

**Parere al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili sullo schema Contratto di Programma - parte servizi 2022-2026 tra il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., reso dall’Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell’articolo 15, comma 2, del d.lgs. 112/2015.**

L’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), nella seduta del 26 luglio 2022, premesso che:

- il quadro normativo di riferimento per la predisposizione e l’approvazione dei Contratti di Programma ha subito recentemente una significativa evoluzione a seguito dell’approvazione del decreto-legge n. 152 del 6 novembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, e recante *“Disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”*, il cui articolo 5 avente ad oggetto la *“Semplificazione delle procedure riguardanti gli investimenti ferroviari”*, - in particolare - prevede che:
  1. al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, ed al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 101/2021, nonché, di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito anche MIMS) elabori un documento strategico, con validità di norma quinquennale, recante *“[...] l’illustrazione delle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l’individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell’infrastruttura ferroviaria nazionale anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici [...]”*;
  2. siano apportate modifiche alla legge n. 238/1993, rendendo la legge medesima non più applicabile ai contratti di programma sottoscritti dalle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. con le competenti istituzioni dello Stato e ridefinendo l’iter approvativo di tali contratti di programma, con riferimento sia a quelli relativi ai servizi, che a quelli relativi agli investimenti, e dei relativi aggiornamenti annuali;
- l’articolo 15, comma 2, del d.lgs. 112/2015 conseguentemente riformulato prevede che *“Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, per quanto attiene ai profili finanziari, entro il mese di giugno dell’anno precedente all’inizio di ciascun quinquennio programmatorio sottopone lo schema di contratto all’approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), che adotta la relativa delibera entro trenta giorni. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili informa l’organismo di regolazione, che si esprime entro quindici giorni relativamente ai profili di competenza, e, mediante il gestore dell’infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto dello schema di contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoposto all’approvazione del CIPESS”*;
- il Contratto di Programma – parte servizi 2016-2021 sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e da R.F.I. S.p.a., divenuto pienamente efficace a decorrere dal 2 ottobre 2017, a seguito della registrazione, da parte della Corte dei conti, del D.M. n. 359 del 12 luglio 2017 con il quale

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha approvato l'atto, è attualmente in regime di proroga per tutto il 2022, e terminerà quindi nel corrente anno il proprio periodo di vigenza;

- il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito: MIMS), per dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, ha trasmesso all'Autorità, con nota del 5 luglio 2022 (prot. ART 15919/2022), lo schema del Contratto di Programma - parte servizi 2022-2026 (di seguito: CdP-S) tra lo stesso MIMS e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI) e con nota del 6 luglio 2022 (prot. ART 15926/2022) lo schema del Contratto di Programma - parte investimenti 2022-2026;

ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

### I. Considerazioni introduttive

L'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 6 novembre 2021 citato in premessa, ha ad oggetto la "*Semplificazione delle procedure riguardanti gli investimenti ferroviari*" per i fini di sviluppo infrastrutturali sopra illustrati, e prevede, in particolare, che il MIMS elabori il Documento Strategico, definito Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF), con validità di norma quinquennale. Il documento in parola contiene gli obiettivi strategici della politica delle infrastrutture e della mobilità alla luce delle esigenze di mobilità di persone e merci da realizzare attraverso i contratti di programma parte investimenti e parte servizi, definendone tra l'altro anche i rispettivi fabbisogni finanziari in una prospettiva quinquennale.

La suddetta norma ha apportato conseguentemente modifiche sia al d.lgs.112/2015 che alla Legge 238/1993, disciplinando in maniera coordinata il processo di definizione e approvazione delle seguenti due distinte tipologie di atti di programmazione, di cui la prima costituisce il fondamento strategico della seconda:

1. **il documento strategico quinquennale**, che riporta gli esiti del confronto tra le istituzioni che a diverso titolo definiscono le politiche strategiche di sviluppo del trasporto ferroviario;
2. **i contratti di programma investimenti e servizi** (di durata quinquennale e aggiornabili annualmente) tra il MIMS e RFI, i quali rappresentano i principali documenti di programmazione operativa con cui vengono contrattualizzate le risorse finanziarie stanziato dallo Stato.

Nello specifico, la richiamata previsione normativa ha ridefinito l'iter approvativo dei contratti di programma - parte servizi e parte investimenti - e dei relativi aggiornamenti annuali, nel modo seguente, aggiornando quanto previsto dall'articolo 15 del d.lgs. 112/2015, comma 2, ed inserendo il comma 2 bis:

- con riferimento ai **contratti di programma pluriennali**, al fine di permettere una più celere realizzazione degli interventi ferroviari, è prevista la registrazione, anche parziale, da parte della Corte dei Conti, della delibera di approvazione del CIPESS, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione. In tal caso, il CIPESS può adottare, su richiesta del MIMS, d'intesa con il MEF, una delibera integrativa o modificativa delle parti non registrate;
- con riferimento agli **aggiornamenti annuali dei contratti di programma**<sup>1</sup>, è prevista una differenziazione procedurale in funzione dell'importo complessivo dei finanziamenti pubblici disciplinati: i) se questo è pari o inferiore a 5 miliardi di euro complessivi, i suddetti aggiornamenti

---

<sup>1</sup> il decreto prevede che entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge annuale di bilancio, il MIMS e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria provvedano alla sottoscrizione dell'atto, in coerenza con quanto previsto dal documento strategico.

annuali sono approvati, con decreto del MIMS di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS;  
ii) se invece è superiore a 5 miliardi di euro, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, si applica la medesima procedura di cui ai contratti di programma pluriennali.

Lo schema di contratto di programma, una volta concluso il relativo processo di approvazione da parte degli organi competenti, è sottoscritto tra il MIMS e il gestore dell'infrastruttura entro quindici giorni dalla registrazione, da parte della Corte dei Conti, della delibera di approvazione del medesimo schema adottata dal CIPESS. Il contratto di programma sottoscritto è infine trasmesso dal MIMS al MEF ed al CIPESS, con apposita informativa.

Per il nuovo periodo di programmazione 2022-2026 è stata inserita una norma transitoria, in base alla quale è stato previsto l'inoltro: (i) del predetto documento strategico alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza unificata entro il 31 dicembre 2021 e (ii) degli schemi di contratto di programma al CIPESS entro il 31 marzo 2022.

Il suddetto documento strategico ha ottenuto l'approvazione delle Commissioni Parlamentari rispettivamente in data 24 febbraio 2022 (8° Commissione Lavori Pubblici del Senato) e 2 marzo 2022 (IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera) e, successivamente, in data 16 marzo 2022, è intervenuta anche l'approvazione dalla Conferenza Unificata.

Con la legge n. 234 del 31 dicembre 2021, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024" (c.d. Legge di Bilancio 2022) sono state stanziare le seguenti risorse per il Contratto di Programma in oggetto:

- in conto investimenti (cap. 7122-p.g. 5) pari 5,1 miliardi di euro, con la seguente distribuzione annuale dell'erogazione 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) 2022: 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 l'anno 2024 (per un totale complessivo di 3176,68 milioni di euro).

Per il nuovo ciclo di pianificazione del Contratto di Programma parte servizi 2022 – 2026 è previsto tuttavia un quadro di fabbisogni finanziari pari complessivamente a 3.356 milioni di euro annui (come desumibile anche dal DSMF), che non risulta quindi essere integralmente coperto a legislazione vigente.

Quanto allo schema di contratto di programma di cui trattasi - che si presume essere stato sviluppato parallelamente al DSMF e quindi definito immediatamente a valle dell'approvazione di detto documento strategico - lo stesso è stato trasmesso alla scrivente Autorità solo in data 5 luglio 2022, limitatamente alla parte servizi, e in data 6 luglio 2022, per la parte investimenti, con note assunte rispettivamente ai protocolli n. 15919/2022 e 15926/2022.

Al riguardo appare necessario osservare come:

- (i) il termine di 15 giorni previsto dalle norme citate per l'emissione del parere di competenza dell'Autorità su un documento estremamente complesso, quale è il contratto di programma nelle sue distinte parti relative ai servizi ed agli investimenti, nonché
- (ii) la procedura semplificata ed in sostanziale autonomia - da parte delle competenti istituzioni governative – prevista per la definizione degli aggiornamenti annuali del contratto nei casi di aggiornamenti corrispondenti a variazioni dei finanziamenti necessari non superiori ai 5 miliardi

di euro, ma comunque di importo assai significativo, **comportano una obiettiva compressione delle prerogative dell’Autorità, riferite all’emanazione, prevista dalla norma, dei pareri di competenza**; proprio in considerazione di tali tempi ristretti viene adottato il presente parere, solo con riferimento al contenuto del Contratto di Programma - parte servizi ( nel seguito: CdP-S) anche in ragione del fatto che non è nota la valutazione complessiva che il MIMS, in quanto Amministrazione vigilante, e RFI, in qualità di società concessionaria della rete infrastrutturale nazionale e titolare dei Contratti, abbiano compiuto per individuare gli interventi inseriti nel Contratto di Programma – parte investimenti.

## II. Osservazioni dell’Autorità

Tanto premesso, si ritiene di dover evidenziare l’aspetto di maggiore rilevanza innovativa del sinallagma contrattuale definito per il CdP-S in esame.

Il MIMS, infatti, *“Ai fini di una più efficace pianificazione ed attuazione del piano di manutenzione della rete, nel prossimo ciclo contrattuale 2022-2026”* ha inteso *“ricondere ad una disciplina unitaria gli interventi di manutenzione con carattere “ricorrente”, attraverso il trasferimento nel perimetro contrattuale di alcuni programmi del CdP-Investimenti, il cui contenuto è strettamente correlato alle attività previste nel CdP-Servizi.”*. I programmi di investimento interessati sono: *“Sicurezza Armamento”, “Conservazione opere d’arte”, “Smaltimento Materiali Inquinanti”, “Dismissione contesti obsoleti”* oltre ad alcuni interventi del programma *“Tecnologie per la circolazione”*.

Sebbene la motivazione di tale innovazione venga giustificata sulla base di considerazioni attinenti all’efficacia gestionale nel perseguimento di una *“efficiente programmazione ed attuazione delle attività di manutenzione, con positive ricadute sulle performance complessive del sistema ferroviario”*, come riportato alla lettera ZZ delle premesse allo schema del CdP-S, si ritiene di dover rilevare come tale scelta **possa ingenerare ambiguità circa il confine tra attività propriamente riconducibili alla “manutenzione”, seppure straordinaria, ed attività che sembrerebbero maggiormente riconducibili a tipologie di interventi ricadenti nell’ambito del rinnovo/potenziamento dell’infrastruttura assentita in concessione al gestore.**

In particolare, i programmi di intervento oggetto di trasferimento nel nuovo CdP-Servizi sono i seguenti:

- ✓ *Sicurezza Armamento*: programma finalizzato all’adeguamento ai moderni standard costruttivi della sovrastruttura ferroviaria per eliminare gli attrezzaggi obsoleti della sede;
- ✓ *Conservazione Opere d’Arte*: programma finalizzato a contrastare il naturale fenomeno dell’invecchiamento dell’infrastruttura, riducendo gli ammaloramenti ed i degradi progressivi delle opere d’arte, in particolare quelle più vetuste realizzate anche più di 100 anni addietro;
- ✓ *Smaltimento Materiali Inquinanti*: programma di smaltimento dei materiali inquinanti di risulta dei processi di manutenzione dell’infrastruttura e la bonifica dei siti inquinati;
- ✓ *Dismissione contesti obsoleti*: programma atto a gestire/mitigare i fattori di rischio, si presume derivanti dalla “dismissione di contesti obsoleti”, in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione emanate dall’ANSFISA;
- ✓ *Tecnologie per la circolazione*: programma destinato in particolare al rinnovo di sistemi di sicurezza e segnalamento e dei sistemi di trasmissione dell’energia (SSE e linea di contatto), per gestire l’obsolescenza tecnologica e/o eliminare punti singolari.

Mentre si ritiene che, per alcuni programmi, come la *“Conservazione opere d’arte”* e lo *“Smaltimento Materiali Inquinanti”*, tale innovazione possa ritenersi congruente con gli obiettivi delle attività regolate dal

CdP-S, per altri - ai quali nel seguito ci si riferisce in modo esemplificativo e non esaustivo - si profilano **elementi di dubbio, anche rispetto a possibili duplicazioni nel CdP parte investimenti:**

- il programma *“Sicurezza armamento”*, codificato A1004E nel precedente Aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021, che aveva - ed evidentemente continua ad avere - come obiettivo *“[...] l’adeguamento ai moderni standard costruttivi della sovrastruttura ferroviaria per superare i contesti obsoleti della sede”* e le cui *“principali attività consistono in: sostituzione di binari e deviatoi posati su traverse in legno e adeguamento ai moderni standard costruttivi di binari e deviatoi.”* (enfasi aggiunta), e che include interventi che *“interessano l’intera rete con priorità assegnate in sede di pianificazione annuale degli interventi in coerenza con: vetustà ed obsolescenza, tipologia della linea, disponibilità dello scenario tecnico (interruzioni e rallentamenti)”* (enfasi aggiunta);
- il programma *“Dismissione contesti obsoleti”*, codificato A2004E nel precedente Aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021, che aveva - ed evidentemente continua ad avere - come obiettivo la gestione/mitigazione dei *“fattori di rischio in attuazione delle disposizioni normative in materia di sicurezza della circolazione emanate dall’ANSF”* presumibilmente a fronte della dismissione di *“contesti obsoleti”* e che, in termini realizzativi, è caratterizzato - ad esempio - dall’upgrade tecnologico, e quindi sostituzione piuttosto che manutenzione straordinaria, dei sistemi di blocco di alcune linee delle DTP di Milano, Genova e Bari attrezzate con Blocco Elettrico Manuale, di altre linee attrezzate con Blocco Telefonico (tratta Gorizia - Nova Gorica), delle linee esercite in Dirigenza Unica e delle stazioni con segnali semaforici di protezione;
- la parte relativa a *“interventi ricorrenti per la gestione dell’obsolescenza settore energia e trazione elettrica”* del programma *“Tecnologie pe.r la circolazione”*, denominato A2001B nel precedente Aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021, e volto al *“rinnovo/upgrade di sistemi di energia (SSE e linea di contatto) e elettrificazione tratte di limitata estesa, per gestire l’obsolescenza tecnologica e/o eliminare punti singolari”* (enfasi aggiunta).

**In proposito si è dell’avviso che le citate voci di intervento (con riferimento sia al CdP-I che al CdP-S) dovrebbero essere classificate in maniera più dettagliata ed il loro inserimento nella parte servizi, piuttosto che nella parte investimenti del CdP, andrebbe opportunamente giustificato.**

Tornando al merito degli ambiti di intervento, infatti, si rileva come la sostituzione di componenti - quali ad esempio un deviatoio o una rotaia - e la sostituzione di impianti della rete ferroviaria - quali ad esempio, un intero apparato per il distanziamento in linea dei treni - appaiano maggiormente riconducibili alla fattispecie dell’investimento volto a migliorare la qualità dei servizi, allo sviluppo dell’infrastruttura e al rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l’evoluzione tecnologica, piuttosto che ad attività di manutenzione straordinaria volte al “rinnovo” del singolo bene (deviatoio, rotaia, apparato per il distanziamento dei treni, etc.) e quindi all’incremento del suo valore senza, tuttavia, che ne sia prevista la sostituzione. Le attività sopra esemplificate sono ovviamente “ricorrenti”, ma non si ritiene possano esserlo nell’ambito temporale di vigenza del CdP-S, della durata di appena cinque anni, e vengono eseguite da RFI al termine della ben più lunga vita utile dei beni considerati.

Il d.lgs. 112/2015, all’articolo 15 prevede, del resto, al comma 3, che: *“Nei contratti di programma di cui al comma 1, è disciplinata, nel rispetto degli articoli 93, 107 e 108 TFUE, separatamente, 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.”*

Al comma 4, si prevede, altresì che : *“Nei contratti di programma di cui al comma 1, tenendo in debito conto la necessità di garantire il conseguimento di elevati livelli di sicurezza, l'effettuazione delle operazioni di manutenzione, nonché il miglioramento della qualità dell'infrastruttura e dei servizi ad essa connessi, sono previsti incentivi al gestore per ridurre i costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso, fermo restando il rispetto dell'equilibrio economico e finanziario di cui all'articolo 16”.*

È quindi da rilevare come il d.lgs. 112/2015 preveda la separazione tra:

- 1) I finanziamenti per nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica;
- 2) I finanziamenti per la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura e quella straordinaria finalizzata al rinnovo dell'infrastruttura.

La relazione informativa annessa allo schema di CdP-S in esame, redatta da RFI, prevede quanto segue:

*“RFI svolge ed organizza l'attività di manutenzione tramite interventi che in base alla loro natura si possono distinguere in:*

- *“ordinaria” finalizzata al contenimento del normale degrado dell'infrastruttura, nell'ambito del previsto ciclo di vita utile degli oggetti tecnici in cui essa è articolata, e di primo intervento;*
- *“straordinaria” volta al rinnovo/sostituzione di componenti di sottosistema o di interi sottosistemi, che determina l'incremento del valore patrimoniale del bene e contestualmente ne migliora l'affidabilità, la produttività, l'efficienza e la sicurezza;*
- *“eccezionale” cioè non prevedibile in quanto associata ad eventi esterni alla ferrovia (calamità naturali, manifestazioni, furti, atti vandalici, ecc.)”*

La manutenzione straordinaria, secondo tale relazione, è messa in correlazione con i “sottosistemi” come definiti dalla direttiva UE 2016/797, ove ad esempio per sottosistema “infrastrutture” si intende: *“L'insieme dei binari, gli scambi, i passaggi a livello, le opere di ingegneria (ponti, gallerie ecc.), gli elementi delle stazioni collegati all'uso ferroviario (tra cui accessi, marciapiedi, zone di accesso, zone di servizio, servizi igienici e sistemi informativi e i relativi elementi di accessibilità per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta), le apparecchiature di sicurezza e di protezione.”.* Il sottosistema “Controllo-comando e segnalamento” è invece definito come composto da *“Tutte le apparecchiature a terra [o di bordo] necessarie per garantire la sicurezza, il comando e il controllo della circolazione dei treni autorizzati a circolare sulla rete.”.*

Dal confronto tra le definizioni dei suddetti “sottosistemi”, effettuata dal legislatore eurounitario, e la definizione di “manutenzione straordinaria”, effettuata da RFI, si osserva quindi che anche l'intera sostituzione - ad esempio - di un apparato centrale di stazione rientrerebbe nell'ambito della manutenzione straordinaria<sup>2</sup>. **Tale interpretazione non si ritiene che possa essere considerata congruente con quanto previsto dall'articolo 15, comma 3, del d.lgs. 112/2015, né con la definizione di manutenzione straordinaria ai sensi della norma ISO 11063:2017 e seguenti, che non ricomprendono tra le attività manutentive straordinarie quelle di sostituzione integrale del bene oggetto di manutenzione.**

---

<sup>2</sup> è da osservarsi, in proposito, nella definizione di “manutenzione straordinaria” che compare in seno alla relazione informativa dello schema di CdP-S in esame, l'inconsueto riferimento al generico termine “bene” quando si cita il valore patrimoniale, piuttosto che al termine “sottosistema”, che parrebbe essere più corretto e cui peraltro la stessa definizione fa diffuso riferimento in altre sue parti di testo.

Si ritiene utile evidenziare la suddetta evidente incongruenza tra le definizioni evidenziate nella citata relazione informativa e i concetti di manutenzione straordinaria ordinariamente applicati nella disciplina tecnica standardizzata, e pertanto si ritiene necessario che il **MIMS chiarisca con maggior dettaglio le motivazioni**, attualmente riferite alla generica necessità di assicurare *“stabilità alla pianificazione delle attività”* (finanziarie, operativo/gestionali di carattere attuativo degli investimenti, etc.) sottostanti alla scelta di spostare i programmi *“Sicurezza armamento”*, *“Dismissione contesti obsoleti”*, e parte degli interventi del programma *“Tecnologie per la circolazione”* dalla fattispecie *“investimenti”* a quella relativa alla *“manutenzione straordinaria”*.

**I suddetti interventi di chiarimento sono peraltro da ritenersi essenziali anche al fine di non impattare impropriamente sui canoni di accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale e sui corrispettivi per l’accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ivi forniti, generando fenomeni di *double counting* dei costi sottostanti, in considerazione della circostanza che il CdP-S rappresenta la fonte di finanziamento principale per il mantenimento in efficienza dell’infrastruttura, mentre quanto meno i costi direttamente legati “alla prestazione del servizio ferroviario” sulla infrastruttura ferroviaria nazionale, secondo quanto previsto dalla direttiva 2012/34/UE e dal d.lgs. 112/2015, e quindi necessariamente anche parte dei costi afferenti alla manutenzione, soprattutto ordinaria, devono essere posti a carico dei soggetti che esercitano tali treni.**

In aggiunta, si ritiene di dover evidenziare come le parti contrattuali abbiano considerato necessario fare riferimento, nell’ambito delle attività di manutenzione del prossimo quinquennio, ai seguenti fattori di impatto: la *“vetustà dell’infrastruttura e la complessità orografica”*; la *“crescita della domanda”* di trasporto; la *“crescita dell’infrastruttura”* per effetto delle opere già realizzate nello scorso quinquennio sulla rete e nelle stazioni e degli investimenti programmati per i prossimi anni; la *“rapida obsolescenza di sistemi di sicurezza e telecomunicazione”*, i quali necessiterebbero di continui *“upgrading”*, in quanto le tecnologie che li costituiscono hanno cicli di vita sempre più brevi; il *“climate change e fragilità del territorio”*; la *“digitalizzazione”* dei processi manutentivi. Tali fattori genererebbero vari impatti negativi, tra i quali vengono citati: il *“rischio di un’accelerazione dell’usura”*; il *“maggior numero di oggetti da mantenere”*; vari *“maggiori vincoli ed oneri in fase di intervento”* dovuti alle modifiche normative e all’aggiornamento degli standard tecnici cui fare riferimento, **ma non viene tuttavia fornita alcuna informazione di maggior dettaglio qualitativo e quantitativo di tali impatti, né tanto meno vengono ipotizzati indicatori di misurazione di tali impatti.**

Si rileva, altresì, che nella relazione informativa sullo schema di CdP-S in esame, per fare fronte all’impatto dei suddetti fattori, viene previsto *“un incremento del presidio dell’infrastruttura ed un miglioramento delle prestazioni manutentive per innalzare le performance di qualità della rete percepita da tutti gli stakeholder”* (enfasi aggiunta), ed in particolare l’innalzamento del: *“livello di presidio della rete mediante un piano di potenziamento, in termini di quantità e qualità degli organici, dedicati alle attività di manutenzione”*; **non viene, tuttavia, fornita alcuna indicazione sull’entità di tali incrementi di personale e sulla distribuzione degli stessi sul territorio nazionale rispetto alle diverse esigenze rilevate (ma non adeguatamente circostanziate nella citata relazione informativa) ed emergenti, né tanto meno dei costi sottostanti. Sarebbe, in generale, opportuno che nell’ambito della relazione e dello stesso CdP-S fosse rilevabile la correlazione tra eventuali incrementi di spesa e l’imposizione di standard più elevati e servizi aggiuntivi nei confronti del gestore dell’infrastruttura.**

È inoltre necessario rilevare come, a fronte di interventi di ammodernamento della rete, nella citata relazione informativa si faccia riferimento, ad una *“rapida obsolescenza di sistemi di sicurezza e telecomunicazione”*, i quali necessiterebbero di continui *“upgrading”* non meglio specificati, rendendo quindi necessario, per RFI,

prevedere il potenziamento in quantità e qualità degli organici dedicati alla manutenzione. Stando a quanto sopra, risulterebbe, in sostanza, che tali interventi invece di comportare una riduzione o almeno il mantenimento degli attuali organici e una riduzione della frequenza delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché di sostituzione dei beni, comporterebbero incrementi di costi operativi, di manutenzione straordinaria e d'investimento futuri. **Si ritiene, quindi, necessario che il MIMS valuti, separatamente, l'andamento di tali costi nel tempo e dia indicazione a RFI di adottare specifiche cautele volte ad interrompere - o quanto meno controllare - quello che appare essere un circolo vizioso di interventi di ammodernamento, incremento dei costi sottostanti e dei finanziamenti dedicati necessari, in tendenziale crescita, prefigurando le strategie gestionali ritenute più opportune per massimizzare il beneficio complessivo per la collettività derivante dall'effettuazione di tali interventi.**

E' utile peraltro evidenziare che quanto rilevato pare essere sostanzialmente incoerente con quanto indicato tra i benefici del piano accelerato ERTMS [di cui al "PIANO DI SVILUPPO DI ERTMS (ETCS E GSM-R) SULLA RETE RFI", già oggetto di osservazioni da parte dell'Autorità nell'ambito dell'esame della Bozza di marzo 2022 del Piano Commerciale] ove al paragrafo 7.3.4 è riportato quanto segue: "Lo scenario accelerato, infatti, risulta più vantaggioso in termini finanziari - essendo **connesso a costi d'investimento e di gestione inferiori allo scenario inerziale** - come economici, e permette di anticipare di 14 anni i benefici in termini di sicurezza ed adeguamento al quadro normativo imposto da ANSF, miglioramento delle performance, affidabilità e puntualità garantiti dall'implementazione di ERTMS." (enfasi aggiunta). Tali considerazioni conclusive, seppur relative a quello che probabilmente rappresenta l'intervento di ammodernamento tecnologico principale che vedrà impegnata RFI nei prossimi anni, non paevano – infatti - limitazioni di sorta dei benefici indotti dall'innovazione impiantistica e tecnologica, causate dagli svantaggi derivanti dal potenziale incremento della velocità di sostituzione (e quindi dei costi correlati) legata alla ridotta vita utile dei componenti tecnologici impiegati.

Deve, inoltre, rilevarsi che il suddetto passaggio di alcuni interventi dal CdP-I al CdP-S comporta anche che nella citata relazione informativa siano evidenziati vari obiettivi per il prossimo biennio, tra i quali, ad esempio, "ridurre del 26% [i] deviatori montati su traverse in legno attraverso il rinnovo e la sostituzione con deviatori montati su traverse in cemento armato;" nonché "ridurre l'obsolescenza di apparecchiature tecnologiche (sistemi di sicurezza e segnalamento e strumenti di comando e controllo della circolazione) attraverso l'impiego di sistemi a tecnologia innovativa e maggiormente performanti che rispondono all'evoluzione del traffico in coerenza con i modelli di esercizio.", senza che siano previsti – tuttavia - specifici obiettivi di performance e correlate penali/premialità per il gestore.

\*\*\*\*\*

In relazione ai contenuti contrattuali riferiti rispettivamente al PMdA ed ai servizi extra-PMdA si indicano di seguito alcune esigenze di specificazione.

Con riferimento all'articolo 3, comma 1, dello schema di contratto in esame, si evidenzia che viene ivi individuato l'oggetto del contratto stesso come: "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); 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*". Le obbligazioni finanziarie assunte dal Ministero sono ulteriormente specificate in particolare all'articolo 7 e negli allegati 4a e 4b.

**Si rileva che le citate clausole contrattuali non appaiono essere coerenti con quanto previsto dall'allegato II "Principi e parametri fondamentali del contratto di programma" del d.lgs. 112/2015 (e dal corrispondente allegato V alla direttiva 2012/34/UE):**

- nella parte (punto 1) in cui si stabilisce che l'ambito di applicazione del contratto è strutturato in conformità all'articolo 13 del d.lgs. n. 112/2015, ossia faccia riferimento alle diverse tipologie di servizi offerti da RFI quale gestore dell'infrastruttura ex art. 13, comma 1), operatore degli impianti di servizio di cui all'art. 13, comma 2, e fornitore dei servizi di cui all'art. 13, commi 9 e 11;
- e nella parte (punto 2) in cui si stabilisce che il contratto contenga "la ripartizione dei fabbisogni e dei fondi assegnati per i servizi dell'infrastruttura elencati nell'allegato II", ove il rimando all'allegato II deve essere evidentemente inteso come facente riferimento all'allegato II alla direttiva 2012/34/UE, i cui contenuti sono recepiti nei sopra citati commi 1, 2, 9 e 11 dell'articolo 13 del d.lgs. 112/2015.

Sarebbe quindi opportuna una più puntuale definizione delle voci di spesa accompagnata dall'indicazione della destinazione dei finanziamenti alle principali voci di spesa, ovviamente tenendo in considerazione la necessaria elasticità d'uso degli stessi finanziamenti al fine di garantire adeguata autonomia gestionale e rapidità di intervento da parte del gestore dell'infrastruttura.

Si rileva, inoltre, che l'indicata assenza di coerenza rischia di pregiudicare, o quanto meno non favorire, l'auspicabile coordinamento del sistema di incentivi di cui all'articolo 30, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, con gli incentivi "attuati attraverso misure di regolamentazione ai sensi dell'articolo 30, paragrafo 3 della direttiva 2012/34/UE" (d.lgs. 112/2015, allegato II, punto 5), quest'ultime di competenza dell'Autorità e comprendenti in particolare le misure della delibera n. 96/2015 volte a garantire: (i) con riferimento ai processi di *costing*, che i costi presi in considerazione nella determinazione dei canoni per l'accesso all'infrastruttura e i corrispettivi per l'accesso agli impianti e la fruizione dei servizi ivi forniti, siano costi pertinenti ed efficienti, e che venga rispettato, per i servizi extra PMdA, quanto previsto dal punto 4.1 dell'allegato A alla delibera n. 130/2019; (ii) con riferimento ai processi di *pricing*, che le prassi commerciali di incentivazione del traffico tramite offerta di tariffe promozionali sortiscano gli effetti di sviluppo del traffico auspicati.

È opportuno sottolineare come l'articolazione delle attività oggetto del contratto (e dei relativi finanziamenti) sulla base della classificazione dei servizi di cui all'articolo 13, commi 1, 2, 9 e 11 del d.lgs. 112/2015, faciliterebbe anche la verifica del rispetto delle disposizioni in materia di aiuti di Stato, espressamente richiamate dall'articolo 15, comma 3, del d.lgs. 112/2015. Mentre infatti l'assegnazione di finanziamenti per la gestione dell'infrastruttura (articolo 13, comma 1) non pone particolari problemi sotto tale profilo, il finanziamento degli altri servizi potrebbe avere effetti distorsivi della concorrenza, essendo alcuni di essi forniti appunto in condizioni di mercato.

Si evidenzia, infine, che, nelle delibere n. 172/2021 del 6 dicembre 2021 e 43/2022 del 23 marzo 2022, l'Autorità ha rilevato come per alcuni servizi forniti da RFI (ad esempio scali merci e scali di smistamento, che rientrano tra quelli di cui all'articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015), benché la contabilità regolatoria di RFI evidenzia che i ricavi coprono solo in piccola parte i costi e vi sia il rischio concreto di un "circolo vizioso tra riduzione della domanda e aumento delle tariffe", RFI stessa non ha fornito elementi per valutare la sostenibilità dell'attuale gestione, né le azioni intraprese o che intende intraprendere per perseguire i necessari recuperi di redditività.

**Rispetto a tali servizi, appare pertanto particolarmente importante verificare la possibilità di copertura di almeno parte dei costi con i finanziamenti previsti dal contratto di programma parte servizi.**

Sempre con riferimento al tema dei finanziamenti, nell'ambito del CdP-S, non sono esplicitate le risorse necessarie a RFI inerenti alla particolare tipologia dei servizi di navigazione nello Stretto di Messina, distinti per servizi di continuità territoriale tramite navi traghetto, servizi passeggeri veloci sulla tratta Villa San Giovanni-Messina e servizi passeggeri veloci sulla tratta Reggio Calabria-Messina; inoltre, relativamente ai servizi con mezzi veloci sul collegamento Villa San Giovanni-Messina, analogamente a quanto già avviato per i servizi sulla relazione Reggio Calabria-Messina dal MIMS, **pare opportuno che sia data evidenza dei provvedimenti che lo stesso MIMS intende adottare per favorire l'apertura al mercato di tali servizi in ottemperanza al quadro normativo eurolunitario, con applicazione della delibera ART n. 22/2019.**

#### Monitoraggio:

È necessario osservare che nell'articolato dello schema di contratto in esame, all'articolo 5, comma 17, lettera d), si fa riferimento ad uno strumento di monitoraggio definito in allegato 6c, inoltre, all'articolo 8, comma 3, si fa riferimento al "*monitoraggio delle attività di Manutenzione Straordinaria*"; non è presente, tuttavia, alcun obiettivo quantitativo specifico legato alla manutenzione straordinaria, facendosi semplicemente riferimento, nella relazione informativa allegata allo schema di CdP-S, ad obiettivi del tutto generici di ottimizzazione ed efficientamento, privi tuttavia di forme di declinazione adeguata e correlazione cogente ad obiettivi quantitativi.

Per quanto riguarda il tema del "*Monitoraggio di Qualità della Rete*" di cui agli allegati 1a, 1b, e 1c - ove sono rispettivamente riportati i livelli degli indicatori di prestazione attesi negli ambiti: "*tempi di primo intervento e livello di guasti*"; "*indicatori di puntualità (differenziati per tipologia di servizio)*"; "*safety*" e "*security*", "*customer satisfaction*" in ambito stazioni, e "*sostenibilità [ambientale] dei servizi e delle attività RFI*" – si ritiene necessario evidenziare quanto segue.

Con riferimento al "*Livello di disponibilità e affidabilità manutentiva*" di cui all'allegato 1a, si osserva come nella relazione informativa non sia chiarito:

- (i) quali siano state le prestazioni garantite da RFI nell'ambito del precedente CdP-S in termini di tempo di intervento in caso di anomalie e numerosità di anomalie/km e
- (ii) quale sia il percorso di progressivo miglioramento imposto dal concedente ad RFI a fronte dei finanziamenti di cui si prevede l'erogazione; si ritiene quindi necessario che la relazione sia opportunamente integrata e le clausole contrattuali oggetto di integrazione e valutazione anche con riferimento all'idoneità dei tempi massimi di intervento previsti nel suddetto allegato 1a.

Per quanto riguarda gli indicatori di puntualità dei servizi di trasporto (allegato 1b), lo schema di contratto in esame mantiene la seguente classificazione: "Mercato", "Lunga percorrenza Servizio Universale"; "Regionale"; "Merci". Si osserva, tuttavia, che tale classificazione risulta di scarsa chiarezza in quanto, prendendo a riferimento il file di supporto "*PIC\_MUW\_Criteri di selezione Report PICSA.pdf*" della piattaforma PIC del gestore:

- 1) Il segmento "Mercato" comprenderebbe tutti servizi con categoria commerciale ES comprensivi, quindi, tanto dei servizi alta velocità, quanto dei servizi su rete convenzionale, ma effettuati con materiali ETR o AGV/Italo EVO;
- 2) Il segmento "Lunga percorrenza Servizio Universale" comprenderebbe i servizi lunga percorrenza "(EXP, IC, EC, EN)" ossia servizi espressi, intercity, ma anche eurocity ed euronight, che rappresentano

servizi completamente diversi gli uni dagli altri e che non possono essere certo riferiti, nella propria totalità, ai servizi “universali” da intendersi esclusivamente come servizi soggetti a O.S.P.

**Si ritiene opportuno, quindi, che nell’allegato 1b di cui trattasi si esplicitino meglio tali segmenti di mercato prevedendo, al fine di individuare obiettivi di puntualità congruenti con le effettive necessità della collettività di utenti nelle sue diverse caratterizzazioni, una categoria a mercato comprensiva dei soli servizi alta velocità, una categoria a mercato comprensiva di servizi non alta velocità (ad esempio i treni internazionali o treni ES effettuati esclusivamente su rete convenzionale e velocità massime non superiori a 250 km/h) , una categoria O.S.P. lunga percorrenza (comprensiva sia di eventuali servizi ad alta velocità, che di servizi non ad alta velocità). Quanto poi alle modalità di calcolo di tali indicatori di puntualità, sarebbe opportuno che le stesse tenessero in considerazione anche i livelli di puntualità nelle stazioni intermedie.**

Inoltre, in considerazione del fatto che all’interno del perimetro del CdP-S rientrano anche i servizi di navigazione nello Stretto di Messina, si ritiene necessario che il MIMS individui due ulteriori specifici segmenti di mercato (uno per le navi traghetto e uno per i servizi veloci esclusivamente passeggeri di attraversamento), che misurino le prestazioni di puntualità, nonché le ulteriori condizioni minime di qualità di cui alla delibera dell’Autorità n. 96/2018 recante “*Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 37/2016. Conclusione del procedimento.*”.

Sempre per quanto riguarda i valori obiettivo individuati nell’ambito dell’allegato 1b, si osserva che, dal confronto tra i risultati ottenuti da RFI in termini di puntualità nel 2021 (come da allegato “*Dati Puntualità Nessuna Esclusione ed RFI CONSUNTIVI 2021 - OBIETTIVI 2022*” disponibile in ePIR) e gli obiettivi proposti nell’allegato 1b per ogni anno a partire dal 2022, si ottiene:

Segmento	2021 (consuntivo)	2022 (obiettivo CdP-S)
Mercato	86,81%	86,5 (+/- 0,6) %
Servizio Universale	86,12%	85,8 (+/- 0,5) %
Regionale	96,66%	96,3 (+/- 0,1) %
Merci	92,82%	92,4 (+/- 1,5) %

Da tale tabella si desume come i valori obiettivo definiti in CdP-S non rappresentino delle soglie minime di prestazione richiesta, ma siano piuttosto da leggersi rispetto alla cosiddetta “Possibile oscillazione della soglia di performance”, che consente a RFI anche di abbattere il proprio obiettivo portandolo addirittura al di sotto del consuntivo dell’anno precedente. Si osserva che tale soglia non può avere alcun valore logico, se non, infatti, quello di ridurre il valore obiettivo e quindi paradossalmente “premiare” nel 2022 e negli anni seguenti valori di prestazione inferiore a quelli già raggiunti in passato, che sarebbero invece da garantire o migliorare. Si ritiene, quindi, necessario che le parti contrattuali eliminino tale parametro di oscillazione e fissino esclusivamente un livello minimo di puntualità sufficientemente “sfidante”, al di sotto del quale l’obiettivo non sia da considerarsi raggiunto.

Per quanto riguarda il valore da assegnare come obiettivo, si ritiene necessario osservare come il segmento “Mercato” presenti un livello obiettivo superiore al segmento “Lunga percorrenza Servizio Universale”. A giudizio dell’Autorità tale differenza non pare essere motivata da un punto di vista meramente tecnico. E’ infatti noto come, nel corso degli anni, le tracce dei servizi denominati “universali” abbiano presentato una progressiva e ingiustificata riduzione di velocità massima d’impostazione e commerciale, a fronte di un notevole incremento di velocità commerciale per i servizi denominati a mercato, ed in particolare dei servizi alta velocità; ciò comporterebbe, nella pratica, per i servizi cosiddetti “universali” (definiti impropriamente

in tal modo come meglio spiegato in precedenza) una notevole disponibilità di “allungamenti” di percorrenza, e quindi una notevole capacità di recupero di eventuali ritardi da parte di tali treni. Non è quindi comprensibile la motivazione posta alla base non solo di prestazioni generalmente così scadenti per tali treni, ma addirittura di obiettivi prestazionali così fortemente penalizzanti. La combinazione tra bassa regolarità (vedi basso obiettivo di puntualità) e bassa velocità commerciale<sup>3</sup> di tali servizi di trasporto, oltre che ad una ridotta capillarità e frequenza degli stessi anche con riferimento a quelli rientranti nel contratto OSP tra Trenitalia S.p.a. e MIMS, rappresenta un evidente disincentivo allo sviluppo e al miglioramento degli stessi servizi, incidendo negativamente sulla loro attrattività nei confronti degli utenti finali.

**È quindi, in conclusione, necessario che il concedente valuti di assegnare, come obiettivo di puntualità per il segmento (o i segmenti, nel caso in cui il MIMS voglia aderire a quanto sopra proposto da questa Autorità) “Lunga percorrenza Servizio Universale” un valore di almeno l’87% e in ogni caso superiore a quello assegnato al segmento “Mercato”.**

Si ritiene, inoltre, necessario che:

- il concedente assegni, per i rimanenti segmenti di mercato, obiettivi almeno non inferiori ai valori di consuntivo dell’anno 2019 (l’ultimo prima della pandemia);
- valuti l’individuazione, oltre che di obiettivi di puntualità a livello nazionale, di obiettivi di puntualità per singolo territorio o direttrice di traffico, per meglio misurare le effettive prestazioni del GI nelle varie porzioni della rete nazionale.

Si ritiene, altresì, utile rappresentare come nel CdP-S in esame e nei relativi allegati, nonché nella relazione accompagnatoria, venga richiamato il solo Regolamento CE 1371/2007, senza fare riferimento al nuovo regolamento UE 2021/782, che si applicherà del 7 giugno 2023, durante il periodo di vigenza del sottoscrivendo CdP-S.

Sempre con riferimento al quadro normativo-regolamentare di origine eurounitaria, ferme restando le eventuali determinazioni dell’Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali ed autostradali (ANSFISA) al riguardo, va inoltre evidenziato che l’obiettivo di *safety* attualmente previsto nell’Allegato 1c allo schema di CdP-S in esame prevede che il gestore resti “(...) *al di sotto del NRV assegnato all’Italia per la categoria di rischio ferroviario “società nel suo insieme”*”, facendo evidentemente riferimento al *Common Safety Method for assessment of achievement of safety targets*, di cui alla Decisione 2009/460/EC, ed ai *National Reference Values (NRVs)* stabiliti dalla Decisione 2012/226/EU. Tali NRVs rappresentano effettivamente valori massimi dei livelli di rischio da non superare, e possibilmente ridurre, per i sistemi ferroviari dei Paesi membri della UE e sono stati determinati per le sei distinte categorie di percettori del rischio: Passeggeri (NRV 1.1 e NRV 1.2); Staff, inclusivo del personale dei subappaltatori (NRV 2); utenti dei passaggi a livello (NRV 3.1); altri (NRV 4); persone non autorizzate sul sedime ferroviario (*Trespassers*, NRV 5); società nel suo insieme (NRV 6). Sarebbe quindi opportuno che il gestore si ponesse come obiettivo il rispetto non solo dell’NRV 6 di cui sopra, ma anche degli altri citati NRV.

Si osserva, infine, come tra gli obiettivi presenti nei pertinenti allegati del CdP-S in esame, ne manchino alcuni previsti nell’allegato II al d.lgs. 112/2015 e nell’allegato V alla direttiva 2012/34/UE; tra questi, l’Autorità ritiene necessario evidenziare in particolare quelli di maggiore interesse regolatorio ossia:

---

<sup>3</sup> Si considerino, al riguardo, anche le scelte intraprese da Trenitalia S.p.A. di effettuare treni intercity diurni con locomotori E464, aventi velocità massima di 160 km/h e riservati normalmente ai treni regionali, invece che con i locomotori normalmente utilizzati, che consentono di raggiungere una velocità massima di 200 km/h, o dei materiali ETR, o dei locomotori E414, non più utilizzati per servizi AV.

- i) la capacità della rete
- ii) la gestione degli asset
- iii) i volumi di attività e di spesa annuale
- iv) l'entità del possibile ritardo accumulato nella manutenzione e i beni materiali che saranno eliminati gradualmente e daranno pertanto origine a diversi flussi finanziari.

Obiettivi che dovrebbero essere individuati in coerenza con le assunzioni del piano commerciale elaborato dallo stesso gestore.

### Penali

In relazione agli obblighi dei contraenti (articolo 5 del CdP-S), al punto 8 è stabilito l'obbligo di RFI di rispettare i termini per le comunicazioni previste dal CdP-S all'art. 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.9, 8.1 e 8.2 e che la mancata osservanza di tale obbligo costituisce inadempimento sanzionabile con l'applicazione della penale di cui all'art. 9.3, il quale prevede che il mancato rispetto di tali obblighi e tempistiche costituisce inadempimento dopo la prima diffida ad adempiere che il MIMS dovesse effettuare. Qualora tale inadempimento dovesse essere provato, è prevista l'applicazione delle penali di cui all'Allegato 8. Si osserva che tale allegato definisce l'importo delle penali in caso di mancata osservanza degli obblighi previsti agli artt. 5.4, 5.5, 5.6, 8.1 e 8.2, ma non prevede alcun importo per le penali derivanti dall'eventuale inosservanza degli obblighi previsti dagli artt. 5.7 e 5.9 ovvero nei casi rispettivamente di mancata trasmissione da parte del gestore al MIMS entro il 30 giugno di ogni anno della Relazione annuale sulla sicurezza per l'ANSFISA e mancata osservanza delle scadenze previste dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. **Si ritiene pertanto necessario integrare l'Allegato 8 con gli importi di tali penali.**

Per quanto riguarda l'articolo 8 del CdP-S:

- al punto 2 è stabilito genericamente che il Rendiconto Annuale del Cdp-S venga trasmesso al MIMS successivamente all'approvazione del bilancio di RFI, senza specificare un termine massimo entro il quale il Gestore è tenuto a trasmettere tale rendiconto;
- al punto 3 è previsto l'impegno da parte di RFI, in relazione alle attività di manutenzione straordinaria, a fornire due volte l'anno (entro aprile e settembre) una scheda di monitoraggio conforme a quanto previsto dal CdP-S. In relazione al mancato rispetto dei termini per la trasmissione di tale scheda, l'allegato 8 non prevede l'applicazione di alcuna penale. **Si ritiene pertanto opportuno aggiornare tale allegato prevedendo l'applicazione di una penale in caso di mancato rispetto dei termini contrattuali.** Al medesimo punto 3 si fa inoltre riferimento all'osservanza degli obblighi previsti dall'articolo 5, comma 15, lettera a). Si osserva che tale lettera non è presente al comma 15, volendosi forse fare riferimento al comma 17;
- al punto 4, con riferimento al monitoraggio Qualità della Rete, è previsto l'impegno da parte del gestore a trasmettere al MIMS, entro il mese di marzo di ogni anno, i valori target dell'indicatore di Puntualità, senza tuttavia prevedere una penale in caso di mancato rispetto di tale termine di trasmissione. **Si ritiene pertanto opportuno definire l'applicazione di una penale al verificarsi di tale condizione e il cui importo dovrà essere esplicitato nell'Allegato 8.**
- al punto 5 viene stabilito che per gli "Altri indicatori di performance orientati agli utenti" RFI si impegna a garantire, e possibilmente a migliorare, i valori target riportati nell'allegato 1c. Oltre a osservare che la previsione ad un mero impegno da parte del Gestore a garantire tali livelli e tantomeno la possibilità a migliorarli sia insufficiente, si ritiene necessario evidenziare che in caso di mancato raggiungimento di tali obiettivi, nel Contratto non sono previste penali; **si ritiene pertanto**

**necessario aggiornare l'Allegato 8 del Contratto con l'indicazione anche delle penali da applicare nel caso di mancato raggiungimento dei valori target previsti per tutti gli indicatori contenuti nell'Allegato 1c.**

Infine, all'articolo 9 del CdP-S, al punto 4 è stabilito il limite massimo dell'importo complessivo di tutte le penali previste dal CdP-S, pari al 2 per mille delle risorse annualmente erogate al Gestore. **Si osserva come tale soglia massima appaia eccessivamente limitata e non adeguatamente incentivante per RFI al fine di ottimizzare le pertinenti prassi e procedure gestionali e conseguire l'obiettivo del pieno rispetto degli obblighi contrattuali.**

\*\*\*

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, è reso il Parere ai sensi dell'articolo 15, comma 2, del d.lgs. 112/2015.

Il presente Parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 26 luglio 2022

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)