

## DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

### COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 27 luglio 2021.

**Parere sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a.** (Delibera n. 45/2021).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

Vista la legge 14 luglio 1993, n. 238, e successive modificazioni, recante «Disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.a.», di seguito FS, che prevede, in particolare, ai sensi dell'art. 1, il preventivo parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto, di seguito CIPET, istituito con la legge 4 giugno 1991, n. 186, art. 1, comma 1;

Visto l'art. 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, che ha disciplinato le funzioni dei Comitati soppressi ai sensi dell'art. 1, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, recante «Regolamento recante devoluzione delle funzioni dei Comitati interministeriali soppressi e per il riordino della relativa disciplina» tra i quali è ricompreso il CIPET, trasferendo a questo Comitato una parte delle competenze dello stesso, tra cui, come indicato alla lettera c) del citato art. 3, comma 1, la valutazione dei piani e programmi che prevedano interventi incidenti sul settore dei trasporti;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il sistema di monito-

raggio degli investimenti pubblici, di seguito MIP, con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Visto l'atto di concessione FS di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 31 ottobre 2000, n. 138T, e successive modificazioni, riguardante la rete ferroviaria nazionale, con scadenza al 31 ottobre 2060;

Visto lo statuto di Rete ferroviaria italiana S.p.a., di seguito RFI, - società con socio unico, che è subentrata a tutti gli effetti a FS nei rapporti in essere per quanto riguarda il citato atto di concessione e il relativo contratto di programma;

Considerato che RFI è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di FS a norma dell'art. 2497-sexies del codice civile e del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante «Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione).» il quale, in particolare, all'art. 15, comma 1, prevede che: «I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. 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»;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto, di seguito CUP, e, in particolare:

1. la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla delibera di questo stesso Comitato 29 settembre 2004, n. 24, con la quale ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve altresì essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede tra l'altro l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti CUP, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;



3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia» e successive modificazioni, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il citato decreto-legge n. 76 del 2020, e, in particolare, l'art. 41, comma 1, concernente il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio degli investimenti pubblici;

Visto il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, da ultimo modificato dall'art. 2 del trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007 e ratificato dall'Italia con la legge 2 agosto 2008, n. 130;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Considerato che le attribuzioni al CIPE sulla «valutazione dei piani e programmi che prevedano interventi incidenti sul settore dei trasporti», sono state fatte salve dall'art. 37, comma 6-ter, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici» convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che istituendo l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito ART, espressamente stabilisce che «restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti», di seguito MIT, «del Ministero dell'economia e delle finanze», di seguito MEF, «nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma»;

Visto il regolamento dell'Unione europea, di seguito UE, n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;

Visto il regolamento UE, n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento UE n. 913 del 2010 e che abroga i regolamenti della Comunità europea, n. 680 del 2007 e n. 67 del 2010;

Visto l'art. 7-ter, comma 2, del decreto-legge 26 aprile 2013, n. 43, recante «Disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale di Piombino, di contrasto ad emergenze ambientali, in favore delle zone terremotate del maggio 2012 e per accelerare la ricostruzione in Abruzzo e la realizzazione degli interventi per Expo 2015» convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2013, n. 71;

Viste le disposizioni in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

1. l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari» convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio

finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

2. la delibera di questo Comitato 28 gennaio 2015, n. 15, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario, di cui alla delibera di questo Comitato 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* n. 234 del 2011 e la relativa *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* n. 281 del 2011;

Visto il decreto del MIT del 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, che ha soppresso la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro del 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, attribuendo i compiti di cui all'art. 3 del medesimo decreto alle direzioni generali competenti del MIT, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

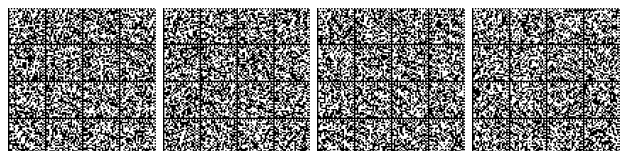
Viste la delibera ART 13 novembre 2015, n. 96, recante «Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria», e le delibere seguenti;

Visto il citato decreto legislativo n. 50 del 2016, concernente, in particolare, l'aggiudicazione dei contratti di concessione, gli appalti pubblici e le procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture che ha abrogato e sostituito il citato decreto legislativo n. 163 del 2006;

Visto il citato decreto legislativo n. 50 del 2016, che, con riferimento alla programmazione infrastrutturale, ha individuato i due seguenti strumenti di pianificazione e programmazione:

1. il Piano generale dei trasporti e della logistica, di seguito PGTL, che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese;

2. il Documento pluriennale di pianificazione, di seguito DPP, che, oltre a quanto stabilito dal comma 2, dell'art. 2 del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche» e successive modificazioni, contiene gli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il PGTL;



Visto il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, concernente l'attuazione della direttiva UE 2016/2370 per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria;

Visto il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, di recepimento della direttiva UE 2016/797, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;

Visto il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, di recepimento della direttiva UE 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie;

Visto il contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti, di seguito CdP-I 2017-2021, sottoscritto il 20 dicembre 2018 e il 28 gennaio 2019, rispettivamente da RFI e il MIT e le sue successive modificazioni;

Viste le delibere con le quali questo Comitato ha approvato i progetti preliminari o definitivi delle infrastrutture strategiche incluse nei contratti di programma tra MIT e RFI e/o ha assegnato risorse alle medesime infrastrutture, nell'ambito del citato programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera di questo Comitato 8 agosto 2017, n. 66, con la quale il Comitato ha espresso parere favorevole sul CdP-I 2017-2021;

Vista la delibera di questo Comitato 28 novembre 2018, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera di questo Comitato 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS)»;

Visto l'art. 16 della citata legge n. 48 del 1967, come modificato dall'art. 4, comma 12-*quater* - del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 recante «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici», convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il quale dispone che in caso di assenza o impedimento temporaneo del Presidente del Consiglio dei ministri, il Comitato è presieduto dal Ministro dell'economia e delle finanze in qualità di vice presidente del Comitato stesso e che, in caso di assenza o di impedimento temporaneo anche di quest'ultimo, le relative funzioni sono svolte dal Ministro presente più anziano per età;

Vista la delibera di questo Comitato 24 luglio 2019, n. 37, con la quale il Comitato ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021;

Visto il decreto interministeriale tra il MIT e il MEF, registrato dalla Corte dei conti, in data 26 ottobre 2020, n. 365, di approvazione dell'aggiornamento 2018-2019 CdP-I 2017-2021, emesso dopo i previsti pareri della VIII<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato della Repubblica e della 14<sup>a</sup> Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati;

Visto il decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, recante «Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili» convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, che all'art. 40 comma 1-*bis*,

ha autorizzato la spesa di 460 milioni di euro per l'anno 2019, per il finanziamento di investimenti infrastrutturali nella rete ferroviaria nazionale;

Vista la legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022» (legge di bilancio 2020) ed in particolare l'articolo 1:

1. comma 14 che prevede che «Nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo da ripartire con una dotazione di 435 milioni di euro per l'anno 2020, di 880 milioni di euro per l'anno 2021, di 934 milioni di euro per l'anno 2022, di 1.045 milioni di euro per l'anno 2023, di 1.061 milioni di euro per l'anno 2024, di 1.512 milioni di euro per l'anno 2025, di 1.513 milioni di euro per l'anno 2026, di 1.672 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e di 1.700 milioni di euro per ciascuno degli anni 2033 e 2034»;

2. comma 18, che prevede che «Al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali 2026 sotto il profilo ambientale, economico e sociale, in un'ottica di miglioramento della capacità e della fruibilità delle dotazioni infrastrutturali esistenti e da realizzare, per le opere di infrastrutturazione, ivi comprese quelle per l'accessibilità, è autorizzato un finanziamento per la realizzazione di interventi nei territori delle Regioni Lombardia e Veneto e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, con riferimento a tutte le aree olimpiche, per un importo di 50 milioni di euro per l'anno 2020, 180 milioni di euro per l'anno 2021, 190 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026, con corrispondente riduzione delle risorse di cui al comma 14»;

3. comma 28, che prevede che «L'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è ridotta di 40 milioni di euro nell'anno 2020 ed è incrementata di 40 milioni di euro nell'anno 2021 e di 350 milioni di euro nell'anno 2026»;

Visto il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica» convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, che all'art. 13 comma 5 prevede che «Le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del gestore ai sensi e per gli effetti del infrastrutturali gli effetti del decreto del Ministro delle infrastrutture trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. Agli interventi per la manutenzione e per l'eventuale potenziamento della linea si provvede secondo le modalità e con le risorse previste nei contratti di programma di cui all'art. 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112»;



Visto l'art. 208, commi 3, 4 e 5, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, recante «Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19», convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

Considerato che l'aggiornamento 2020-2021 è predisposto ai sensi dell'art. 3, comma 2, del vigente CdP-I 2017-2021, il quale prevede che a «decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali, le parti provvederanno alla stipula di uno specifico atto di aggiornamento al contratto stesso» e che, per quanto riguarda i profili finanziari, il comma 3 dello stesso art. 3 prevede che: «in conseguenza di disposizioni normative o delibere CIPE che provvedono a stanziare ed assegnare risorse finanziarie specificatamente dedicate a puntuali interventi o programmi ivi previsti, successive all'approvazione del presente contratto, le citate disposizioni avranno immediata efficacia per il gestore [RFI]. Le parti provvederanno comunque a recepire le modifiche intervenute alle tabelle e tavole nel primo aggiornamento utile del presente contratto»;

Visto il regolamento UE, n. 2020/852, del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 (c.d. regolamento «Tassonomia»), relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili:

1. mitigazione dei cambiamenti climatici (quantomeno contribuire a ridurre CO<sub>2</sub>);
2. adattamento ai cambiamenti climatici (quantomeno non creare effetti negativi su clima, persone, natura);
3. uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine;
4. transizione verso un'economia circolare;
5. prevenzione e riduzione dell'inquinamento;
6. protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi;

Visto il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ed in particolare gli articoli 41 e 42, rispettivamente rubricati «Semplificazione del Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici e riduzione degli oneri informativi a carico delle amministrazioni pubbliche» e «Semplificazioni dell'attività del CIPE»;

Visto il decreto del 7 dicembre 2020, con il quale il MIT ha individuato le opere infrastrutturali da realizzare a valere sulle risorse stanziare dall'art. 1, comma 18, della citata legge n. 160 del 2019, per la realizzazione di interventi al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali 2026;

Visto il regolamento UE, n. 2020/2094, del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 dicembre 2020, che istituisce lo strumento dell'Unione europea per la ripresa, a sostegno dell'economia dopo la crisi COVID, ed in particolare il piano denominato «Next generation EU»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, recante «Ripartizione del fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese» ai sensi della citata legge n. 160 del 2019;

Vista la legge 30 dicembre 2020, n. 178 e, in particolare, la sezione II, che reca il rifinanziamento della legge n. 266 del 2005, art. 1, comma 86 (contributo in conto impianti a favore del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale), per il complessivo importo di 3.684,75 milioni di euro allocati sul capitolo 7122/MEF piano gestionale 2;

Visto il decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, recante «Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio, del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea», convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, il quale all'art. 13, commi 16 e 17, prevede, al fine di ridurre i tempi di realizzazione dei lavori relativi al 1° lotto funzionale della tratta AV/AC Verona-Vicenza-Padova e di consentire l'attivazione di detto lotto funzionale entro il 31 dicembre 2026, l'autorizzazione per RFI ad avviare i lavori del secondo lotto costruttivo Verona-bivio Vicenza per un importo complessivo di 1.776 milioni di euro, nelle more dell'approvazione dell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021;

Visto il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 7 dicembre 2020, recante «Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026» che, all'art. 1 individua le opere infrastrutturali, comprese quelle per l'accessibilità, distinte in opere essenziali, connesse e di contesto, da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, disponendo per ciascuna di esse il relativo finanziamento a valere sulle risorse di cui al comma 18 della citata legge n. 160 del 2019;

Considerato che in data 12 gennaio 2021 il Consiglio dei ministri e, nelle sedute del 26 e 27 aprile il Parlamento italiano, hanno approvato una prima versione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, di seguito PNRR;

Visto il «Regolamento UE n. 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il Dispositivo per la ripresa e la resilienza»;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, ed in particolare:

1. l'art. 2, il quale ha previsto che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sia ridenominato Ministero della transizione ecologica;
2. l'art. 5, il quale ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di seguito MIMS;
3. l'art. 6, il quale ha previsto che il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo sia ridenominato Ministero della cultura;



Considerato che il 30 aprile 2021 il PNRR è stato ufficialmente trasmesso dal Governo alla Commissione europea, ai sensi dell'art. 18 del citato regolamento (UE) n. 2021/241;

Visto il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante «Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti», convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante «Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure», in corso di conversione;

Visto il decreto-legge 22 giugno 2021, n. 89, recante «Misure urgenti in materia di agricoltura e per il settore ferroviario», il quale all'art. 2, comma 1, prevede che «Al fine di permettere l'avvio immediato degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, l'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a., si considera approvato con il parere favorevole espresso da Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti», in deroga alla citata legge n. 238 del 1993 che prevede, invece, anche l'espressione del parere da parte delle commissioni parlamentari permanenti competenti per materia;

Considerato che il 13 luglio 2021 il Consiglio dell'Unione europea ha approvato la valutazione del PNRR dello Stato italiano, mediante l'adozione della decisione di esecuzione di cui all'art. 20 del citato regolamento (UE) n. 2021/241;

Vista la legge 23 luglio 2021, n. 106, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante «Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali», che ha abrogato il sopra citato decreto-legge n. 89 del 2021, ma in materia di CdP-I ha previsto l'introduzione dell'art. 73-ter che prevede:

1. «Al fine di permettere l'avvio immediato degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, l'aggiornamento, per gli anni 2020 e 2021, del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società Rete Ferroviaria Italiana si considera approvato con il parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per la società Rete Ferroviaria Italiana ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti»;

2. «L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, relativamente agli interventi i cui oneri sono a carico delle risorse previste per l'attuazione di progetti compresi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, resta subordinata alla definitiva approvazione del medesimo Piano da parte del Consiglio dell'Unione europea.»;

3. «Al fine di favorire lo sviluppo delle aree interessate dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016, è assegnato alla società Rete Ferroviaria Italiana un contributo di 40 milioni di euro per l'anno 2021 da destinare:

a) alla progettazione, anche esecutiva, di un primo tratto di ferrovia finalizzata al miglioramento dei collegamenti tra Roma e le aree appenniniche, anche attraverso la revisione e l'aggiornamento dei progetti esistenti già esaminati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile ovvero previsti dal vigente contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società Rete ferroviaria italiana;

b) alla redazione di studi di fattibilità finalizzati al miglioramento dei collegamenti tra i capoluoghi delle province dell'Italia centrale compresi nel cratere sismico e Roma»;

4. «[...] *omissis* [...] Le risorse di cui al presente comma sono recepite nell'aggiornamento del contratto di programma di cui al comma 1, nell'ambito del quale sono individuati gli specifici interventi di cui alle lettere a) e b) del comma 3»;

Valutato che il PNRR dovrà dare attuazione al programma *Next Generation* EU, varato per integrare il Quadro finanziario pluriennale 2021-2027 dell'Unione europea alla luce delle conseguenze economiche e sociali della pandemia COVID;

Considerato che gli interventi ferroviari finanziati dal PNRR sono riportati nell'appendice 9 della relazione istruttoria, denominata «elenco opere PNRR»;

Considerato il ruolo di RFI e le sue principali attività in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che includono:

1. la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale di cui al citato decreto legislativo n. 112 del 2015, ivi incluse le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta velocità/Alta capacità;

2. gli altri compiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie, nonché ogni ulteriore attività necessaria o utile per il perseguimento dei fini istituzionali indicati dalle competenti autorità nazionali e comunitarie e che in tale ambito, le funzioni principali sono relative a:

2.1. assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;

2.2. gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;

2.3. promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione europea;



Vista la nota del MIMS, Ufficio di Gabinetto del Ministro n. 27079 del 15 luglio 2021, con la quale il Capo di Gabinetto del MIMS ha inoltrato al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri, di seguito DIPE, la documentazione relativa all'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021;

Vista la nota di RFI n. 944 del 26 luglio 2021, con chiarimenti urgenti in materia di CUP;

Considerato che il Comitato è chiamato ad esprimere il proprio parere, con osservazioni e raccomandazioni, sull'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021 in base all'art. 1 della citata n. 238 del 1993, e successive modificazioni;

Considerato che l'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021, tiene conto delle «risorse finanziarie aggiuntive» (nuovi finanziamenti) intervenute, che sono costituite da finanziamenti per 31.781,33 milioni di euro, di cui:

1. 12.893,11 milioni di euro dal PNRR - Missione 3, componenti 1 e 2, e Missione 1, componente 3;

2. 10.460 milioni di euro dal citato decreto-legge n. 59 del 2021 (Fondo complementare al PNRR) costituiti da 10.350 milioni di euro recati dall'art. 4, da 80 milioni di euro attribuiti a RFI dall'art. 1, comma 2-ter lettera b), a valere sulle risorse di cui al comma 2 lettera c) punto 2, e da 30 milioni di euro assegnati a RFI a valere sulle risorse di cui al comma 2 lettera c) punto 4, in attuazione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze adottato ai sensi dell'art. 1, comma 7, del medesimo decreto n. 59 del 2021;

3. 3.800 milioni di euro dalla citata legge di bilancio n. 160 del 2019 di cui 3.750 milioni di euro ai sensi dell'art. 1, comma 14 e 50 milioni di euro ai sensi dell'art. 1, comma 28;

4. 3.684,75 milioni di euro dalla citata legge di bilancio n. 178 del 2020;

5. circa 943,47 milioni di euro da altre fonti (Fondo Olimpiadi Milano-Cortina per 103 milioni di euro, c.d. decreto «Rilancio 2016» per 411 milioni di euro e altre fonti per 429,47 milioni di euro);

Preso atto che circa 92 milioni di euro risultano essere stati oggetto di definanziamenti derivante da provvedimenti di legge ed altre disposizioni e che il «saldo netto dei nuovi finanziamenti» risulta essere pari a 31.689,33 milioni di euro;

Considerato che il «valore del portafoglio progetti» dell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021, definito come «Opere in corso» finanziate, è pari a 109.151,02 milioni di euro, con un «incremento netto» di 29.953,15 milioni di euro, rispetto ai 79.197,87 milioni di euro complessivi dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021;

Preso atto che il sopra citato «incremento netto» è ricavato dalla differenza fra il «saldo netto dei nuovi finanziamenti», pari a 31.689,33 milioni di euro e le «Opere ultimate nell'ultimo periodo contrattuale», pari a 1.736,19 milioni di euro, proprio a causa della loro uscita dal perimetro di riferimento delle «Opere in corso»;

Valutato che il totale delle «Opere ultimate con i contratti di programma di RFI» risulta essere pari a 64.524,07 milioni di euro;

Considerato che il valore finanziato del portafoglio progetti (totale dei finanziamenti disponibili per le «Opere in corso») è pari a 109.151,02 milioni di euro, così riassunto:

(milioni di euro)

Aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021	Importi
a) Aggiornamento 2018-2019 «valore del portafoglio progetti»	79.197,87
b) «Saldo netto dei nuovi finanziamenti» aggiornamento 2020-2021	+31.689,33
c) «Opere concluse nell'ultimo periodo contrattuale», uscite dal totale «opere in corso» dell'aggiornamento 2018-2019	- 1.736,19
Totale «valore finanziato del portafoglio progetti» con (a+b-c)	109.151,02

Valutato che l'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021 ha recepito in un unico atto tutte le diverse fonti di finanziamento che hanno stanziato o previsto risorse per investimenti sulla rete ferroviaria nazionale perseguendo una visione unitaria e sinergica con il PNRR;

Considerato che le risorse finanziarie che verranno contrattualizzate nell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021 consentiranno, in coerenza con gli obiettivi del PNRR, nuovi avvii non solo per la sicurezza e l'ammmodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure, e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari, ma anche per lo sviluppo di nuove infrastrutture volte a colmare il *gap* infrastrutturale Nord-Sud per le regioni del Sud, permettendo di puntare sull'alta velocità e sulla velocizzazione della rete per passeggeri e merci, sul completamento dei corridoi ferroviari TEN-T e delle tratte di valico e sul potenziamento dei nodi e delle direttrici ferroviarie;

Considerato che le risorse finanziarie oggetto del CdP-I 2017-2021 e dei suoi aggiornamenti sono così differenziate:

1. finanziamenti la cui destinazione è vincolata a specifici interventi definiti da provvedimenti normativi specifici, da decisioni comunitarie, da decreti di autorità di gestione di programmi di co-finanziamento nazionale ed europeo e per convenzioni stipulate con gli enti locali;

2. finanziamenti la cui destinazione non è vincolata a specifici interventi;

Preso atto che le risorse «vincolate» diventano operative una volta perfezionati gli atti previsti dalla norma e solo a partire da tale momento RFI è autorizzata ad assumere impegni contrattuali con soggetti terzi incaricati della progettazione e realizzazione delle opere.



Preso atto altresì che le risorse «non vincolate» diventano invece operative solo a seguito del completamento dell'iter di approvazione del CdP-I, in quanto solo in quel momento si formalizza la ripartizione delle risorse complessive sulle diverse iniziative in portafoglio e stabilisce il vincolo di destinazione;

Considerato con particolare riguardo alle risorse non vincolate stanziato dalle citate leggi di bilancio n. 160 del 2019 e n. 178 del 2020 e pari complessivamente a 7,5 miliardi di euro, si evidenzia che sono state destinate integralmente, in coerenza con il quadro strategico di riferimento approvato dal CIPE con il CdP-I 2017-2021 ed il successivo aggiornamento 2018-2019, per completare la dotazione finanziaria degli investimenti previsti nel PNRR, che non hanno trovato copertura nel fondo complementare, pertanto le risorse sono state così destinate:

1. 3,0 miliardi di euro per la continuità dei programmi di sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge, tecnologie per la circolazione, e l'efficientamento e per la valorizzazione delle ferrovie turistiche;
2. 2,4 miliardi di euro per il completamento della dotazione finanziaria della direttrice Palermo-Catania e del progetto unificato Nodo di Genova, in coerenza con il PNRR;
3. 1,3 miliardi di euro per la prosecuzione ed il completamento degli interventi su reti regionali e aree metropolitane;
4. 0,5 miliardi di euro per il completamento del finanziamento dei lotti costruttivi sulla linea AV/AC Milano-Verona-Padova, anch'esso in coerenza con il PNRR;
5. 0,2 miliardi di euro per la prosecuzione degli interventi sull'ultimo miglio ferroviario;

Considerato che le novità principali dell'aggiornamento 2020-2021, escluso l'aspetto finanziario sopra citato, sono così sintetizzabili:

1. ridimensionamento dei fabbisogni programmatici previsti nella sezione 4 della tabella A01 «Sicurezza, ambiente ed adeguamento agli obblighi di legge» delle seguenti righe A1004E - «Sicurezza Armamento», A1004D - «Smaltimento materiali inquinanti ed altri obblighi di legge», A1014 - «Piano conservazione opere d'arte», A2004E - «Dismissione contesti obsoleti» e della tabella A02 «Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento» della riga A2001B - «Tecnologie per la circolazione», in quanto saranno oggetto di contrattualizzazione all'interno del nuovo contratto di programma - parte servizi 2022-2026;

2. all'art. 1 («Oggetto») è aggiunto il comma 4-*bis*, quale meccanismo di flessibilità nella gestione dei finanziamenti:

«Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi realizzativi generali condivisi con il presente aggiornamento del contratto, con specifico riferimento alla tempestiva conclusione degli interventi previsti nel PNRR, esclusivamente su tale paniere di investimenti il gestore è autorizzato, dopo preventiva comunicazione al MIMS, a rimodulare temporaneamente tra le diverse esigenze le relative risorse, nel limite del valore dei finanziamenti complessivamente assegnati, con l'obiettivo di raggiungere tutti i *targets* realizzativi del piano, salvaguardando la prosecuzione delle attività in corso e privilegiando riattribuzioni nell'ambito del medesimo territorio regionale; le Parti provvederanno a recepire le modifiche intervenute nel prossimo contratto o nel primo aggiornamento utile»;

3. aggiornamento delle seguenti appendici alla relazione informativa:

appendice 1: dettaglio delibere CIPE per intervento;

appendice 2: dettaglio CUP riferiti ai programmi inseriti nelle tabelle dell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021;

appendice 3: schede interventi aggiornamento 2020-2021 CdP-I 2017-2021;

appendice 4: CdP-I: evoluzione del portafoglio con motivazione delle variazioni di costo rispetto a precedente aggiornamento contrattuale e *dossier* allegati;

appendice 5: CdP-I: evoluzione delle coperture finanziarie per fonte di finanziamento;

appendice 6: relazione interventi finanziati dall'art. 7-*ter* del decreto-legge n. 43 del 2013;

appendice 7: distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate;

appendice 8: risultanze delle valutazioni sulle osservazioni delle Commissioni Parlamentari presentate in occasione dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I;

4. Inserimento delle seguenti nuove appendici alla relazione informativa:

appendice 9: elenco opere inserite nel PNRR;

appendice 10: studi di fattibilità in corso;



Considerato che sotto l'aspetto degli interventi l'importo dell'aggiornamento 2020 - 2021 risulta così distribuito (importi in milioni di euro):

	Valore del portafoglio progetti - Aggiornamento 2018-2019	Saldo dei nuovi finanziamenti - Aggiornamento 2020-2021	Totale: valore del portafoglio progetti - Aggiornamento 2020-2021
A - Portafoglio investimenti in corso e programmatici	66.802,41	27.184,25	93.986,66
Programmi prioritari ferrovie - sicurezza ambiente e adeguamento a obblighi di legge	11.229,57	1.507,63	12.737,20
Programmi prioritari ferrovie - tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	4.571,77	3.333,07	7.904,85
Programmi prioritari ferrovie - valorizzazione turistica delle ferrovie minori	168,71	186,70	355,41
Programmi prioritari ferrovie - valorizzazione delle reti regionali	4.591,06	2.317,19	6.908,25
Programmi città metropolitane	9.543,06	1.617,32	11.160,38
Programma porti e interporti - ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete	658,76	432,40	1.091,15
Programma aeroporti - accessibilità su ferro	594,68	424,00	1.018,68
Interventi prioritari ferrovie - direttrici di interesse nazionale	32.758,53	17.373,20	50.131,73
Sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC - Torino-Milano-Napoli	2.686,29	-7,26	2.679,03
B - Investimenti per lotti costruttivi	12.395,46	2.768,90	15.164,35
Totale portafoglio attivo (A+B)	79.197,87	29.953,15	109.151,02

Considerato che sotto l'aspetto della sostenibilità il *green deal* europeo conferisce un ruolo centrale al trasporto ferroviario, confermato anche dalla «*Sustainable and Smart Mobility Strategy*» della Commissione europea (dicembre 2020), i quali hanno considerato le infrastrutture ferroviarie determinanti per contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti (azzerare le emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2050 e ridurle del 55% entro il 2030) e per completare lo spazio unico europeo dei trasporti delineato con il libro bianco del 2011;

Considerato che la distribuzione territoriale degli investimenti e delle nuove risorse programmate per un totale di 31.689,33 milioni di euro, prevista nell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I 2017-2021, fra le tre aree Nord, Centro e Sud Italia risulta così suddivisa:

	Incremento finanziario con nuove risorse	Distribuzione percentuale rispetto alle nuove risorse
Nord	10.030,28	31,65%
Centro	2.763,67	8,72%
Sud	18.895,30	59,63%
Totale	31.689,33	100,00%

Preso atto che il CdP-I 2017-2021 favorisce gli investimenti sostenibili e che le misure poste in essere da RFI e dal MIMS permettono di realizzare, ai sensi del citato regolamento UE n. 2020/852, un contributo in termini di rispetto degli obiettivi ambientali applicabili (quali la mitigazione dei cambiamenti climatici e la riduzione delle emissioni CO<sub>2</sub> per effetto dello *shift modale* a favore del trasporto ferroviario) o di danno all'ambiente evitato relativamente ad altri obiettivi (come la protezione delle risorse marine);

Vista la nota predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base della odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;





Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Considerato che, all'apertura dell'odierna seduta, il Ministro per il sud e la coesione territoriale, Maria Rosaria Carfagna, risulta essere, tra i presenti, il Ministro componente più anziano e che dunque svolge le funzioni di Presidente del Comitato, ai sensi dell'art. 4, comma 12-*quater* del citato decreto-legge n. 32 del 2019;

Considerato il dibattito svolto durante la seduta odierna del Comitato;

Tenuto conto che dalle verifiche di finanza pubblica effettuate dal Ministero dell'economia e delle finanze in ordine alle risorse destinate alla realizzazione del PNRR è stato verificato che, fermo restando, l'ammontare complessivo delle risorse destinate alla Missione 3, la diversa articolazione tra risorse per progetti in essere e progetti nuovi, determina che l'importo delle risorse da contrattualizzare derivanti da tale fonte di finanziamento risulta pari a 12.651,63 milioni di euro, e non già a 12.655,11 come riportato nell'aggiornamento del CdP-I 2017-2021 sottoposto a questo Comitato;

Esprime parere favorevole sull'aggiornamento del «Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti», per gli anni 2020 e 2021, tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana S.p.a., ai sensi dell'art. 1 della citata legge 14 luglio 1993, n. 238, e successive modificazioni, con le seguenti prescrizioni riportate nel deliberato;

Delibera:

1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili dovrà avviare quanto prima, e comunque in tempi rapidi, una volta pubblicata la presente delibera, le procedure di predisposizione del nuovo contratto di programma - parte investimenti 2022-2026 - per la successiva approvazione da parte di questo Comitato.

2. Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, dovrà predisporre una periodica relazione sull'andamento del contratto di programma, con particolare attenzione per le opere rientranti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, alle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, anche al fine di una successiva informativa al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, di seguito CIPESS, da parte del medesimo Ministero, che dovrà essere trasmessa entro il 30 giugno di ogni anno, fino a chiusura del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

3. Si raccomanda di includere nel prossimo contratto di programma - parte investimenti 2022-2026 - un quadro riepilogativo aggiornato anche delle opere incluse nel programma delle infrastrutture strategiche, al fine di riportare un quadro omogeneo, dello stato di attuazione e programmazione, degli interventi PIS, dividendoli fra: conclusi, in corso di realizzazione, in progettazione (esecutiva, definitiva, preliminare o studio di fattibilità), e in progettazione già sottoposti o ancora da sottoporre al CIPESS.

4. Il nuovo comma 4-*bis*, proposto all'art. 1 del testo contrattuale, verrà inserito come segue:

comma 4-*bis*: al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi realizzativi generali condivisi con il presente aggiornamento del contratto, con specifico riferimento alla tempestiva conclusione degli interventi previsti nell'ambito delle misure del PNRR M3C1 - Misure 1.4, 1.5, 1.7 e 1.8 e M1C3 - Ferrovie turistiche, il gestore è autorizzato, dopo preventiva comunicazione al MIMS, a rimodulare temporaneamente nell'ambito, ove possibile, del medesimo territorio regionale, le relative risorse all'interno delle citate misure nel limite del valore dei finanziamenti assegnati, fermo restando il raggiungimento degli obiettivi fissati dal PNRR e salvaguardando la prosecuzione delle attività in corso; le parti provvederanno a recepire le modifiche intervenute nel prossimo contratto o nel primo aggiornamento utile».

5. L'integrazione all'art. 5, volta a disciplinare le modalità di erogazione delle risorse recate dall'art. 1, comma 18, della citata legge n. 160 del 2019 e allocate sul capitolo 7561 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, riportate al rigo 27 della tavola 2, per il finanziamento degli interventi sulle infrastrutture ferroviarie destinati alle Olimpiadi invernali 2026, va resa coerente con quanto previsto all'art. 4 del decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 7 dicembre 2020, in relazione alle modalità di trasferimento delle risorse in argomento. A tal fine le parole «che vengono erogate dal MIMS a RFI, in base al credito maturato da RFI e in via anticipata sulla base dei fabbisogni previsionali rappresentati a cadenza semestrale, rettificati di eventuali *surplus/deficit* di incassi nel semestre precedente derivanti dalle differenze tra i fabbisogni previsionali rappresentati e gli effettivi lavori effettuati nello stesso periodo» dovranno essere sostituite con le seguenti: «che vengono erogate dal MIMS a RFI secondo le modalità previste all'art. 4 del decreto 7 dicembre 2020 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili».

6. Al fine del monitoraggio dell'andamento della spesa, Rete ferroviaria italiana S.p.a.:

6.1. invierà al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e al Ministero dell'economia e delle finanze l'elenco dei progetti finanziati, identificati con CUP (i quali dovranno riportare la sola indicazione «CUP ATTIVO») e provvisti della classificazione attribuita nel contratto di programma;

6.2. garantirà il costante aggiornamento della banca dati amministrazioni pubbliche, ai sensi del decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 229, che fa fede rispetto agli avanzamenti finanziari, fisici e procedurali degli interventi;

6.3. utilizzerà i CUP assegnati nei documenti relativi ai singoli interventi, con indicazione della spesa sostenuta, dei finanziamenti concessi, della loro data di efficacia e del valore complessivo dei singoli investimenti. A tal fine il Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, il Dipartimento della



Ragioneria generale dello Stato e il Dipartimento per le politiche di coesione concordano modalità nel fornire il necessario supporto tecnico per lo svolgimento di tale l'attività, per garantire la corretta programmazione e il monitoraggio della spesa di ciascun programma e dei relativi progetti finanziati.

7. L'aggiornamento contrattuale deve includere, tra le risorse aggiuntive da contrattualizzare, l'importo di 40 milioni di euro di cui all'art. 73-ter, commi 3 e 4, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, introdotto dalla legge di conversione 23 luglio 2021, n. 106, pertanto Rete ferroviaria italiana S.p.a. deve integrare le tabelle del citato aggiornamento con riferimento agli interventi individuati ed eventualmente l'appendice 10 della relazione informativa, relativa agli studi di fattibilità in corso.

8. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con il supporto del Ministero dell'economia e delle finanze, dovrà verificare, prima della sottoscrizione dell'aggiornamento contrattuale, che il medesimo, in tutte le sue parti, risulti coerente con quanto disposto dal provvedimento di assegnazione delle risorse destinate all'attuazione del PNRR e che riporti la composizione, indicata in premessa, dell'importo complessivo di 10.460

milioni di euro derivanti dal decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

9. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti.

10. Le modifiche apportate all'atto contrattuale esaminato da questo Comitato in recepimento delle prescrizioni di cui ai punti precedenti saranno oggetto di informativa da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nella prossima seduta del Comitato medesimo.

Roma, 27 luglio 2021

*Il Ministro per il sud  
e la coesione territoriale  
con funzioni di presidente*  
CARFAGNA

*Il segretario*  
TABACCI

*Registrato alla Corte dei conti l'8 novembre 2021  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle  
finanze, reg. n. 1526*

**21A06734**

