una somma di 241,4 milioni di euro, in coerenza con la ripartizione delle risorse già regolata dallo schema di aggiornamento 2016 del Contratto di Programma-parte Investimenti 2012-2016.

Le altre novità del nuovo CdP-S

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

- durata del contratto, che, come sopra già riferito, viene predisposto per un periodo di sei anni, dal 2016 al 2021, in coerenza con le indicazioni della normativa UE (che richiede durate almeno quinquennali) e con il periodo di regolazione stabilito dall'ART. Le tabelle delle risorse finanziarie riportano, a titolo ricognitivo, anche quelle relative all'annualità 2015. In considerazione delle tempistiche storicamente rilevate tra la scadenza di un contratto ed il suo effettivo rinnovo, si è portato il periodo di proroga dell'applicazione della disciplina contrattuale, in pendenza del rinnovo, da uno a due anni;
- ampliamento dell'oggetto. Vengono recepite le disposizioni dell'art.1, comma 294 della Legge n.190/2014, così come modificate dal D.L. n. 185/2015, relativamente alle risorse attribuite a RFI – limitatamente alla sola annualità 2015 ed in attesa della liberatoria da parte della CE - da destinare alla compensazione degli oneri per il traghettamento ferroviario delle merci, dei servizi ad esso connessi e del canone di utilizzo dell'infrastruttura, dovuto dalle imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Molise, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sardegna e Sicilia;
- nuovi indicatori di performance orientati agli utenti, su tematiche relative alla sicurezza, *customer satisfaction* ed ambiente, che si aggiungono agli indicatori di puntualità, disponibilità ed affidabilità già in precedenza previsti;

- sistemi di monitoraggio MIP/MOP. Rafforzamento dell'impegno (in analogia a quanto previsto in Contratto di Programma – parte Investimenti) ad alimentare i sistemi;
- registro dei beni. Assunzione dell'impegno a rendere disponibili i dati, una volta completata la relativa fase di realizzazione (in coerenza con normativa UE);
- obbligo per il Gestore di fornire ed aggiornare i quadri tecnici economici per gli investimenti di manutenzione straordinaria compresi nel CdP-S che riportano, tra l'altro, il valore dei lavori e delle forniture, delle altre somme a disposizione, degli oneri di sicurezza;
- obbligo per il Gestore di trasmettere annualmente i prezziari al Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero, con cadenza annuale, una relazione sulle attività condotte da RFI nell'anno, in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia;
- al fine della trasparenza sulle attività di appalto, obbligo per il Gestore di conferire, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici dell'affidamento dell'incarico di componente della commissione di collaudo o di componente della commissione di gara, ove prevista, degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal Contratto;
- obbligo per il Gestore di trasmettere al Ministero due volte all'anno una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale di RFI degli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione;
- obbligo per il Gestore di effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché, se necessario, le successive valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti, finalizzate ai conseguenti interventi di manutenzione. Con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, le valutazioni e le analisi di cui sopra, saranno oggetto di una relazione trasmessa annualmente al Ministero;
- obbligo per il Gestore predisporre un piano di manutenzione programmata quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

Questioni relative ai finanziamenti in c/esercizio

Durante le interlocuzioni con il Gestore dell'infrastruttura per la stesura del testo contrattuale, sono emerse alcune problematiche di ordine finanziario da parte di RFI, a causa di aumenti stimati su alcune attività connesse all'esercizio ferroviario, che però, attualmente, non possono trovare copertura negli stanziamenti che annualmente lo Stato rende all'uopo disponibili.

Si riporta, qui di seguito, una breve descrizione delle questioni.

Persone a Ridotta Mobilità.

Con la Delibera n.70/2014, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ha prescritto al Gestore di determinare una tariffa, da pubblicare sul Prospetto Informativo della Rete (PIR), per il servizio di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM), che preveda un importo per l'Impresa Ferroviaria (IF) pari ai costi marginali per la fornitura del servizio. Tali costi erano precedentemente ribaltati dal Gestore direttamente alle IF beneficiarie del servizio e la stima di tale business era stimata in circa 10 milioni di euro. Inoltre, sulla base dei criteri tariffari così fissati con la citata delibera 70/2014, RFI ha stimato che, rispetto alle previsioni si è registrato per l'anno 2014 un saldo

negativo pari a circa 14 milioni di euro. Il trend del fabbisogno previsto per il periodo di vigenza contrattuale va dai sopra citati 14 fino a circa 19 milioni di euro a fine contratto.

In seguito, nel corso della fase di definizione del nuovo sistema tariffario ex delibera ART n.96/2015, parte di tali oneri sono stati ricompresi nell'ambito dei costi ammissibili da recuperare attraverso il pedaggio del PMdA, consentendo, complessivamente, la copertura del totale dei costi previsti per l'attuale livello di servizi forniti.

In considerazione del fatto che, attualmente, solo in 270 stazioni diffuse sul territorio nazionale - individuate mediante accordi con le imprese ferroviarie e le Associazioni più rappresentative delle persone con disabilità - è attivo il servizio di assistenza PRM in base alle caratteristiche infrastrutturali di accessibilità, alla tipologia di treni e alla domanda di assistenza nel bacino di utenza, il Gestore ha evidenziato, a fronte del forte gradimento degli utenti e della rilevanza sociale del servizio, un trend crescente della richiesta che non troverebbe possibilità di copertura finanziaria nei costi ammissibili del pedaggio, in ragione del meccanismo di efficientamento dei costi previsto dall'ART con la delibera n.96/2015, che non ha ricompreso meccanismi di estensione del perimetro di attività, fermo restando inoltre le opportune valutazioni in ordine alla sostenibilità da parte del mercato.

L'esigenza manifestata dal Gestore di indicare, nel Contratto di Programma- parte Servizi, l'eventuale ambito di stanziamento per coprire tali crescenti esigenze (circa 5 milioni di euro), oggi non trova però copertura, stante gli attuali finanziamenti disposti dalle leggi di bilancio. Ciò sarebbe percorribile, nel caso in cui fossero individuate da parte del competente Ministero dell'Economia e delle Finanze ulteriori risorse a copertura dei costi in parola, tenuto conto delle prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei trasporti contenute nella Delibera n. 70 del 31/01/2014 (misura 9.6.2) e nella Delibera n. 80 del 23/09/2015.

In alternativa, potrebbe valutarsi la possibilità/opportunità di recuperare i costi del servizio PRM attraverso l'applicazione di coefficienti di maggiorazione del canone secondo le modalità previste dall'art. 18 del D.Lgs n.112/2015, in particolare in base ad una interpretazione estensiva del comma 2, lett. c) del medesimo articolo.

Security

Le attività del processo di Security ricomprendono le azioni poste in essere dal Gestore per fronteggiare accessi non autorizzati negli impianti e a bordo treno, aggressioni ai clienti e al personale, attacchi informatici, attentati alla sicurezza dei trasporti, attività abusive, danneggiamenti, deturpamenti/imbrattamenti, eventi, furti (ad es. rame), investimenti di persone e/o animali, occupazioni abusive delle sedi ferroviarie, sabotaggi, vandalismi, etc. Si tratta, quindi, di azioni che sono finalizzate al controllo e salvaguardia del patrimonio ferroviario per garantirne la disponibilità in sicurezza a favore del trasporto ferroviario e delle persone presenti negli ambiti di competenza del Gestore.

Per lo svolgimento delle citate funzioni il Gestore si interfaccia e si coordina con le Istituzioni, quali il Ministero dell'Interno, la Polizia Ferroviaria, il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile, etc.

Rispetto ad altri Gestori di infrastruttura europei, RFI presenta consistenze di personale addetto alla security inferiori rispetto a tali altri Gestori, con valori che si attestano intorno al 10% della consistenza, rispetto a paesi come Germania e Francia ed in valore assoluto inferiori rispetto ad Austria e Svizzera che hanno una dotazione infrastrutturale inferiore a quella italiana.

Alla crescente esigenza di sicurezza, espressa anche attraverso richieste istituzionali da parte delle Prefetture, il RFI ha risposto con l'avvio nel 2015 del cosiddetto progetto "Gate", con lo scopo di contenere i fenomeni di degrado propri delle stazioni ferroviarie inserite nei grandi contesti urbani ed il fenomeno dei furti in stazione. Attraverso la disposizione di varchi per l'accesso ai binari di partenza/arrivo e del sistema di Informazioni al Pubblico, il Gestore ha avviato una migliore gestione dei flussi di viaggiatori, soprattutto nelle stazioni a grande frequentazione. Sono stati realizzati i progetti delle stazioni di Milano Centrale, (400.000 frequentatori/giorno) e di Roma Termini (480.000 frequentatori/giorno), ottenendo un'area di accesso ai treni considerevolmente più "pulita" con la pressoché totale scomparsa dei gruppi di micro-predatori, portabagagli abusivi e questuanti molesti. Inoltre RFI ha implementato i sistemi di videosorveglianza di stazione e sta procedendo alla redistribuzione delle emettitrici automatiche, nonché alla revisione dei piani di emergenza.

I benefici immediati di tale attività riscontrati nelle stazioni di Milano Centrale, Roma e Firenze, sono stati:

- maggiore capacità di controllo delle grandi masse di viaggiatori;
- disponibilità di un sistema di accessi "discreti" alle banchine, eventualmente presenziabili da Forze dell'Ordine in caso di controlli speciali di sicurezza;
- innalzamento dei livelli di security a fronte di segnalazioni di rischi;
- riduzione dell'evasione dei titoli di viaggio, in particolare per quelli regionali, con ovvie ricadute sui ricavi delle Imprese Ferroviarie.

I positivi effetti della fase pilota del progetto "Gate" hanno indotto il Gestore ad ipotizzare di estendere il progetto all'interno di alcune delle maggiori stazioni viaggiatori.

Il progetto, comporta un sensibile incremento delle consistenze di personale, con conseguente impatto sui costi, che passano da un dato medio del periodo 2012-14 di circa 30 milioni di euro ai circa 61 milioni del periodo 2016-21. Il Gestore ha rappresentato, in tal senso, l'esigenza di un ulteriore incremento dei contributi in conto esercizio da Stato. Tale richiesta, però non trova capienza nell'attuale disponibilità data dalla Legge, fatte salve diverse disposizioni del competente Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Inflazione programmata

Una ulteriore problematica sottolineata dal Gestore, riguarda l'adeguamento dei costi relativo all'inflazione programmata. A partire dal 2017, RFI evidenzia maggiori esigenze sulla quota da destinare a manutenzione ordinaria e circolazione con un trend in aumento, da un valore del gap pari a 9 milioni di euro circa, sino ad un valore di circa 76 milioni in più nel 2021.

Anche tale esigenza, però non trova capienza nell'attuale disponibilità del capitolo di bilancio 1541, fatte salve diverse future disposizioni da parte del competente Ministero dell'Economia e delle Finanze.

1.1 – Il parere del CIPE sullo schema di nuovo Contratto di Programma - parte Servizi

Lo schema di nuovo Contratto di Programma - parte Servizi per il periodo 2016 – 2021 è stato favorevolmente esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016. Il relativo parere, trasmesso con nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri-DIPE prot. n. 5134 dell'11 novembre 2016, è pervenuto a questa Amministrazione in data 14 novembre 2016 ed alla scrivente Direzione in data 23 novembre 2016. Tale parere è riportato come allegato alla presente relazione.

Tra le raccomandazioni formulate dal CIPE e riportate nel parere dai punti 1 a 7, alcune sono di immediata implementazione nella struttura di articolato a cui la presente relazione è unita, mentre di altre si terrà conto nei rapporti e negli impegni stabiliti dal Contratto, sia durante il suo iter approvativo, sia quando questo sarà divenuto efficace.

Per quanto riguarda la struttura dell'articolato le modifiche apportate hanno riguardato:

- il punto di cui alla lettera Z dei "Visti", che recepisce la raccomandazione preliminare di utilizzare il termine di "parere" del CIPE, in luogo di "delibera", e viene aggiornato con la data di emissione del parere stesso;
- la Tabella di cui all'Allegato 4a al CdP-S, che è stata revisionata e riorganizzata, per tenere conto delle raccomandazioni di cui ai punti 5 e 6. Tali raccomandazioni riportano quanto segue:
 - "nell'Allegato 4a, di espungere il riferimento all'esercizio 2015, in quanto soggetto alla disciplina del contratto 2012-2014, e di depurare tali importi e ricalcolare i totali, anche al fine di evidenziare l'effettiva portata finanziaria del Contratto 2016-2021" e
 - "nel rigo 5 e rigo 9 - anno 2016 -, di correggere gli importi".;

Come richiesto dal CIPE, viene riportato il totale del periodo 2016-2021, al fine di poter valutare l'effettiva portata finanziaria del Contratto.

L'allegato in parola contiene solo a titolo di memoria e per opportuna trasparenza le risorse finanziarie recate per l'anno 2015, dalla relativa Legge di Stabilità, tenuto conto della proroga del Contratto di Programma-parte Servizi 2012-2014, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 4, comma 2 del Contratto stesso.

- l'articolo 5, comma 8 che è stato riformulato per tenere conto della raccomandazione conclusiva, riportata dal CIPE dopo quella di cui al punto 7 del proprio Parere, che richiede di inserire la seguente clausola:
 - "Il concessionario effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Il medesimo soggetto assicura, altresì, a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144".

Relativamente alle altre raccomandazioni formulate dal CIPE nel proprio Parere:

- raccomandazione di cui al punto 1: "a decorrere dal 2017 e per il periodo regolato, che le parti, in sede di aggiornamento dell'atto contrattuale, procedano ad un'analisi della dinamica dei costi e dell'efficientamento aziendale per verificare e dimensionare l'effettivo fabbisogno della manutenzione ordinaria nel limite delle risorse che si renderanno disponibili".

Lo schema di CdP-S risulta in coerenza con tale raccomandazione. Infatti, le previsioni di cui all'articolo 7, comma 1, punto a), prevedono che "con apposito atto ricognitivo/integrativo, si potrà procedere ad un'analisi della dinamica dei costi e dell'efficientamento aziendale per

verificare l'effettivo fabbisogno della manutenzione ordinaria, e dimensionarlo nel limite delle risorse disponibili a legislazione vigente";

- raccomandazione di cui al punto 2: *"che l'estensione del progetto "Gate" ed eventuali altre iniziative finalizzate a migliorare e garantire la sostenibilità del servizio di assistenza a passeggeri a ridotta mobilità (PRM) e dei servizi di "safety", i cui fabbisogni, per un importo di 220 milioni di euro, sono esposti nell'Allegata 4a, siano regalati in apposito atto integrativo, previa verifica della sussistenza delle risorse finanziarie necessarie".*

Lo schema di CdP-S risulta coerente con tale raccomandazione. Le stime per i fabbisogni aggiuntivi legati alle attività del progetto "Gate" ed al servizio di assistenza a passeggeri a ridotta mobilità (PRM) riportati nell'allegato 4a-riga 1c per un totale complessivo di 222 milioni di euro, rappresentano fabbisogni non coperti a legislazione vigente. Come tali, la copertura di tali fabbisogni è subordinata alla formalizzazione di un apposito atto integrativo al Contratto, secondo quanto definito dall'articolo 6;

- raccomandazione di cui al punto 3: *"che gli interventi di manutenzione straordinaria relativi al 2021, il cui fabbisogno è evidenziato nell'Allegata 4a, in caso di indisponibilità delle risorse siano soggetti a revisione ai sensi dell'articolo 6".*

Anche in tale caso lo schema di CdP-S risulta coerente con le indicazioni del CIPE, secondo le disposizioni del sopra citato articolo 6, che prevede meccanismi di adeguamento delle attività del Gestore dell'infrastruttura in relazione alle eventuali minori risorse rese disponibili;

- raccomandazione di cui al punto 4: *"di assicurare la piena efficacia del nuovo Contratto 2016-2021, di cui al presente parere, entro il 31 dicembre 2016. In caso contrario, le risorse riconosciute a RFI per la manutenzione straordinaria relativa all'esercizio 2016 sarebbero limitate a 720 milioni di euro, come da contratto di programma 2012-2014, invece dei 750 milioni di euro previsti dal Contratto in esame".*

Si rappresenta che, successivamente alla data del parere del CIPE, il decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193 (cosiddetto decreto fiscale), convertito in legge lo scorso 24 novembre 2016, con modificazioni, all'articolo 10, comma 2 prevede che *"Le risorse stanziare per l'anno 2016 per il contratto di programma – Parte servizi con la RFI Spa sono destinate al contratto 2016-2021 in corso di perfezionamento con il parere favorevole del CIPE nella seduta del 10 agosto 2016."*;

- raccomandazione di cui al punto 7: *"che, per misurare gli indicatori di performance di cui all'Allegato 1c, si faccia riferimento alle proposte formulate dal NARS nell'allegata 1 al citato parere n. 6/2015, ed in particolare nei paragrafi relativi agli indici di qualità dei componenti, al grado di soddisfazione dell'utente e al supporto delle tecnologie mobili per i processi aziendali, in cui si individuano meccanismi di monitoraggio della qualità percepita, anche mediante l'utilizzo di sistemi web".*

Lo schema di nuovo CdP-S, prevede nella nuova formulazione contrattuale per il periodo 2016-2021- in aggiunta agli indicatori già previsti dal precedente Contratto per il periodo 2012-2014, volti ad accertare che il livello delle prestazioni offerte dal Gestore sia in linea con quanto contrattualmente definito - ulteriori indicatori relativi alla safety, all'ambiente ed alla customer satisfaction in ambito stazioni (confort permanenza in stazioni, sicurezza, informazioni al pubblico e assistenza alle PRM). Si ritiene che l'insieme degli indicatori adottati contrattualmente possa sostanzialmente essere in linea con quanto richiesto dal CIPE; in corso di vigenza del nuovo contratto si provvederà a verificare con il Gestore che le

misurazioni finalizzate al calcolo degli indicatori possano conformarsi alle proposte contenute nell'allegato 1 al parere del NARS n.6/2015.

In ogni caso, nell'ambito dei successivi aggiornamenti contrattuali sarà possibile, d'intesa tra le Parti, verificare la possibilità di introdurre ulteriori indicatori per ampliare il set di monitoraggio del Contratto.

Da ultimo, si segnala che, rispetto allo schema portato all'attenzione del CIPE nella seduta del 10 agosto 2016, sono state introdotte alcune modifiche alla tabella di cui all'Allegato 4b.

Più precisamente ci si riferisce esclusivamente alle previsioni di contabilizzazioni che il Gestore prevede di effettuare nel periodo di vigenza contrattuale e delle connesse erogazioni per cassa, per tenere conto degli aggiornamenti nel frattempo intervenuti. In particolare, si prevede per l'anno 2016 un maggiore livello di contabilizzazioni per investimenti di manutenzione straordinaria, con conseguente rimodulazione degli anni a venire. Tale aggiornamento di previsione è in linea con le richieste di cassa già opportunamente avanzate dal Gestore.

2 - L'articolato

Articolo 1. L'articolo , sostanzialmente, riporta l'elenco degli Allegati al Contratto.

Articolo 2. Riporta l'elenco delle definizioni e degli acronimi ricorrenti nel corpo dell'articolato contrattuale.

Articolo 3. In continuità con il CdP-S 2012-2014, il nuovo accordo ha per oggetto il complesso delle attività atte a garantire l'utilizzabilità dell'infrastruttura da parte dell'utenza in condizioni di sicurezza ed affidabilità, attraverso gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Il contratto disciplina anche le obbligazioni per le attività di Safety, Security e Navigazione prestate dal Gestore.

Articolo 4. La durata contrattuale è definita a partire dal 1 gennaio 2016 sino al 31 dicembre 2021, in un quadro di risorse certe per tutto il periodo contrattuale, coerentemente con il disposto normativo europeo. Alla scadenza del contratto, nelle more del suo rinnovo e per un termine massimo di due anni, il contratto prosegue la sua efficacia ai medesimi patti e condizioni in esso previste.

Articolo 5. L'articolo stabilisce una serie di obblighi ed impegni per le Parti. Principalmente, a fronte dell'impegno assunto dal Gestore di assicurare - oltre alle attività di Safety, Security e Navigazione - la piena utilizzabilità della rete in condizioni di sicurezza e di affidabilità, mediante le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, il Ministero si impegna a garantire al Gestore che siano corrisposte le risorse finanziarie necessarie, secondo quanto previsto dal successivo articolo 7.

L'articolo prevede, inoltre, una serie di altri obblighi per il Gestore, tra i quali:

- la trasmissione del programma di Manutenzione Ordinaria previsto sulla Rete per l'anno in corso di esecuzione ed il monitoraggio degli interventi di Manutenzione Straordinaria;
- la trasmissione delle 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;
- rafforzare il flusso di comunicazioni in caso di indisponibilità, sospensione ed eventuale riattivazione della linea, anche con riguardo ai riflessi di ordine economico riguardo agli oneri a carico del Contratto;
- garantire il flusso di dati informativi per l'alimentazione della Banca Dati Amministrazioni Pubbliche di cui al Decreto Legislativo 29 dicembre 2011 n°229;
- agevolare lo svolgimento delle attività di vigilanza ed assicurare al Ministero l'accesso agli atti e documenti prodotti da o per conto dello stesso Gestore, riferibili al Contratto, nonché l'accesso alle linee, ai cantieri ed agli impianti;
- rendere disponibili le informazioni contenute nel Registro dei Beni, definito dalla Direttiva 2012/34/UE, una volta completate le fasi di realizzazione e di relativa sperimentazione;
- impiegare le risorse previste dall'articolo 1 comma 294 della Legge n. 190/2014 del 23 dicembre 2014 (Legge di Stabilità 2015);

- impegno a continuare l'attività di revisione ed ottimizzazione dei processi manutentivi, per ottenere ogni possibile risparmio sulla spesa delle attività di manutenzione, nel rispetto degli obblighi di mantenimento degli adeguati livelli e standard di sicurezza.

Inoltre, come in precedenza già esposto, sono previsti i seguenti ulteriori obblighi per il Gestore:

- fornire ed aggiornare i quadri tecnici economici per gli investimenti di manutenzione straordinaria compresi nel CdP-S;
- obbligo per il Gestore di trasmettere annualmente i prezziari al Consiglio superiore dei lavori pubblici;
- trasmettere annualmente una relazione sulle attività condotte in merito all'applicazione della normativa sugli appalti e connessi adempimenti antimafia;
- conferire, al fine della trasparenza sulle attività di appalto, sulla base di una rosa di candidati designati dal Ministero tra i propri dipendenti o quelli di altre amministrazioni aggiudicatrici dell'affidamento dell'incarico di componente della commissione di collaudo o di componente della commissione di gara, ove prevista, degli interventi di manutenzione straordinaria previsti dal Contratto;
- trasmettere due volte all'anno una reportistica per ciascuna Direzione Territoriale di RFI degli interventi di manutenzione straordinaria in corso di realizzazione;
- effettuare il controllo delle opere d'arte esistenti e dei relativi elementi strutturali nonché trasmettere annualmente, con particolare riferimento ai ponti ed alle gallerie, una relazione su valutazioni ed analisi, ai sensi delle norme tecniche vigenti,;
- predisposizione di un piano di manutenzione programmata quale strumento di riferimento per l'effettuazione delle prestazioni manutentorie.

Articolo 6. Riporta i meccanismi di aggiornamento contrattuale. L'aggiornamento avviene attraverso la sottoscrizione di un apposito Atto Integrativo, in dipendenza di evenienze quali, ad esempio, la sopravvenienza di disposizioni normative e/o Delibere CIPE che apportino variazioni alle risorse previste dal Contratto o nel caso di nuovi obblighi di servizio e/o di esercizio derivanti da nuova normativa di settore o nel caso in cui fossero emanate nuove prescrizioni da parte dell'ANSF o di altre Autorità competenti, con attenzione anche ai possibili mutamenti del quadro regolatorio che possano modificare il livello di gettito dei canoni.

Da rilevare che il meccanismo di aggiornamento contrattuale potrà essere attivato in dipendenza di quanto previsto dal successivo articolo 7.2, nel quale si dispone che nel caso in cui il livello di risorse riconosciute al Gestore risultasse inferiore a quanto previsto dal Contratto, RFI potrà proporre le misure da adottare in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità e/o da chiudere. Tale previsione mira a rendere sostenibile e paritetica l'obbligazione contrattuale, collegando le prestazioni da rendere da parte del Gestore al livello di risorse effettivamente riconosciute dallo Stato.

Articolo 7. In tema di finanziamenti a fronte degli obblighi contrattualmente assunti dal Gestore (art.5), sono riconosciuti per ciascun anno di esecuzione del Contratto:

- "contributi in conto esercizio" per le attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione e per le attività di Safety, Security e Navigazione;
- "contributi in conto impianto" per le attività di Manutenzione Straordinaria della rete

L'articolo prevede, inoltre, a subordinare alla specifica autorizzazione da parte della Commissione Europea la corresponsione, da parte del Gestore alle IIFF, delle risorse recate dall'art.1, comma 294 della Legge n.190/2014, per la sola annualità 2015.

L'articolo in questione, inoltre, dispone l'attribuzione di quota parte delle risorse recate dalla Legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (Legge di stabilità 2016) per gli investimenti sull'infrastruttura, in misura pari a 241,4 milioni di euro, per la copertura dei fabbisogni relativi:

- alle attività di manutenzione straordinaria per ridotto finanziamento dell'annualità 2015, per 220 milioni di euro;
- al recupero del definanziamento operato sul capitolo di Bilancio 7514, per 21,4 milioni di euro.

Articolo 8. L'articolo definisce le attività relative al monitoraggio delle risorse e delle performance di rete. In Particolare, il Gestore dovrà:

- fornire puntuale evidenza a preventivo e a consuntivo degli interventi di Manutenzione Straordinaria, con frequenza semestrale, secondo gli schemi contenuti negli allegati al Contratto, al fine di consentire al Ministero di monitorare l'avanzamento dei programmi di Manutenzione Straordinaria;
- produrre la rendicontazione periodica delle spese sostenute attraverso il "Rendiconto Annuale di Contratto", contenente le risultanze della contabilità regolatoria (per le attività di Manutenzione Ordinaria, Circolazione, Safety, Security e Navigazione, anche in coerenza con i principi e i criteri di contabilità regolatoria stabiliti nella delibera ART n.96/2015;
- attestare attraverso il "Monitoraggio di Qualità della Rete", il livello degli indicatori di prestazione effettivamente raggiunto.

Articolo 9. A valle delle rendicontazioni e dei monitoraggi, viene effettuata la valutazione della performance del Gestore, in termini di efficienza ed efficacia dei processi. Ciò, anche per applicare, ove necessario, i meccanismi sanzionatori previsti dal Contratto. In proposito, l'articolo prevede:

- penali collegate al livello di performance effettivamente raggiunto dal Gestore per ogni "Gruppo Rete" tenuto conto degli obiettivi prestazionali stabiliti;
- penali collegate al mancato rispetto degli obblighi e delle tempistiche di comunicazione previste dal Contratto, con sanzioni variabili in relazione all'obbligo di comunicazione disatteso.

Articolo 10. L'articolo definisce l'ambito delle attività di vigilanza e controllo svolte dal Ministero.

Articolo 11. Al Ministero è riconosciuta la facoltà di risolvere il Contratto ai sensi e per gli effetti dell'art 1456 c.c. in relazione ai livelli prestazionali attestati attraverso il monitoraggio sulla qualità della rete, nel caso di non raggiungimento degli obiettivi per due monitoraggi consecutivi, oppure qualora il Ministero esercitasse il potere di decadenza o revoca della Concessione.

Articolo 12. Prevede alcune disposizioni generali, tra cui quella per la quale, in caso in cui alcune clausole del Contratto dovessero risultare nulle, il Contratto stesso resterà comunque valido con possibilità di sostituzione delle clausole, previo accordo tra le parti.

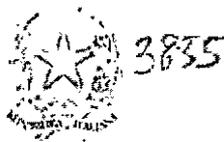
Articolo 13. Riporta i dati delle parti per lo scambio delle comunicazioni.

Articolo 14. Stabilisce l'esclusione dal regime IVA per le prestazioni rese dal Gestore, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, lett.a) del DPR n.633/1972.

Articolo 15. L'articolo definisce le procedure di risoluzione delle eventuali controversie che dovessero insorgere durante l'esecuzione del Contratto.

Articolo 16. Chiarisce la validità degli indici e delle rubriche contenuti nel Contratto.

ALLEGATO alla Relazione: Parere del CIPE del 10 AGOSTO 2016 sullo schema di Contratto di programma 2016-2021 - parte servizi.



COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Parere sullo schema di Contratto di programma 2016-2021 - parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di gestione e manutenzione straordinaria della rete, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

II CIPE

Nell'odierna seduta del 10 agosto 2016;

VISTA la proposta di cui alla nota 8 agosto 2016, n. 30991, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dello schema di Contratto di programma 2016-2021 - parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di gestione e manutenzione straordinaria della rete, tra il MIT e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e ha trasmesso il suddetto schema di contratto di programma ;

CONSIDERATO che il Presidente del Comitato, esaurito l'ordine del giorno, ha segnalato ai presenti che il Ministro delle infrastrutture e i trasporti ha proposto, sussistendo le condizioni di cui all'articolo 4, comma 3, del Regolamento di questo stesso Comitato, che nella seduta odierna venga esaminato, per il prescritto parere, anche il "Contratto di programma RFI 2016-2021-Parte servizi" non inserito all'ordine del giorno odierno;

CONSIDERATO che i Membri di questo Comitato presenti in seduta, all'unanimità, hanno concordato sulla trattazione dell'argomento ai fini dell'espressione del suddetto parere;

UDITA la comunicazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ATTESO che il verbale della seduta riporta i profili essenziali delle decisioni assunte e che il presente parere costituisce formale espressione di tali decisioni di carattere non provvedimentale;

RITENUTO IN PREMESSA CHE

- l'articolo I della legge 14 luglio 1993, n. 238, recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato italiane S.p.A. (FS S.p.A.), stabilisce che il MIT debba trasmettere al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia, i contratti di programma, i contratti di servizio ed i relativi aggiornamenti, corredati del parere del CIPE;
- con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T 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 RFI, la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione e nelle integrazioni apportate con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 novembre 2002, n. 60T e 19 gennaio 2006, n. 3T, è nel contratto di programma;
- la legge 23 dicembre 2014 (legge di stabilità 2015), n. 190, e s.m.i., ha apportato sul capitolo di spesa 7122 del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) un contributo in conto impianti pari a 4.250 milioni di euro da destinare specificatamente ad interventi di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria per il periodo 2015-2020, di cui 500 milioni di euro per il 2015 e 750 milioni di euro per ciascuno degli anni successivi, e che l'articolo 1, comma 294, della suddetta legge di stabilità 2015, ha apportato sullo stesso capitolo di spesa risorse ulteriori pari a 300 milioni di euro (100 milioni per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017) da attribuire al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica
SECRETARIATO DEL CIPE

PER COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

62

H



COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

- l'articolo 15, comma 1, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, e s.m.i., di recepimento della direttiva 2012/34/UE prevede, che *"i contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni, nel rispetto dei principi e parametri fondamentali di cui all'allegato II del presente 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 coprono l'intera durata del contratto. Nelle more della stipula dei nuovi contratti di programma per il periodo 2016-2020 e sino all'efficacia degli stessi, il contratto di programma parte servizi 2012-2014, stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è prorogato, ai medesimi patti e condizioni già previsti, per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto e comunque non oltre il 31 dicembre 2016 con l'aggiornamento delle relative Tabelle"*;
- il Contratto di Programma 2012-2014 - parte servizi è scaduto il 31 dicembre 2014, che le parti, nelle more del rinnovo, hanno proseguito nell'applicazione della disciplina contrattuale ai medesimi patti e condizioni già previsti dal suddetto Contratto e che il MEF, riconoscendo alla richiamata clausola carattere di proroga del rapporto contrattuale, ha proceduto al versamento a RFI, per l'anno 2015, degli importi dovuti a valere sullo stanziamento iscritto nel bilancio dello Stato sui pertinenti capitoli di spesa dello stesso MEF;
- il comma 3 del medesimo articolo 15 prevede che nei contratti di programma sia disciplinata *"la concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica, e la concessione di finanziamenti destinati alla manutenzione ordinaria e a quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento può essere assicurato con mezzi diversi dai contributi statali diretti, incluso il finanziamento privato;*
- l'articolo 16 del medesimo decreto legislativo n. 112 stabilisce l'obbligo per il gestore dell'infrastruttura di utilizzare un sistema di contabilità regolatoria che evidenzii 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 MIT, corredati di tutte le informazioni necessarie alla valutazione dell'efficienza della spesa e del rispetto della normativa;
- la legge 28 dicembre 2015, n. 209 - "Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2016 e bilancio pluriennale per il triennio 2016-2018" - nel cap. 1541 (somme da corrispondere alla società Ferrovie dello Stato p.A. o a Società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché del servizio via mare tra terminali ferroviari) reca risorse pari a 975,6 milioni di euro per ciascun anno per il periodo 2016-2018, per le attività in conto esercizio del gestore;
- con nota 8 febbraio 2016, n. 676, il MIT ha comunicato che la norma di cui all'articolo 1, comma 294, della suddetta legge n. 190/2014, e s.m.i., è oggetto di procedura di notifica presso la Commissione Europea e che pertanto nessun contributo può essere erogato in vigenza della generale clausola di *stand still*, finché non sia ricevuta idonea autorizzazione della Commissione stessa;
- con nota 6 maggio 2016, n. 41429, il MEF ha dato indicazioni, affinché i contributi di cui all'articolo 1, comma 294, della suddetta legge n. 190/2014, per le annualità 2016 e 2017, siano corrisposti direttamente dal MIT alle società ferroviarie;

CONSIDERATO CHE

- il contratto di programma in esame disciplina il complesso di obbligazioni tra il MIT e RFI S.p.A. relativamente al finanziamento:



COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

- delle attività di manutenzione ordinaria necessarie al mantenimento in esercizio della rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità, alle attività di circolazione del traffico ferroviario e alle attività di "safety, security e navigazione ferroviaria", prestate dal gestore secondo standard concordati;
 - delle attività di manutenzione straordinaria necessaria al mantenimento in esercizio della rete in condizioni di sicurezza ed affidabilità;
 - degli altri obblighi di servizio o oneri collegati alle attività del gestore e derivanti da evoluzioni della normativa di settore o prescrizioni delle Autorità competenti.
- il contratto medesimo stabilisce, in capo al gestore, l'obbligo di comunicare al MIT:
- entro ventiquattro ore i casi di indisponibilità della linea per una durata maggiore di 6 ore, con le stesse modalità in uso con la Protezione Civile ed in maniera tracciabile mediante invio ad una casella di posta elettronica certificata;
 - il programma di manutenzione ordinaria sulla rete per l'anno in corso e i risultati del monitoraggio degli interventi di manutenzione straordinaria con cadenza semestrale;
 - le risultanze della contabilità regolatoria, dalle quali si evidenzino i meccanismi di imputazione dei costi;
 - i risultati del monitoraggio della qualità della rete effettivamente garantita durante l'esercizio precedente, da misurarsi mediante gli indicatori: "livello dei guasti" di cui all'allegato 1a); "tempi di primo intervento" di cui all'allegato 1b) e 1c) dello schema di contratto;
- che nell'apposito allegato 1c allo schema di Contratto all'esame sono riportati "Altri indicatori di performance orientati all'utente" mirati, tra l'altro, a misurare il grado di soddisfazione dell'utente nella permanenza in stazione e che, per misurare la qualità del servizio percepita dall'utente, può essere opportuno far riferimento alle indicazioni formulate dal Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) nel parere 3 novembre 2015, n.6, relativo al Contratto di Servizio 2009 - 2014, sottoscritto dal MIT di concerto con il MEF e Trenitalia S.p.A.;

Tutto ciò premesso e considerato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238,

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sullo schema di Contratto di programma 2016-2021 - parte servizi per la disciplina del finanziamento delle attività di gestione e manutenzione straordinaria della rete tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

Questo Comitato, preliminarmente, raccomanda di sostituire nelle premesse dello schema di contratto, alla lettera Z, il termine "delibera" di questo Comitato con il termine "parere".

Questo Comitato, per la quota parte di fabbisogni non finanziata per la quale non sussistano obblighi dello Stato, raccomanda:

1. a decorrere dal 2017 e per il periodo regolato, che le parti, in sede di aggiornamento dell'atto contrattuale, procedano ad un'analisi della dinamica dei costi e dell'efficientamento aziendale per verificare e dimensionare l'effettivo fabbisogno della manutenzione ordinaria nel limite delle risorse che si renderanno disponibili;
2. che l'estensione del progetto "Gate" ed eventuali altre iniziative finalizzate a migliorare e garantire la sostenibilità del servizio di assistenza a passeggeri a ridotta mobilità (PRM) e dei servizi di "safety", i cui fabbisogni, per un importo di 220 milioni di euro, sono esposti



COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

- nell'Allegato 4a, siano regolati in apposito atto integrativo, previa verifica della sussistenza delle risorse finanziarie necessarie;
3. che gli interventi di manutenzione straordinaria relativi al 2021, il cui fabbisogno è evidenziato nell'Allegato 4a, in caso di indisponibilità delle risorse siano soggetti a revisione ai sensi dell'articolo 6;
 4. di assicurare la conclusione dell'iter approvativo del Contratto 2016-2021 di cui al presente parere, e la sua conseguente piena efficacia, entro il 31 dicembre 2016, affinché le risorse riconosciute a RFI per la manutenzione straordinaria relativa all'esercizio 2016 possano raggiungere l'importo di 750 milioni di euro previsti dal Contratto in esame e stanziati a legislazione vigente;
 5. nell'Allegato 4a, di espungere il riferimento all'esercizio 2015, in quanto soggetto alla disciplina del contratto 2012-2014, e di depurare tali importi e ricalcolare i totali, anche al fine di evidenziare l'effettiva portata finanziaria del Contratto 2016-2021;
 6. nel rigo 5 e rigo 9 - anno 2016 -, di correggere gli importi;
 7. che, per misurare gli indicatori di performance di cui all'Allegato 1c, si faccia riferimento alle proposte formulate dal NARS nell'allegato 1 al citato parere n. 6/2015, ed in particolare nei paragrafi relativi agli indici di qualità dei componenti, al grado di soddisfazione dell'utente e al supporto delle tecnologie mobili per i processi aziendali, in cui si individuano meccanismi di monitoraggio della qualità percepita, anche mediante l'utilizzo di sistemi web.

Il Comitato raccomanda, altresì, di inserire la seguente clausola: "Il concessionario effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Il medesimo soggetto assicura, altresì, a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti e modalità con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui al citato articolo 1 della legge 17 maggio 1999, n. 144".

Il MIT provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione della documentazione riguardante l'oggetto del presente parere e a verificare, prima di procedere alla redazione del decreto di approvazione dell'Atto aggiuntivo, che la stesura tenga conto delle raccomandazioni formulate nel parere di questo Comitato, motivando debitamente gli eventuali scostamenti.

IL SEGRETARIO

Luca Letti

IL PRESIDENTE

Matteo Renzi