

Il trasporto ferroviario

30 aprile 2022

Nel settore ferroviario è stato completato il recepimento delle direttive europee del "quarto pacchetto ferroviario", con la disciplina quadro per la sicurezza ferroviaria e le norme sull'interoperabilità ferroviaria.

Alle imprese ferroviarie sono stati attribuiti contributi a compensazione parziale dei danni subiti per l'emergenza Covid-19.

La IX Commissione ha esaminato i contratti quinquennali e gli aggiornamenti annuali che regolano i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana ed il Ministero delle infrastrutture e trasporti e che definiscono il quadro degli investimenti da effettuare.

E' stata modificata la legge sull'utilizzo delle ferrovie turistiche.

Quadro di sintesi e interventi recenti

Nell'ambito del **PNRR**, la Componente 1 della Missione 3 è dedicata agli **"Investimenti sulla rete ferroviaria (M3C1)"** e prevede risorse (prestiti) per circa **24,77 miliardi di euro**. L'attuazione degli interventi è rimessa al Gestore della rete, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.a.. Per approfondimenti sul PNNR si veda l'apposita [sezione](#) sul Portale di documentazione.

Altre risorse derivano dal **decreto legge n. 59 del 2021** relativo al **Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** (articolo 1, comma 2, lettera c), che stanziava altri 3,2 miliardi di euro, in particolare assegna **fondi al MIMS per il rafforzamento delle linee regionali gestite da Regioni e Municipalità**: 150 milioni di euro per l'anno 2021, 360 milioni di euro per l'anno 2022, 405 milioni di euro per l'anno 2023, 376,9 milioni di euro per l'anno 2024, 248,1 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026.

Per il **rinnovo del materiale rotabile** sono assegnati 60 milioni di euro per l'anno 2021, 50 milioni di euro per l'anno 2022, 40 milioni di euro per l'anno 2023, 30 milioni di euro per l'anno 2024 e 20 milioni di euro per l'anno 2025.

Sono assegnati inoltre **5 milioni di euro** per l'anno 2022 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, per interventi prioritari di **adeguamento e potenziamento di nodi e collegamenti ferroviari nel Sud Italia**, anche per la valorizzazione dei siti di interesse turistico, storico e archeologico (art. 2., co. 1-bis lett. e) e **10 milioni di euro** per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e 15 milioni di euro per l'anno 2024, per il **rinnovo delle flotte navali private** adibite all'attraversamento dello **Stretto di Messina** (art. 2., co. 1-bis lett. f).

La **legge di bilancio 2021** ha **reintrodotto il parere parlamentare sul Contratto di Servizio con Ferrovie dello Stato Spa** (comma 681) e ha ulteriormente finanziato alcuni interventi di ristoro delle imprese ferroviarie per i servizi a mercato.

Il **D.L. n. 152 del 2021** (art. 5) ha **modificato le procedure di approvazione del Contratto di programma tra MIMS e RFI** al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari, come previsto dal PNNR, nonché ha previsto che il MIMS trasmetta alle competenti Commissioni parlamentari, al fine del **parere parlamentare**, e alla Conferenza Unificata entro il 31 marzo dell'anno di scadenza del Contratto di Programma, il **Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci**, con validità di norma quinquennale.

Il **Documento strategico** è stato trasmesso al Parlamento il 30 dicembre 2021 e la IX Commissione ha espresso il proprio parere favorevole il **2 marzo 2022 (AG 352)**. Con [decreto MIMS 29 aprile 2022](#) il Documento strategico è stato approvato.

Il 16 maggio 2022 è stato presentato il nuovo **Piano industriale 2022-2031** di Ferrovie dello Stato Italiane.

Per quanto riguarda il Contratto di Programma, il **7 maggio 2020** la IX Commissione ha concluso, con l'espressione del [proprio parere](#), l'esame dello [Schema di aggiornamento 2018-2019](#) del **contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti**, tra **Rete Ferroviaria Italiana** e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (A.G. 160). Il parere sull'iniziale [schema di Contratto di programma, parte investimenti, 2017-2021](#) (A.G. 46) era stato espresso dalla IX Commissione il 25 ottobre 2018 ed il Contratto di Programma è divenuto operativo con la registrazione alla Corte dei Conti del decreto ministeriale di approvazione del Contratto stesso.

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) hanno poi sottoscritto, il 26 novembre 2021, l'**Aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021, parte Investimenti** che prevede l'assegnazione di ulteriori risorse per un valore di circa **31,7 miliardi di euro**. L'Aggiornamento 2020-2021 recepisce l'evoluzione della programmazione e dei finanziamenti del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza, del Fondo Complementare e dell'Allegato Infrastrutture al DEF. Il **DL n. 73 del 2021** ha previsto l'approvazione a seguito del parere favorevole espresso dal (CIPESS) dell'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del contratto di programma 2017-2021 con RFI .

Il 25 novembre 2020 è stato trasmesso al Parlamento lo **Schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.A. (TELT)** (AG 221), su cui la IX Commissione ha espresso parere favorevole il 23 dicembre 2020.

La **legge di delegazione europea 2021** (legge 4 agosto 2021, n. 127) prevede la delega per il recepimento della Direttiva (UE) 2021/1187, finalizzata a **velocizzare il completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)**, semplificando e armonizzando le procedure di rilascio delle autorizzazioni per l'attuazione di determinati progetti (norme "smart TEN-T").

Per i **trasporti sottoposti a contratti di servizio pubblico di media e lunga percorrenza e a servizi interregionali indivisi**, il [decreto-legge n. 34 del 2020](#) ha stabilito che **non trovano applicazione** le disposizioni che prevedono **decurtazioni di corrispettivo** o l'applicazione di sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020.

Con il [decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50](#) di attuazione della direttiva UE n.798/2016, in vigore dal 16 giugno 2019, è stata definita una **nuova disciplina quadro per la sicurezza ferroviaria**. Tale decreto recepisce la direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (A.G. 74). Con il [decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57](#), in vigore dal 26 giugno 2019, si è disposto il recepimento della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'**interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea** (A.G. 73). Questi due decreti consentono il recepimento delle ultime due direttive che compongono il "**quarto pacchetto ferroviario**" europeo. Il 22 dicembre 2018 era stato pubblicato il [decreto legislativo n. 136 del 2018](#), che recependo la direttiva UE 2016/2370, ha completato la **liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri**, rafforzato l'indipendenza dei gestori della rete, con specifico riferimento alle imprese integrate verticalmente, e rafforzato i poteri di controllo dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

E' entrata in vigore il 31 luglio 2019 la [legge 11 luglio 2019, n. 71](#) che introduce **modifiche alla legge in materia di ferrovie turistiche**.

E' stato concluso in IX Commissione della Camera, il 12 maggio 2021, l'esame della Pdl C. [2663](#) "Modifica all'articolo 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, in materia di proroga della **concessione** dell'esercizio della tratta italiana della **ferrovia Domodossola-Locarno**".

Per le **restrizioni** concernenti il **trasporto** determinate dall'emergenza **Covid-19** si rinvia al relativo [Tema di documentazione](#).

Dossier

[Proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14372/proroga-della-concessione-esercizio-della-tratta-italiana-della-ferrovia-domodossola-locarno-1.html)
<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14372/proroga-della-concessione-esercizio-della-tratta-italiana-della-ferrovia-domodossola-locarno-1.html>

[Proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14920/proroga-della-concessione-esercizio-della-tratta-italiana-della-ferrovia-domodossola-locarno.html)
<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14920/proroga-della-concessione-esercizio-della-tratta-italiana-della-ferrovia-domodossola-locarno.html>

[D.L. 152/2021 - Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza \(PNRR\) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15851/d-l-152-2021-disposizioni-urgenti-l-attuazione-del-piano-nazionale-ripresa-e-resilienza-pnrr-e-prevenzione-infiltrazioni-mafiose-1.html)
<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15851/d-l-152-2021-disposizioni-urgenti-l-attuazione-del-piano-nazionale-ripresa-e-resilienza-pnrr-e-prevenzione-infiltrazioni-mafiose-1.html>

[Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-16113/documento-strategico-della-mobilita-ferroviaria-passeggeri-e-merci.html)
<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-16113/documento-strategico-della-mobilita-ferroviaria-passeggeri-e-merci.html>

Gli investimenti sulla rete ferroviaria ed i contratti di programma

I **rapporti tra concessionario** della Rete ferroviaria nazionale (**RFI S.p.A.**) e **concedente** (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora **MIMS**) sono regolati da uno o più contratti di programma, in base all'[articolo 15 del decreto legislativo n. 112 del 2015](#). I contratti di programma sono stipulati per un **periodo minimo di cinque anni**, per l'attuazione delle strategie di sviluppo sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria nazionale come individuate nel nuovo Documento strategico introdotto dal D.L. n. 152 del 2021.

Il **D.L. n. 152 del 2021** (art. 5) ha **semplificato** le **procedure di approvazione del Contratto di programma tra MIMS e RFI** al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari, come previsto dal PNNR, ed ha previsto un nuovo **Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci**, su cui esprimono il **parere** le competenti Commissioni parlamentari.

Il primo Documento strategico è stato trasmesso al Parlamento il 30 dicembre 2021 ed è in corso di esame parlamentare ([AG 352](#)).

La legge di bilancio 2019 (legge n.145 del 2018) ha previsto che i contratti di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete ferroviaria italiana Spa siano predisposti assicurando che il riparto delle risorse sia disposto anche in conformità all'obiettivo di destinare agli interventi nel territorio delle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo di stanziamenti almeno proporzionale alla popolazione residente.

Il **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana (RFI)** hanno sottoscritto, il **26 novembre 2021**, l'[Aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017–2021, parte Investimenti](#), in base al nuovo previsto dall'art. 73-ter del decreto legge n. 73 del 2021 (il CIPESS ha espresso parere favorevole nella seduta del 27 luglio 2021 con delibera n.45, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 18 novembre 2021).

L'**Aggiornamento 2020-2021** prevede la contrattualizzazione di ulteriori **risorse** per un valore di circa **31,7 miliardi di euro**, recependo l'evoluzione della programmazione e dei finanziamenti del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza, del Fondo Complementare, dell'Allegato Infrastrutture al DEF e delle leggi di Bilancio 2020 e 2021. Tali risorse sono in sintesi così ripartite: per gli interventi di messa in sicurezza delle linee sono previsti circa 2.690 milioni di euro per contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e per la Cyber security; risorse per circa 3.561 milioni di euro sono finalizzate all'ammodernamento tecnologico e 2.362 milioni per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL e 187 milioni di euro per il programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche; per il potenziamento e sviluppo infrastrutturale delle aree metropolitane sono previsti ulteriori 1.976 milioni €; allo sviluppo dell'intermodalità sono destinati circa 870 milioni di euro; circa 17,3 mld sono relativi al potenziamento infrastrutturale delle direttrici "core" TEN-T e altri 2,8 miliardi circa per lo sviluppo dei corridoi europei per il proseguimento dei progetti da realizzarsi per lotti costruttivi.

L'iter di approvazione ed il contenuto del Contratto di programma

Il **D.L. n. 152 del 2021** (art. 5) ha **semplificato** le **procedure di approvazione del Contratto di programma tra MIMS e RFI** al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari, come previsto dal PNNR.

La **nuova procedura** prevede che **entro il mese di giugno dell'anno precedente all'inizio di ciascun quinquennio programmatorio** il MIMS sottoponga lo schema all'approvazione del **CIPESS**, che adotta la relativa delibera entro trenta giorni; il MIMS informa altresì **L'ART** che si esprime entro quindici giorni relativamente ai profili di competenza, e, mediante RFI, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto dello schema di contratto di programma, al fine di consentire loro di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoposto all'approvazione del CIPESS; la delibera del CIPESS è sottoposta al controllo di legittimità da parte della **Corte dei conti** con la riduzione ad un terzo dei termini ordinari ed è ammessa la registrazione anche parziale della delibera del CIPESS, che diviene efficace limitatamente a quanto oggetto di registrazione ed 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. Lo **schema di contratto è quindi sottoscritto tra il MIMS e RFI entro quindici giorni dalla registrazione della delibera CIPESS** da parte della Corte dei conti ed il contratto definitivo è quindi **trasmesso dal MIMS entro cinque giorni con apposita informativa, alle Camere**, al MEF e al CIPESS.

Gli investimenti ferroviari autorizzati e finanziati da specifiche disposizioni di legge sono inseriti di diritto nel contratto di programma in corso e ne costituiscono parte integrante. Gli aggiornamenti del contratto di programma danno evidenza di tali investimenti e dei relativi finanziamenti. Gli **aggiornamenti annuali di importo superiore a 5 miliardi di euro**, al netto delle risorse finalizzate per legge a specifici interventi, sono sottoscritti da RFI e dal MIMS **entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio**, in coerenza con quanto previsto dal documento strategico e si applica la procedura di approvazione del Contratto di programma prevista dal comma 2 dell'articolo 15, mentre gli aggiornamenti di importo minore o uguale a 5 miliardi di euro complessivi, sono approvati con decreto del MIMS, di concerto con il MEF, previa informativa al CIPESS. In entrambi i casi **gli aggiornamenti sono trasmessi alle Camere** entro cinque giorni corredati dalla **relazione** (prevista dal comma 2-ter) con la quale il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle Camere sullo stato di attuazione dei contratti di programma.

Lo stesso **D.L. n. 152/2021** ha altresì previsto che il MIMS trasmetta alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Unificata entro il 31 marzo dell'anno di scadenza del contratto di programma il **Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci**, con validità di norma quinquennale, da sottoporre al **parere parlamentare**. Le Commissioni parlamentari e la Conferenza unificata, si esprimono sul documento strategico nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione, decorso il quale il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili procede all'approvazione di detto documento con proprio decreto. Il documento strategico è sottoposto ad aggiornamento dopo tre anni o comunque in caso di mutamento degli scenari di carattere eccezionale. Il **Documento strategico contiene** 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. Esso deve inoltre indicare:

- gli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria, con particolare riferimento a: programmi di sicurezza e di resilienza delle infrastrutture, anche in ottemperanza di specifici obblighi di legge;
- i programmi di sviluppo tecnologico per aumentare la capacità e migliorare le prestazioni con riferimento alla rete Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) di primo e secondo livello;
- gli interventi prioritari sulle direttrici, nonché interventi prioritari da sottoporre a revisione progettuale;
- le attività relative al fondo per la progettazione degli interventi e le relative indicazioni di priorità strategica;
- le priorità strategiche relative ai collegamenti di ultimo miglio dei porti e degli aeroporti;
- la localizzazione degli interventi, con la specifica indicazione di quelli da realizzarsi nelle Regioni del Mezzogiorno;
- le linee strategiche delle sperimentazioni relative alle innovazioni tecnologiche e ambientali;

- la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione e i servizi per l'infrastruttura ferroviaria;
- le metodologie di valutazione degli investimenti, con particolare riferimento alla sostenibilità ambientale e sociale ed e alla accessibilità per le persone con disabilità;
- i criteri di valutazione delle *performance* del gestore e delle relative penalità.

La procedura del CdP - Parte Investimenti 2017-2021

Dopo la predisposizione dello schema nell'ambito dell'attività negoziale tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana, la fase preliminare alla definizione dello [schema di contratto di programma - parte Investimenti 2017-2021](#) ha preso avvio con la nota 7 luglio 2017, n. 27243, con la quale il MIT ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile del CIPE del Contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra Ministero stesso e RFI S.p.A., trasmettendo la relativa documentazione istruttorie. Il 2 agosto 2017 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale (DG) per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie - ha trasmesso nuovamente la documentazione concernente il contratto di programma, integrata sulla base delle indicazioni del Ministero dell'economia e delle finanze - Ragioneria generale dello Stato - emerse in corso di istruttoria. Il CIPE [ha espresso il proprio parere il 7 agosto 2017](#) e tale parere è stato registrato alla Corte dei conti il 23 marzo 2018. Successivamente alla registrazione, il 10 aprile 2018, il parere è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. **Lo schema di contratto di programma** è stato trasmesso alla Camera l'11 settembre 2018 e l'esame dello stesso è stato concluso dalla **IX Commissione il 25 ottobre 2018**, data nella quale la Commissione ha espresso il [parere](#) sull'atto. Successivamente il contratto è stato definitivamente sottoscritto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. il 20 dicembre 2018 e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 28 gennaio 2019. L'iter approvativo del nuovo contratto si è concluso con la registrazione alla Corte dei Conti avvenuta in **data 9 maggio 2019** del [decreto ministeriale MIT-MEF n. 87 del 7 marzo 2019](#) di **approvazione del Contratto di Programma tra Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 2017-2021, parte investimenti**. Il precedente Aggiornamento 2016 del CdP-I 2012-2016 è rimasto valido fino all'entrata in vigore del nuovo contratto 2017-2021.

La **disciplina fino al 2021** prevedeva il **parere parlamentare**, sulla base della disciplina prevista dalla [legge n. 238 del 1993](#), da rendersi entro 30 giorni dalla presentazione. Si prevedeva la trasmissione alle Camere degli schemi di contratto di programma tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredati dal parere, ove previsto, del Comitato interministeriale per la programmazione economica. La norma prevedeva che le Commissioni parlamentari competenti esprimessero un parere motivato sugli schemi di contratto di programma nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di assegnazione.

Tali pareri erano originariamente resi dalle Camere sia sul testo dei contratti di programma che dei relativi aggiornamenti. Il [decreto-legge n. 148 del 2017](#) (art. 15, comma 1-bis) ha poi **limitato il parere parlamentare** ai contratti di programma e ai **solli aggiornamenti che contenessero modifiche sostanziali**, cioè le modifiche **che superano del 15 per cento le previsioni** riportate nei contratti di programma, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento.

Il [contratto di programma 2017-2021, parte investimenti con RFI](#) presenta, nella struttura e nei contenuti, **rilevanti elementi di novità** rispetto ai precedenti contratti di programma. Contiene infatti **non soltanto gli investimenti in essere nel periodo di vigenza del contratto ma anche quelli afferenti ad un piano di investimenti decennale** (con l'indicazione dei relativi fabbisogni) nonché, in un'apposita sezione, l'indicazione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio "oltre piano" (ossia oltre il 2026). Inoltre sono presenti, per la prima volta, dieci **appendici** al contratto che forniscono una rilevante mole di informazioni dettagliate sugli interventi oggetto del contratto.

Sotto il profilo del contenuto, prevede **nuovi finanziamenti contrattualizzati**, per un importo pari a **13.925 milioni** di euro, cui vanno sottratti definanziamenti per **666 milioni di euro**. Pertanto si registra un **saldo incrementale nel contratto** pari a circa **13.259 milioni di euro**. Il valore del portafoglio dei progetti del Contratto di Programma 2017-2021 è pari a 65,958 miliardi di euro. Le opere ultimate prima dell'entrata in vigore di tale contratto sono pari a 60,669 miliardi di euro. I fabbisogni finanziari indicati per il periodo di vigenza del contratto di programma sono pari a circa 35 miliardi di euro, oltre la metà delle risorse necessarie alla realizzazione delle opere. Con riferimento al piano decennale, il fabbisogno stimato per il quinquennio 2022 – 2026 è pari a 42 miliardi di euro. Con riferimento invece alle opere in programma per il periodo successivo al 2026, inserite nella parte programmatica del piano si stima un fabbisogno di 59 miliardi di euro. Non è inserita nell'ambito del contratto di programma l'attribuzione di un contributo di 5 milioni di euro alla regione Piemonte per l'elettrificazione della linea Biella-Novara assegnato dalla legge di bilancio per il 2019 (articolo 1, comma 128).

Lo [Schema di aggiornamento 2018-2019](#) del contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti è stato trasmesso alla Camera l'**11 febbraio 2020** (A.G. 160). L'aggiornamento riprende la struttura del contratto di programma

2017-2021, anche con riferimento alle appendici (che sono 9). E' inoltre trasmesso, unitamente allo schema di aggiornamento il **documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti (DVPP)**, sul quale si veda il successivo paragrafo. Sullo schema di contratto di programma la IX Commissione della Camera dei deputati ha espresso il proprio [parere](#) nella seduta del **7 maggio 2020**.

Con riferimento ai contenuti, oltre ad alcune modifiche all'articolo, l'Aggiornamento prevede **significative modifiche al quadro finanziario**, in particolare **una variazione in aumento dei finanziamenti**, per un valore complessivo di circa **15.863,21 milioni di euro a fronte di una riduzione di risorse per circa 503,31 milioni di euro. Pertanto si registra un saldo dei finanziamenti pari a +15.359,9 milioni di euro.**

Per approfondimenti relativi ai contenuti del contratto e dei relativi aggiornamenti si rinvia agli appositi dossier di documentazione.

Il Contratto di Programma- Parte Servizi

Per quanto riguarda il **Contratto di programma Parte Servizi 2016-2021**, il **4 marzo 2020** è stato trasmesso alle Camere (annunciato in Assemblea il 21 aprile 2020) il **Primo atto integrativo** al Contratto di programma, parte Servizi, 2016-2021, sottoscritto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con Rete ferroviaria italiana Spa, efficace dal 16 giugno 2020, con il quale sono stati recepiti una serie di provvedimenti legislativi. Con riferimento a tale contratto (che disciplina anche il trasporto ferroviario via mare nello Stretto di Messina), il decreto-legge n.104 del 2020 ha poi previsto che **l'impiego di mezzi navali veloci per l'attraversamento ferroviario dello Stretto di Messina** e in conformità a quanto previsto dalla concessione della rete ferroviaria nazionale a Rete ferroviaria italiana, riguardi anche la tratta Messina-Reggio Calabria.

Nel **2021** è stato sottoscritto un **secondo atto integrativo**, con il quale sono state contrattualizzate le ulteriori risorse previste dalla legge di Bilancio 2021 e le proroghe per il servizio nello Stretto di Messina. Il 19 ottobre 2021 l'atto è stato registrato dalla Corte dei conti ed approvato con decreto MIMS n. 342/2021

I contratti di programma e i relativi aggiornamenti approvati nella XVII legislatura

Nel corso della XVII legislatura l'esame dei contratti di programma, sia parte servizi sia parte investimenti, **ha rappresentato un costante filo conduttore dell'attività parlamentare**, consentendo un monitoraggio parlamentare approfondito degli investimenti ferroviari.

Il primo contratto di programma esaminato nel corso della legislatura è stato il contratto di programma 2012-2014 articolato, in coerenza con la deliberazione CIPE n. 4/2012, in due atti distinti: il contratto relativo alla **parte servizi** (manutenzione ordinaria e straordinaria, *safety* e *security*) ed il contratto relativo alla **parte investimenti**.

Il contratto di programma **Parte Servizi 2012-2014** è stato sottoscritto il 29 novembre 2013 (la IX Commissione ha espresso il 19 novembre 2013) e registrato dalla Corte dei conti il 9 giugno 2014. Tale contratto è stato poi prorogato dal [decreto-legge n. 210 del 2015](#) per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto e comunque **non oltre il 31 dicembre 2016**.

Anche il successivo Contratto di programma, parte Servizi, è stato oggetto di esame parlamentare. Lo **schema di Contratto di Programma 2016-2021- Parte Servizi** con RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.p.a), relativo alla manutenzione ordinaria e straordinaria, sicurezza e ai collegamenti via mare, è stato annunciato alla Camera dei deputati l'11 gennaio 2017 (A.G. 374) e trasmesso alla Commissione IX che ha espresso il proprio parere nella seduta dell'8 febbraio 2017, dopo che il CIPE nella seduta del 10 agosto 2016 aveva espresso parere favorevole sul relativo schema. Il [Contratto 2016-2021 -parte Servizi](#) è stato quindi sottoscritto il 14 giugno 2017 ed è divenuto operativo operativo dal 02/10/2017 a seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti del DM di approvazione.

Per quanto riguarda la **Parte Investimenti**, l'8 agosto 2014 è stato siglato tra MIT e RFI il [Contratto 2012-2016 - parte Investimenti](#), quindi trasmesso al Parlamento il 13 gennaio 2015 e su cui la IX Commissione della Camera ha espresso il parere di competenza nella seduta del 18 marzo 2015. Il Contratto ha concluso il suo *iter* approvativo con la registrazione alle Corte dei Conti il 16 giugno 2015.

L' **art. 3, comma 2** del vigente Contratto 2012-2016, parte investimenti, 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** del Contratto, le Parti, d'intesa con il MEF, tengano conto opportunamente delle eventuali novità intervenute e provvedano alla stipula di uno specifico **Atto di aggiornamento** al Contratto. In ottemperanza a tale previsione è stato presentato alle Camere, il 10 maggio 2016, lo Schema di **aggiornamento per l'anno 2015** del contratto di programma 2012-2016 - Parte Investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa ([A.G. 299](#)), approvato con [Delibera CIPE n. 112 del 23 dicembre 2015](#), e su cui la IX Commissione della Camera ha espresso il parere il 21 giugno 2016.

[L'aggiornamento 2015](#) del Contratto ha concluso il suo iter con la registrazione alla Corte dei Conti il 2 novembre 2016. E' stato successivamente siglato, il 17 giugno 2016, [l'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma con RFI](#), Parte Investimenti, che ha ricevuto il parere favorevole del CIPE il 10 agosto 2016 ed è stato **approvato** in via legislativa dall'articolo 10 del D.L. n. 193 del 2016, convertito dalla legge n. 225 del 1° dicembre 2016.

Dossier

[Contratto di programma 2016-2021- Parte Servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI Spa](http://www.camera.it/temiap/d/leg17/TR0424)

<http://www.camera.it/temiap/d/leg17/TR0424>

[Contratto di programma 2017-2021 - Parte investimenti tra MIT e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10336/contratto-programma-2017-2021-parte-investimenti-mit-e-rete-ferroviaria-italiana-s-p.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10336/contratto-programma-2017-2021-parte-investimenti-mit-e-rete-ferroviaria-italiana-s-p.html>

[Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di programma 2017-2021- parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12683/aggiornamento-2018-2019-del-contratto-programma-2017-2021-parte-investimenti-ministero-infrastrutture-e-trasporti-e-societa-rete.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12683/aggiornamento-2018-2019-del-contratto-programma-2017-2021-parte-investimenti-ministero-infrastrutture-e-trasporti-e-societa-rete.html>

Gli interventi di compensazione e sostegno conseguenti alla crisi del Covid-19

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** ha previsto, in considerazione della forte riduzione del traffico ferroviario conseguente all'epidemia di COVID-19, un ingente sostegno economico a beneficio delle imprese ferroviarie **che svolgono servizi a mercato**.

In particolare è stata autorizzata la spesa totale di 1 miliardo e 190 milioni di euro (ripartiti in contributi pari a 70 milioni di euro per l'anno 2020 e di 80 milioni di euro annui dal 2021 al 2034) al fine di sostenere le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico per gli effetti economici subiti direttamente imputabili dall'emergenza COVID-19 registrati **a partire dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 luglio 2020** (art. 214).

Alla ripartizione di queste risorse parteciperanno anche le imprese di trasporto merci. Con il decreto-legge n. 104 del 2020 è **stato differito al 31 ottobre 2020 il termine** entro cui **le imprese devono rendicontare gli effetti economici subiti** fino al 31 luglio 2020 (il termine era stato fissato al 30 settembre 2020 **dal decreto-legge n. 34 del 2020**). Si prevede inoltre **l'assegnazione alle imprese delle risorse** che residuino, anche **per gli effetti economici subiti a partire dal 1° agosto 2020 e fino al 31 dicembre 2020**. A tale fine, le imprese dovranno **rendicontare entro il 15 maggio 2021** (termine fissato dal decreto-legge n. 56 del 2021 il cui contenuto è stato trasfuso nel decreto-legge n. 52 del 2021. Il termine originariamente previsto dal decreto-legge n. 34 era il 15 marzo 2021). Si prevede inoltre che le tali **risorse** siano **assegnate** alle imprese beneficiarie con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi **entro il 15 giugno 2021** (termine fissato dal decreto-legge n. 56 del 2021 il cui contenuto è stato assorbito dal decreto-legge n. 52 del 2021. Il termine originariamente previsto dal decreto-legge n. 34 era il 30 aprile 2021).

La **legge di bilancio 2021** (comma 675) ha autorizzato la spesa di ulteriori **30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2034** (per un totale di **420 milioni di euro**) a beneficio delle **imprese sopra indicate** per compensare gli effetti economici subiti che siano direttamente imputabili all'emergenza COVID-19 **registrati a partire dal 1° gennaio 2021 e fino al 30 aprile 2021**. Le citate imprese provvedano a rendicontare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 luglio 2021 gli effetti economici sopra descritti.

Inoltre sempre a beneficio delle imprese ferroviarie che svolgono servizi a mercato si dispone, a carico di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari passeggeri e merci non sottoposti ad obblighi di servizio pubblico pari alla quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario nel periodo tra il 10 marzo 2020 e il 30 giugno 2020 (per complessivi 115 milioni di euro). Un ulteriore riduzione (pari a complessivi 155 milioni di euro) è riconosciuta tra il 10 marzo 2020 e il 30 giugno 2020.

La **legge di bilancio 2021** (comma 679) ha poi autorizzato la spesa di **20 milioni per il 2021 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034** (per un totale di 150 milioni di euro) a favore di **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** affinché RFI disponga, dal 1° gennaio 2021 e sino al 30 aprile 2021, entro il limite massimo dello stanziamento indicato, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria **fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla**

prestazione del servizio ferroviari per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. La misura è quindi diretta a sostenere le imprese ferroviarie. Solo **eventuali risorse residue** sono destinate a **compensare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale** delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo.

Il **decreto-legge n. 73 del 2021** ha infine autorizzato ai medesimi fini l'ulteriore spesa di **150 milioni di euro per l'anno 2021 per il periodo dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021**. Anche in tal caso **eventuali risorse residue** conseguenti anche a riduzioni dei volumi di traffico rispetto a quelli previsti dal piano regolatorio 2016-2021 e riferiti al periodo compreso tra il 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021, sono destinate a compensare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Con riferimento **alle imprese che svolgono servizi pubblici ferroviari di lunga percorrenza o servizi interregionali indivisi** il medesimo decreto-legge (art. 200, comma 3) ha disposto che **le riduzioni dei servizi** di trasporto a seguito delle misure di contenimento del virus COVID- 19, **non comportino decurtazioni di corrispettivo o l'applicazione di sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate** o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020. Inoltre le imprese ferroviarie che svolgono alcuni servizi ferroviari regionali in regime di servizio pubblico concorrono sulle risorse previste per il sostegno al trasporto pubblico locale (di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto-legge n. 34 del 2020).

L'assetto del sistema ferroviario italiano

L'assetto della **rete ferroviaria nazionale** è, in coerenza con quanto previsto dall'ordinamento europeo, caratterizzato dalla separazione tra **gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio ferroviario**, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno dell' Holding Ferrovie dello Stato Spa, tra **Rete ferroviaria italiana spa** (RFI), società che è titolare della **concessione sessantennale** (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000, poi integrato con il DM 28 novembre 2002, n. 60-T, con il subentro di Rfi nella titolarità della concessione, e infine con il DM 19 gennaio 2006, n. 3-T) della rete nazionale, e **Trenitalia**, società che effettua il trasporto e che è affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci. Ai sensi della direttiva UE 2016/2370 le due imprese sono considerate integrate verticalmente, e quindi assoggettate alle norme relative a garantire l'indipendenza e l'imparzialità del gestore introdotte da ultimo proprio dalla stessa direttiva.

L'[articolo 5 del decreto legislativo n. 112/2015](#) aveva già introdotto l'obbligo della **separazione contabile** nei **bilanci delle attività** connesse alla prestazione di **servizi di trasporto** da quelle connesse alla **gestione dell'infrastruttura ferroviaria**. Il finanziamento pubblico concesso a uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro e deve avere apposita evidenza contabile. I conti relativi ai diversi settori di attività sono tenuti in modo da permettere di verificare che il divieto di trasferire i fondi pubblici percepiti da un settore di attività ad un altro, sia rispettato e di verificare l'utilizzo delle entrate derivanti dai canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e le eccedenze provenienti da altre attività commerciali.

Nel corso della XVIII legislatura l'**indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria** è stata **ulteriormente rafforzata** dalle norme del [decreto legislativo n. 139 del 2018](#).

Il decreto legislativo, recependo le disposizioni della direttiva UE 2016/2370, introduce **importanti novità con riguardo al rafforzamento dell'indipendenza e dell'imparzialità del gestore** dell'infrastruttura con specifico riferimento alle imprese integrate verticalmente (delle quali la direttiva dà la definizione).

In particolare il decreto legislativo modifica il decreto legislativo n.112 del 2015 attraverso norme volte ad evitare che l'imparzialità del gestore sia compromessa da un qualsivoglia conflitto di interesse e affinché ne sia garantita l'**indipendenza** (nuovi artt. 11 e 11-bis). Si consente, a determinate condizioni, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di delegare funzioni, sempre evitando la possibilità di conflitti di interesse (art. 11-quater). Specifiche norme riguardano la **trasparenza finanziaria** relativa alla gestione delle entrate derivanti dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria comportanti **fondi pubblici** e relative al rapporto tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura (quali la gestione di prestiti e la contabilità). Si rileva una specifica focalizzazione sulle imprese integrate verticalmente (art. 11-quinquies).

Il principio di imparzialità e di trasparenza si riferisce anche alla **gestione del traffico**. Il gestore dell'infrastruttura deve mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in maniera non discriminatoria, le **informazioni** relative sia all'**interruzione del traffico** che agli interventi di **manutenzione** e rinnovo dell'infrastruttura, la cui programmazione a lungo termine deve essere oggetto di consultazione (art. 11-ter). E' previsto un meccanismo di coordinamento tra gestori dell'infrastruttura principale e imprese ferroviarie e

l'istituzione di una **rete europea dei gestori dell'infrastruttura** di cui la Commissione europea è membro, per le attività necessarie al progressivo sviluppo integrato della rete ferroviaria comune (artt. 11-sexies e 11-septies).

Il decreto-legge n. 124 del 2019 ha previsto che alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), non si applicano i vincoli e gli obblighi in materia di contenimento della spesa pubblica previsti dalla legge a carico dei soggetti inclusi nel provvedimento dell'ISTAT che individua le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato (RFI rientra in tale elenco quale ente produttore di servizi economici) e che la società conserva autonomia finanziaria e operativa, fermo restando l'obbligo di preventiva informativa ai competenti Ministeri e autorità, in relazione alle operazioni finanziarie che comportano una variazione dell'esposizione debitoria della società. Ciò al fine di assicurare il pieno ed efficace svolgimento delle attività funzionali al raggiungimento degli obiettivi istituzionali e societari attribuiti.

Accanto alla Rete ferroviaria nazionale, assegnata in concessione a Rete ferroviaria italiana, **sono presenti in Italia reti ferroviarie, sia interconnesse con la rete ferroviaria nazionale, che non interconnesse con la stessa (in tal caso denominate reti isolate), le quali sono gestite da soggetti diversi dal gestore della rete nazionale (ovvero Rete ferroviaria italiana).**

Lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale infatti, oltre che attraverso la costruzione e la gestione della rete ferroviaria realizzata da Ferrovie dello Stato si sviluppò nel secolo scorso anche attraverso l'attività e l'iniziativa di soggetti privati ai quali vennero **affidate in concessione**, spesso in epoca assai risalente, tratte ferroviarie non di immediato interesse nazionale. Il fondamento normativo di tali concessioni era riconducibile a varie disposizioni di legge stratificatesi nel tempo. Nel corso degli anni alcune ferrovie tra quelle assegnate in concessione entrarono in crisi e la loro gestione venne affidata a **commissari governativi**. Questa fattispecie di gestione delle ferrovie (le cosiddette **ferrovie commissariate**), che si diffuse notevolmente nel corso del secolo scorso, è anch'essa all'origine delle attuali gestioni regionali.

Su **20.436** chilometri di infrastruttura ferroviaria, solo 16.781 Km sono gestiti direttamente da Rete ferroviaria italiana (dati al 31 dicembre 2018) mentre **3.181 chilometri** (di cui circa **1.200 chilometri interconnessi con l'infrastruttura nazionale**) sono **gestiti da soggetti pubblici o privati diversi** dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (fonte ASSTRA).

A questi devono essere aggiunti i 474 km di rete ferroviaria, interconnessa con la rete nazionale, facente capo alle Ferrovie del Sud Est che non sono inseriti alla infrastruttura ferroviaria nazionale ancorché dal 2016, le Ferrovie del Sud Est facciano parte del gruppo Ferrovie dello Stato.

L e reti ferroviarie gestite da soggetti diversi da Rete ferroviaria italiana interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale sono elencate nell' **Allegato A** al decreto del [Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016](#) (si veda il relativo Focus).

Le reti **ferroviarie isolate sono state individuate** con il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 347/2019](#), (come previsto dall'articolo dell'articolo 2, comma 4, del **decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50**). Le modifiche all'elenco ivi indicato potranno essere disposte **con decreto dipartimentale**. A differenza delle reti interconnesse **le reti ferroviarie isolate** dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario sono sia quelle **concesse dallo Stato** (si tratta quindi di una residua ipotesi di ferrovia in concessione) sia quelle per le quali sono **attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione** (ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422), che sono **adibite a servizi ferroviari locali** ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali.

Le reti ferroviarie interconnesse ed isolate (ad eccezione di quelle reti isolate tuttora in regime di gestione diretta statale) sono oggi oggetto di **concessione regionale**, in base al decreto legislativo n. 422 del 1997, il cui articolo 8 ha previsto il **trasferimento alle regioni delle concessioni delle ferrovie in gestione commissariale governativa**, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato S.p.a., e delle ferrovie **in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.**, sulla base di appositi **accordi di programma**.

Successivamente al perfezionamento degli accordi di programma, le **regioni** hanno **affidato** la gestione dei **servizi ferroviari con appositi contratti di servizio** e l'articolo 7, comma 3-ter, del decreto-legge n. 5 del 2009 ha previsto che i contratti di servizio di trasporto ferroviario regionale e locale abbiano una durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei.

La disposizione prevede anche che lo Stato e le regioni possano concludere, d'intesa tra loro, accordi di programma con le Ferrovie dello Stato S.p.a. per l'affidamento alle stesse della costruzione, ammodernamento, manutenzione e relativa gestione delle linee ferroviarie locali concesse e già in gestione commissariale governativa di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale.

Con il **decreto legislativo n. 136 del 2018** si prevede l'**obbligo per le società regionali** che gestiscono contestualmente sia la rete ferroviaria che il servizio di trasporto ferroviario sulla medesima, **di conformarsi ai principi previsti dalle disposizioni europee**. In particolare si prevede che qualora i gestori delle stesse infrastrutture entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, questi debbano, **entro i successivi novanta giorni**, affidare le funzioni essenziali **ad un soggetto terzo**, indipendente sul piano giuridico e decisionale da imprese ferroviarie. Tale affidamento è regolato da un accordo tra le parti. I gestori di tali reti sono organizzati come divisione incaricata della gestione dell'infrastruttura, non dotata di personalità giuridica, distinta dalla divisione incaricata della prestazione dei servizi ferroviari per le finalità di bilancio (coerentemente con quanto previsto dalla direttiva) e il rispetto dei requisiti qui previsti è dimostrato nelle contabilità separate delle rispettive divisioni dell'impresa (articolo 11, comma 11, del decreto legislativo n. 112 del 2018).

Accanto alla concessione di queste reti ferroviarie e all'affidamento dei relativi servizi ferroviari, **spettano alle regioni** (ai sensi dell'articolo 9 del medesimo decreto legislativo) le **funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.a. di interesse regionale e locale**. Tali servizi ricomprendono comunque i servizi interregionali di interesse locale.

In materia di **reti regionali** il decreto-legge n. 50 del 2017 ha introdotto una norma volta a consentire il **trasferimento gratuito** (al netto cioè di ogni imposta e tassa, in particolar modo l'imposta di registro) **alle società costituite dalle ex gestioni governative, a totale partecipazione delle regioni** conferenti, degli **immobili**, delle opere e degli **impianti di linee ferroviarie dismessi**, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario (indicati all'articolo 3, commi 7, 8 e 9 della legge n. 385 del 1990) trasferiti alle regioni medesime ai sensi del comma 4 del citato decreto legislativo n. 422 del 1997.

Con riferimento al finanziamento dei **mutui contratti dalle regioni** ai sensi dell'articolo 13, comma 12, della [legge n. 67 del 1988](#), **per le ferrovie regionali** un tempo in concessione o in gestione commissariale, è stata prevista (articolo 1, comma 359 della legge n. 190 del 2014), una riduzione di 8,9 milioni di euro per l'anno 2015 e di 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016.

Le risorse attualmente previste sul relativo capitolo di bilancio (capitolo 7141) sono pari a 7,345 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022.

Le norme del decreto-legge n. 50 del 2017 relative alle ferrovie regionali di interesse nazionale

Il **decreto-legge 50 del 2017 (art. 47)** ha introdotto alcune disposizioni volte a prevedere **la possibilità che reti regionali possano essere attribuite al gestore della rete ferroviaria nazionale**.

In particolare si prevede invece che, **nell'ambito delle linee ferroviarie regionali** siano individuate, con un decreto ministeriale, quelle **di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale**, che possono essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti sulle linee (sono indicati anche i criteri sulla base dei quali sono individuate queste linee). Tra queste linee, con ulteriori decreti ministeriali, sono individuate quelle che **assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale**. Tali linee sono in tal caso sottoposte ad una sorta di processo di nazionalizzazione dato che vengono trasferite a titolo gratuito al demanio e al patrimonio disponibile ed indisponibile dello Stato e contestualmente attribuite al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (Rete ferroviaria italiana).

Con il **decreto-legge n. 162 del 2019** è stato previsto che anche 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 non è 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. La fattispecie si riferisce alla tratta ferroviaria Bari-Bitritto.

Il primo decreto ministeriale di individuazione delle linee ferroviarie di interesse nazionale ai sensi di quanto previsto dall'articolo 47 del decreto-legge 50 del 2017 alle quali possono essere attribuiti finanziamenti statali è il **decreto ministeriale 16 aprile 2018, che all'allegato A** individua 20 linee ferroviarie gestite da soggetti diversi dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (precisamente 5 tratte gestite da Ferrovienord, 2 dal Gruppo Torinese Trasporti, 6 tratte gestite dalle ferrovie dell'Emilia

Romagna, 2 da ATAC e una ciascuna per le società EAV, Ferrotramviaria, Ferrovie del Sud Est, Umbria mobilità e Sistemi territoriali).

Si prevede infine che le regioni, i gestori delle linee ferroviarie e rete ferroviaria italiana possono concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi diversi da quelli attinenti alle esigenze di adeguamento tecnologico e di sicurezza sulle reti regionali, sopra indicate.

Tra le reti ferroviarie interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria nazionale di cui al [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016](#) le Ferrovie del Sud Est sono state trasferite alla società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. ai sensi di quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 agosto 2016, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 17 settembre 2016, n.218. Il trasferimento, secondo quanto previsto dal decreto-legge n. 50 del 2017 (articolo 47, comma 7), era subordinato alla sussistenza in capo alla medesima società, di qualità industriali e patrimoniali tali da fornire garanzia alla continuità del lavoro e del servizio.

E' stato infine concluso il **trasferimento a Rete ferroviaria italiana della gestione delle Ferrovie centrali umbre**, che comprendono le tratte ferroviarie indicate nel citato [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016](#), precedentemente gestite da Umbria mobilità.

Focus

[Le ferrovie regionali interconnesse alla rete nazionale e le reti ferroviarie isolate](#)

https://temi.camera.it/leg18/post/pl18_le_ferrovie_regionali_interconnesse_alla_rete_nazionale__gli_interv

Dossier

[Servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e governance dell'infrastruttura ferroviaria](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10755/servizi-trasporto-nazionale-passeggeri-ferrovia-e-governance-infrastruttura-ferroviaria.html>

Il trasporto ferroviario passeggeri: gli obblighi di servizio pubblico e i contratti di servizio

Il trasporto ferroviario passeggeri: servizi a mercato e servizi offerti in regime di pubblico servizio

Il trasporto ferroviario passeggeri si caratterizza per l'offerta di servizi di trasporto "a mercato", che sono rimessi alle scelte imprenditoriali delle società che svolgono servizio ferroviario, e servizi che sono forniti sulla base di contratti di servizio pubblico conclusi dallo Stato (per quanto riguarda i servizi ferroviari di lunga e media percorrenza) e dalle regioni (per le connessioni regionali e interregionali). I principali servizi a mercato sono costituiti dai treni ad alta velocità.

La **legge di bilancio 2021** (commi 683-687) ha disposto il trasferimento della gestione dei servizi sulle **residue linee interregionali indivise** ancora rientranti nella competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (e delle relative, risorse anche concernenti la sostituzione del materiale ferroviario) secondo le seguenti modalità:

- alla **Regione Friuli Venezia Giulia** sono stati trasferiti tutti i servizi di trasporto ferroviario passeggeri interregionale indivisi attualmente svolti sulle **direttrici Trieste-Venezia e Trieste-Udine-Venezia**;
- alla **Regione Veneto** sono state attribuite le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione dei servizi interregionali ferroviari indivisi attualmente svolti sulla **tratta Bologna-Brennero**.

Le regioni dovranno procedere alla **sottoscrizione dei contratti di servizio entro il 31 dicembre 2021**.

Gli oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto ferroviario

Nel settore del **trasporto pubblico** è prevista la possibilità per gli Stati membri dell'UE di assicurare, a determinate condizioni, che i servizi di trasporto possano formare oggetto di **compensazioni pubbliche**. L'articolo 93 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea prevede infatti che siano "compatibili con i trattati gli aiuti richiesti dalle necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio".

Gli **obblighi di servizio pubblico** possono essere imposti, nel **trasporto ferroviario**, per aree nelle quali, per varie ragioni, non sarebbe possibile assicurare (o comunque non sarebbe possibile farlo a condizioni ritenute ragionevoli) un servizio di trasporto adeguato: ciò potrebbe dipendere dall'insufficienza della domanda, dall'eccessiva onerosità della gestione del servizio o da altri fattori per i quali nessuna impresa offrirebbe tale servizio a condizioni di mercato. L'imposizione di tali obblighi e la relativa regolamentazione sono pertanto funzionali anche ad assicurare il **diritto costituzionale alla mobilità**.

Il [Regolamento \(CE\) 1370/2007](#) (come modificato dal Regolamento 2016/2338) stabilisce **a quali condizioni e con quali modalità un'autorità pubblica può prevedere obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario**.

Il Regolamento prevede che l'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico **deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico** (art. 3).

I contratti di servizio pubblico, secondo la normativa europea devono prevedere **con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico** che l'operatore di servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate. Devono inoltre **stabilire in anticipo**, in modo **obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione** e la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi, in modo da impedire una compensazione eccessiva. La compensazione corrisposta **non può superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico**, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole.

I **servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale** (passeggeri e merci) da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, sono regolati con contratti di servizio ([articolo 38 della legge n. 166/2002](#), come da ultimo modificato dall'articolo 9, comma 2-bis, del [decreto-legge n. 159/2007](#)). L'affidamento del servizio deve avvenire da parte del Ministero dei trasporti nel rispetto della normativa europea: si tratta in particolare del Regolamento UE 1370/2007 che disciplina i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che, nella sua formulazione originaria, non prevedeva l'obbligo di espletamento di una gara per il servizio pubblico di trasporto per ferrovia; si prevede infatti anche la **possibilità**, all'art. 5, di procedere con **affidamento diretto**, se non vietato dalle legislazioni nazionali. Tale disposizione sarà applicabile fino al 25 dicembre 2023. Dopo tale data l'affidamento del servizio dovrà seguire le regole stabilite dal [Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338](#) che ha profondamente modificato il Regolamento UE 1370/2007. Tuttavia, in considerazione di un'esplicita eccezione prevista per la fase di transizione al nuovo regime, il vigente contratto di servizio potrà restare in vigore fino al 2026.

In base alla legge n. 166 del 2002, i contratti di servizio devono avere durata **non inferiore a cinque anni**, con possibilità di revisioni annuali delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi senza necessità di procedere a modifiche contrattuali (il regolamento 1370/2007 impone comunque che non siano di durata superiore a 15 anni, salvo casi specificamente indicati).

I contratti di servizio aventi dimensione nazionale (media e lunga percorrenza) per il trasporto passeggeri sono stipulati fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa ferroviaria individuata sulla base della vigente normativa di settore, previa acquisizione del parere del CIPE sullo schema di contratto proposto dall'Amministrazione (articolo 15, comma 1-*quater*, del decreto-legge n. 148 del 2017).

Tali contratti sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Sugli schemi dei contratti di servizio, **a seguito di quanto previsto dalla legge di bilancio 2021 (comma 681)**, è stato ripristinato il **parere delle competenti Commissioni parlamentari**.

Tale parere era stato soppresso in base al comma 2-ter dell'art. 9 del D.L. n. 159/2007, disposizione abrogata dal comma 682 della legge di bilancio 2021.

Secondo la normativa europea i contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di 15 anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50% del valore dei servizi di cui trattasi.

Il contratto di servizio pubblico per il trasporto nazionale passeggeri

Il 19 gennaio 2017 è stato definito tra **Trenitalia** e MIT/MEF il [nuovo Contratto di Servizio 2017-2026](#), di durata quindi decennale, **per il trasporto passeggeri di interesse nazionale**. L'affidamento diretto a

Trenitalia è avvenuto ai sensi del Regolamento UE 1370/2007. Il Contratto comprende il *network* degli Intercity che garantiscono i collegamenti di media/lunga percorrenza tra medi e grandi centri urbani: gli Intercity giorno e gli Intercity notte.

La legge di bilancio per il 2020 (art. 1, comma 159) ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la somma di 500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2026 per il **potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza relative all'esecuzione del contratto di servizio di media e lunga percorrenza** in essere con Trenitalia Spa, per la **verifica della qualità** dei servizi erogati all'utenza e per il **miglioramento degli stessi**.

In recepimento della normativa europea, a fianco delle imprese ferroviarie titolari del contratto di servizio pubblico possono poi operare altre imprese ferroviarie, in possesso della licenza prevista dall'[articolo 7 del decreto legislativo n. 112/2015](#).

Per quanto riguarda il **trasporto ferroviario merci**, la legge di stabilità 2015 ([L. n. 190/2014](#), art. 1, comma 294) aveva previsto che non si procedesse più al rinnovo del relativo contratto di servizio pubblico nazionale. Tale norma è stata tuttavia successivamente abrogata dall'articolo 11, comma *2-quater*, del decreto-legge n. 185 del 2015.

Con riferimento alle prestazioni di servizio pubblico l'articolo 29 del decreto-legge n. 91 del 2014 ha previsto a decorrere dal 1° gennaio 2015 che i soli consumi di energia elettrica **impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale** e per il settore del **trasporto ferroviario delle merci** possano beneficiare del regime tariffario speciale per il consumo di energia elettrica. È comunque fatto divieto di traslare i maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni descritte sui prezzi e sui pedaggi praticati nell'ambito del servizio universale e del trasporto ferroviario delle merci e si prevede che della copertura di costi si tenga conto nella determinazione dei pedaggi per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria non rientranti nel servizio universale e nel trasporto ferroviario delle merci.

I servizi regionali offerti dalla divisione regionale di Trenitalia **sono regolati da contratti di servizio stipulati con le singole regioni**.

La strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

Il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** ha il compito di definire **la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria** sulla base di un **finanziamento sostenibile del sistema ferroviario** (**articolo 1 del decreto legislativo n. 112 del 2015**).

In particolare il decreto legislativo n. 112 del 2015 (articolo 1, comma 7), come modificato dall'articolo 15, comma *1-ter*, del decreto-legge n. 148 del 2017, ha previsto che, in sede di prima applicazione, la **strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria è definita nel Documento di economia e finanza, nell'Allegato concernente fabbisogni e progetti di infrastrutture**, sino all'approvazione del primo documento pluriennale di pianificazione previsto dall'articolo 201 del codice dei contratti pubblici che deve definire, tra l'altro, la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

Con l'aggiornamento 2018/2019 al contratto di programma, parte investimenti 2017-2021 è **stato trasmesso al Parlamento il documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti (DVPP)**. Tale documento costituisce lo strumento di sintesi, riferito a tutti gli investimenti ricompresi nel portafoglio del contratto che manifestano fabbisogni finanziari, per l'individuazione dei progetti di investimento che presentano caratteristiche di maturità e con ritorni tecnici e prestazionali che possono essere considerati eligibili in termini di priorità di finanziamento per la contrattualizzazione annuale degli aggiornamenti del Contratto di programma-parte investimenti e per la definizione del livello di cantierabilità dei programmi di investimento da cui deriva il dimensionamento del fabbisogno finanziario. Tale documento verrà aggiornato annualmente per tenere conto dell'avanzamento dei fattori alla base dell'indice di priorità e di cantierabilità e costituirà la base informativa per l'aggiornamento del Documento Pluriennale di Pianificazione in relazione agli interventi previsti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Il **PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza)** contiene diverse indicazioni riguardo agli interventi riguardanti lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, con particolare riferimento al completamento delle linee in alta velocità.

Gli **investimenti** finalizzati ad attuare la strategia di **sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria sono finanziati**, oltre che con **risorse proprie del gestore** dell'infrastruttura, anche sulla base delle **risorse del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, destinate alla copertura della spesa per interventi individuati dal medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

e da Rete ferroviaria italiana **in sede di definizione dei contratti di programma, parte investimenti**, e dei relativi aggiornamenti.

Secondo quanto stabilito dall'articolo 15 del decreto legislativo n. 112 del 2015, nei **contratti di programma**, con riferimento alla **parte investimenti**, è disciplinata la **concessione di finanziamenti per far fronte a nuovi investimenti ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura stessa e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica**. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di **un piano commerciale** comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed all'organismo di regolazione. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio economico e finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.

In taluni casi le disposizioni di legge individuano **in via immediata e diretta finanziamenti per la realizzazione di specifiche opere ferroviarie**, che vengono anch'esse inserite nell'ambito del contratto di programma, parte investimenti, ma rispetto alle quali non è evidentemente prevista alcuna discrezionalità per le parti contraenti, posto che il finanziamento delle stesse è già definito in via legislativa.

Va tenuto presente che, accanto a queste risorse, le infrastrutture ferroviarie vengono finanziate **anche con altre fonti** tra le quali si segnalano le risorse provenienti dal Fondo sviluppo e coesione, da fondi di conto capitale e da risorse europee, regionali e di enti locali. Per l'esame dell'utilizzo di tali ultime risorse si rinvia **alla documentazione concernente i singoli contratti di programma**.

Nel corso della XVII legislatura, i finanziamenti per le infrastrutture ferroviarie sono stati effettuati sulla base del programma definito "**cura del ferro**" volto a favorire un rafforzamento del trasporto ferroviario per garantire un miglior equilibrio sulle modalità di trasporto di persone e merci. In coerenza con la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria essi si sono concentrati su alcune opere particolarmente onerose (Terzo valico di Giovi, Alta Velocità Brescia-Verona-Padova della linea Milano-Venezia, Nuovo valico del Brennero, e altre) realizzate per lotti costruttivi non funzionali. Oltre a questi investimenti, interventi economicamente significativi hanno riguardato l'adeguamento funzionale delle reti, la sicurezza ferroviaria, la rimozione dei passaggi a livello, l'ammodernamento tecnologico delle dotazioni, oltre ad investimenti su tratte ferroviarie afferenti a nodi urbani, linee regionali e nodi di interscambio modale. Per l'analisi di dettaglio di questi investimenti si rinvia alla documentazione concernente i contratti di programma.

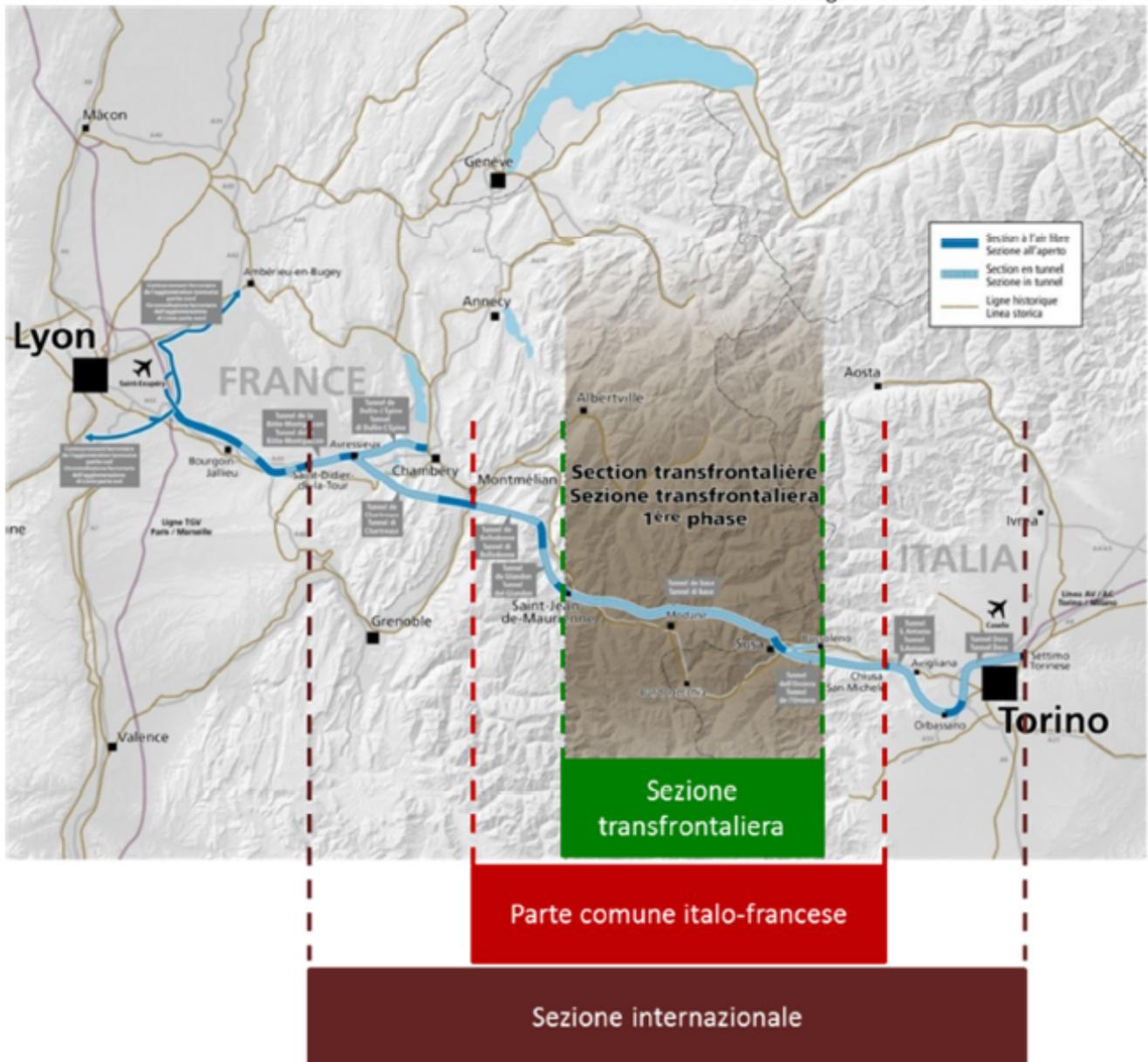
La tratta ferroviaria Torino-Lione

Il contratto di programma per la realizzazione della Torino-Lione e l'istruttoria parlamentare

Lo Schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane Spa e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Sas per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione ([A.G. 221](#)) ha formato oggetto di esame parlamentare da parte delle IX Commissione della Camera.

La IX Commissione della Camera dei deputati ha espresso il [proprio parere](#) nella seduta del 23 dicembre 2020. La Commissione ha svolto, nel corso dell'esame un ciclo di audizioni in relazione all'opera. In particolare sono stati auditi: l'amministratore delegato e direttore generale del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane, Gianfranco Battisti; il presidente dell'Osservatorio per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione, Claudio Palomba; il direttore generale del Tunnel Euralpin Lyon Turin (Telt), Mario Virano ([qui](#) il link); rappresentanti della Regione Piemonte; il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art); rappresentanti dell'Unione montana Val di Susa; rappresentanti del comune di Torino e dell'Unione montana Val di Susa; esperti della materia ([qui](#) il link); ulteriori audizioni di esperti della materia ([qui](#) il link).

Il progetto e la struttura dell'opera



Con l'Accordo Internazionale del 2012 tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese sono state stabilite le condizioni di **realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione**, nonché le condizioni di esercizio dell'opera.

La **struttura dell'opera** (in base alle definizioni dell'art. 2 del citato accordo) è la seguente:

- La «**sezione internazionale**», è l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviari costruiti e da costruire **tra Saint-Didier-de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino**. Essa è **costituita da tre parti**:

- la parte francese, tra i dintorni di Saint-Didier-de-la-Tour (a circa 60 chilometri da Lione) e i dintorni di Montmélián;
- la "**parte comune italo-francese**", tra i dintorni di Montmélián in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia, che include la «**sezione transfrontaliera**», compresa tra le nuove stazioni di **Saint-Jean-de-Maurienne in Francia** e di **Susa-Bussoleno in Italia**
- la parte italiana, dai dintorni di Chiusa S. Michele al nodo di Torino.

L'art. 4 dell'Accordo Internazionale del 2012 prevede in dettaglio che la "**parte comune italo-francese**" sia costituita da:

- a) **in Francia**, una sezione di **33 chilometri** circa attraverso il massiccio di Belledonne e comprendente i **tunnel** a due canne di Belledonne e di Glandon;

- b) una **"sezione transfrontaliera"** costituita da un **tunnel a due canne di circa 57 chilometri, tra Saint-Jean-de-Maurienne (F) e Susa-Bussoleno (I)**, scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese e comprendente tre aree di sicurezza a La Praz, Modane e Clarea;
- c) una **sezione all'aperto di circa 3 chilometri in territorio italiano a Susa**;
- d) un **tunnel a due canne di circa 19,5 chilometri** situato sul territorio italiano, **tra Susa e Chiusa San Michele**;
- e) le **opere di raccordo alla linea storica, sia in Italia che in Francia**;
- f) **tutte le opere annesse** (stazioni, impianti elettrici, ecc.) necessarie all'esercizio ferroviario e da quelle che successivamente le Parti potranno ritenere che debbano essere comprese nella parte comune italo-francese.

La **tratta ferroviaria Torino – Lione** è quindi una **linea mista merci/passeggeri**, come le altre dorsali di attraversamento delle Alpi già esistenti, collocata nel **"Corridoio Mediterraneo" della Rete Transeuropea dei trasporti TEN-T**, come definita nel **regolamento UE n. 1315 del 2013**.

L' **Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione**, con Allegati, fatto a Roma il **30 gennaio 2012**. è stato ratificato con la legge [23 aprile 2014, n. 71](#). Le disposizioni di tale Accordo hanno abrogato quelle dei precedenti Accordi del 15 gennaio 1996 e del 29 gennaio 2001, nella misura in cui sono ad esse contrarie.

Il precedente Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, era stato firmato a Torino il **29 gennaio 2001 e ratificato con legge n. 228 del 2002**. L'art. 4 della legge di ratifica dell'**Accordo del 2012** ha altresì previsto l'adozione di un **Protocollo addizionale**, da adottare ai sensi dell'articolo 1, terzo comma, dell'Accordo, **per l'avvio dei lavori** connessi alla realizzazione della **sezione transfrontaliera** della parte comune italo-francese. Alla copertura degli oneri derivanti dal Protocollo addizionale è stato disposto che si provvedesse con la relativa legge di autorizzazione alla ratifica.

L'Accordo del 2012 riguarda le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio di tale opera, una volta realizzata e costituisce un protocollo addizionale di quanto definito nel precedente Accordo sottoscritto a Torino il 29 gennaio 2001, ma non ha come *"oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo opzionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto"* (art. 1, comma 3 dell'Accordo).

In ragione di ciò il **24 febbraio 2015** è stato quindi firmato a Parigi l'**Accordo tra Italia e Francia per avviare la realizzazione dei lavori definitivi della linea Torino-Lione**. Tale Accordo, integrato dal **Protocollo addizionale** (firmato a Venezia l'8 marzo 2016), che recepisce la **certificazione dei costi** (come previsto dall'articolo 18, primo comma, dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ed espresso alla data di valuta 1° gennaio 2012) ed il Regolamento dei contratti, è stato quindi sottoposto ai Parlamenti italiano e francese. La **legge di ratifica dell'Accordo del 2015** e degli annessi **Protocolli**, è stata definitivamente **approvata** con la [legge 5 gennaio 2017, n. 1](#), che prevede (art. 3, comma 1) la **realizzazione dell'opera** per successivi **lotti costruttivi non funzionali, in relazione alle risorse autorizzate dalla legislazione vigente**. A seguito della **ratifica dell'accordo avvenuta anche in Francia** (legge 1 febbraio 2017, n. 116), **l'Accordo internazionale è entrato in vigore il 1° marzo 2017** (in base all'art. 7.3 dell'Accordo).

L'Accordo italo-francese del 24 febbraio 2015 permette l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo francese.

La realizzazione della sezione transfrontaliera: gli interventi in Italia e il Contratto di programma

Le opere sopra descritte saranno realizzate (articolo 4 dell'Accordo del 2012) **in diverse fasi funzionali**.

In una **prima fase sarà realizzata la sezione transfrontaliera**, che comprende, oltre al tunnel a due canne di circa 57 chilometri, tra **Saint-Jean-de-Maurienne (F) e Susa-Bussoleno (I)**, le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, **nonché i raccordi alle linee esistenti** (in Italia alla linea storica a Bussoleno).

Il Tunnel sostituirà **l'attuale percorso**, che è costituito (partendo dall'Italia, verso la Francia) da: la tratta ferroviaria in salita (pendenza tra il 26% ed il 30%) da Susa a Bardonecchia; il **Tunnel ferroviario storico del Frejus** di circa 14 km, che non risponde ai nuovi standard europei di sicurezza (definiti nel regolamento UE n. 1303/2014); la tratta ferroviaria in discesa (pendenza tra il 31% ed il 26%) dalla fine del Tunnel storico, intorno a Modane (FR), fino a a St. Jean de Maurienne (FR). Le attuali tratte ferroviarie in salita ed in discesa prima e dopo il Tunnel del Frejus, sono in buona parte in galleria, per un totale di circa 35 km di tunnel (di cui in Italia 23 km di gallerie da Bussoleno a Salbertrand).

La parte in territorio italiano della Sezione transfrontaliera è complessivamente pari a 17 km circa, di cui: 12,53 km nel Tunnel di base (la parte italiana del Tunnel), dal confine di Stato all'imbocco est del tunnel a Bussoleno (Susa); il Nodo di Susa, comprendente sia la nuova Stazione internazionale che un tratto all'aperto di circa 3 km; la galleria per l'interconnessione alla linea storica Torino Modane di 2,1 km; l'interconnessione con la linea storica Torino Modane all'entrata della Stazione di Bussoleno; lo svincolo di Chiomonte e opere connesse. La variante di Cantierizzazione del 2018, colloca a Chiomonte il principale cantiere italiano. A ciò si aggiunge la realizzazione della **galleria geognostica** e di servizio de La Maddalena a Chiomonte di 7,5 km.

In aggiunta, **Rete Ferroviaria Italiana** realizzerà dei lavori di **miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno**.

Il **Progetto definitivo della sezione transfrontaliera** della ferrovia Torino - Lione è stato pertanto **approvato** dal CIPE con [delibera n. 19 del 20 febbraio 2015](#) ed il 23 gennaio 2015 è avvenuta la **costituzione** del nuovo **oggetto Promotore pubblico**, la società **Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT S.A.S.)**, responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura.

Il **19 novembre 2020** è stato quindi trasmesso al Parlamento lo **schema di Contratto di programma** (A.G. 221) tra il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.a.s. (TELT)**, il cui testo tiene conto delle raccomandazioni espresse dal CIPE nella Delibera del 28/2/2018.

Il 30 maggio 2018 era stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la [delibera n. 6/2018 del CIPE](#) che ha ad oggetto il **parere** sullo schema di **Contratto di programma fino al 2029** tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Con la [Delibera CIPE 21 marzo 2018](#) è stato approvato il progetto di variante in ottemperanza alla prescrizione 235 della delibera CIPE n. 19 del 2015. (relativa allo Studio di una ottimizzazione dei cantieri come espresso. nel parere del Comune di Susa) e con la [delibera CIPE 28 aprile 2018](#) è stato modificato l'Allegato "Prescrizioni e raccomandazioni" alla Delibera CIPE n. 30 del 2018 per renderlo coerenti con il parere del MIBACT del 7 marzo 2018.

La consistenza delle **fasi successive dell'opera sarà definita dalle Parti nell'ambito di accordi ulteriori**.

Lo stato dei lavori

Per quanto riguarda lo **stato dei lavori**, il programma della **fase relativa a studi, indagini geognostiche** e gallerie esplorative è stata avviata dalla società LTF a partire dal 2001 e ne è previsto il completamento da parte di TELT entro il 2021.

Risultano **avviate e, in parte, completate, le seguenti opere principali**:

- Discenderia di Modane (FR), per l'area di sicurezza in sotterraneo e soccorritori e manutentori – completata;
- Discenderia di La Praz (FR), per l'accesso di manutenzione e soccorsi – completata;
- Discenderia di Saint Martin la Porte (FR) per la ventilazione/manutenzione/soccorso – completata;
- Galleria geognostica di Saint Martin La Porte (FR) – scavo in corso;
- Galleria geognostica de La Maddalena (IT) – scavo completato.

A **marzo 2020** risultano scavate un totale di **30 km di gallerie**, pari al 18,5% dei 162 km in sotterraneo previsti per l'opera: 2 tunnel paralleli, 4 discenderie e 204 by-pass di sicurezza; 68 km di sondaggi geognostici e carotaggi in Italia e in Francia .

Sono in corso **le gare per i lavori del tunnel di base** della Torino-Lione per un valore di oltre 3 miliardi di euro: sia per i 3 lotti francesi della galleria di base (valore di 2,3 miliardi, la cui assegnazione è prevista a fine 2020), che per il lotto italiano del tunnel di base lungo 12,5km (valore circa 1 miliardo di euro) per il quale si è conclusa la fase di presentazione delle candidature e la cui assegnazione è prevista nel 2021.

E' inoltre in corso, dal 22 giugno 2020, la prima fase dell'allargamento del cantiere a Chiomonte, per l'avvio dei lavori connessi alla realizzazione del tunnel di base;

Il 10 luglio 2020 TELT ha assegnato l'appalto (del valore di circa 220 milioni di euro) per la costruzione dei pozzi di ventilazione del tunnel di base ad Avrieux (Francia).

Il progetto prevede la **messa in esercizio della tratta transfrontaliera** alla fine del **2029**.

L'art. 3, comma 9-ter del **D.L. n. 121 del 2021** ha **esteso** (modificando la legge n. 183 del 2011) le **aree considerate di interesse strategico nazionale**, ai fini della realizzazione della Tratta ferroviaria Torino-Lione, includendovi le **opere connesse** relative alla **galleria geognostica** nel comune di Chiomonte e le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte individuati per l'installazione dei cantieri comune e delle opere connesse.

I costi della sezione transfrontaliera

I **costi complessivi** della **sezione transfrontaliera** vengono **finanziati**, in base a quanto previsto dai Trattati internazionali del 2012 e del 2017, **per quote** da tutti i soggetti interessati: **UE, Francia e Italia**.

Il **costo complessivo certificato dell'intera sezione transfrontaliera**, riportato nel **Protocollo** addizionale all'Accordo del 2015, sottoscritto a Venezia l'8 marzo 2016, è di circa **8.300,7 milioni €**, **da ripartire tra Francia, Italia e UE**, al quale secondo il Trattato vanno aggiunti circa 309 milioni € di costi totalmente a carico dei singoli Stati per espropri, interferenze di reti e misure di accompagnamento compensative (si tratta di 172,24 mln € a carico dell'Italia e di 136,72 mln a carico della Francia), per un totale di circa **8.609,7 milioni €, a valori 2012**.

La sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è l'unica opera cofinanziata dall'Unione Europea il cui costo sia stato certificato da parte di un soggetto indipendente, il raggruppamento costituito dalle due società belghe Tractebel Engineering e TUC RAIL. [Qui](#) si può consultare il documento sulla certificazione dei costi.

La **ripartizione dei costi tra Italia e Francia** (art. 18 dell'Accordo del 2012) prevede un contributo dell'**Italia del 57,9%** circa e della **Francia del 42,1%** circa, **al netto del contributo dell'UE (40%)** e della quota finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie, **fino alla concorrenza dei costi certificati**, cioè nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, attualizzato al gennaio 2012 e certificato da un terzo esterno. Oltre tale importo i costi saranno ripartiti in parti uguali tra Italia e Francia, tranne per gli eventuali sovracosti riguardanti i lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno che sono totalmente a carico dell'Italia e sono stimati in 81 milioni di euro.

La ripartizione dei costi complessivi della sezione transfrontaliera è pertanto la seguente: 2.884 mln € circa a carico dell'Italia, 2.096 mln € a carico della Francia e 3.320 mln € finanziati dall'UE (40%), sempre a costi del 2012, cui si aggiungono circa 309 mln di euro di spese non finanziate dall'UE che vanno ripartiti tra Italia e Francia. La ripartizione del costo della sezione transfrontaliera a carico dell'Italia, a valori 2012, è pertanto di 3.055 milioni di euro circa.

Il **Protocollo addizionale 8 marzo 2016** dispone (art. 2.2), che gli oneri relativi al costo certificato alla data di valuta gennaio 2012 siano, da tale data, **attualizzati** sulla base di un tasso annuo di riferimento previsto dell'1,5%, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi nel 2029, e che tale attualizzazione sia soggetta a verifica annuale, dal 2012 fino a completamento dei lavori.

L'ammontare di **costo certificato** dell'intera opera è stato pertanto **attualizzato dal CIPE**, a partire dal gennaio 2012, con verifica annuale, fino al completamento dei lavori. Come risulta dalla [delibera CIPE n. 67 del 7 agosto 2017](#), la verifica annuale del tasso d'aumento effettivo dei prezzi per le grandi opere ha portato all'applicazione un tasso annuo nullo per il periodo 2012-2015 e pari all'1,5% per il periodo 2016-2029; pertanto, il **costo complessivo attualizzato della intera sezione transfrontaliera, come rivalutato dal CIPE**, ammonta a **9.630,25 milioni di euro** in valuta corrente, **da ripartire tra Francia, Italia e UE**.

In base a tale costo rivalutato, il **CIPE** ha pertanto fissato un nuovo **limite di impegno di spesa per l'Italia** pari a **5.631,47 milioni di euro, comprensivo della quota a carico dell'Unione europea ancora da determinare**, di cui 5.574,21 milioni per il costo rivalutato fino a completa realizzazione dell'opera e 57,26 milioni per misure di accompagnamento ulteriori, **autorizzando l'avvio della realizzazione per lotti costruttivi** della "Nuova linea ferroviaria Torino-Lione: Sezione internazionale – Parte comune italo-francese – **Sezione transfrontaliera**", in particolare **l'avvio dei primi due lotti costruttivi**, per un **valore complessivo di 2.892,62 milioni di euro**, con **l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera** per la parte di competenza italiana, entro il limite di spesa indicato.

In valuta corrente, il costo dell'intera sezione transfrontaliera da ripartire, senza considerare i finanziamenti dell'UE (cioè al lordo dei finanziamenti UE), è come detto di 5.574,21 milioni e per l'Italia e di circa 4.046 mln per la Francia. Ipotizzando un finanziamento UE del 40% la ripartizione dei costi della sezione trasfrontaliera sarebbe la seguente: Italia 3.345,54 mln €, Francia 2.432,6 mln €, Unione Europea 3.852,1 mln €.

In base alla Delibera CIPE, l'intervento per la Sezione transfrontaliera è articolato in una prima **fase di indagini geognostiche** ed in **5 lotti costruttivi** non funzionali:

- **Lotto 1:** Tunnel di Base, dal costo di competenza italiana di 2.563,7 mln €;
- **Lotto 2:** Opere all'aperto Francia, dal costo di competenza italiana di 328,92 milioni di euro;
- **Lotto 3:** Tunnel di Base (Completamento completamento delle opere civili del tunnel di base in Francia ed in Italia): fabbisogno finanziario previsto 1.274,32 mln €;
- **Lotto 4:** Opere civili all'aperto in Italia della Piana di Susa e dell'interconnessione di Bussoleno (non finanziato in quanto a seguito della prescrizione n. 235 "Studio di una ottimizzazione della cantierizzazione" prevista dalla delibera CIPE n. 19/2015, è stato individuato il nuovo fronte di attacco del Tunnel di Base a Chiomonte/Maddalena, e non più a Susa): il fabbisogno finanziario previsto è di 414,68 mln;
- **Lotto 5:** Attrezzaggio Tecnologico dell'intera sezione transfrontaliera: il fabbisogno finanziario previsto è di 992,59 mln.

Per le **fasi successive a quella della sezione transfrontaliera**, l'art. 16 dell'**Accordo Internazionale del 2012** prevede che **ogni Parte finanzi, con l'aiuto dell'Unione europea, le infrastrutture situate sul proprio territorio.**

I finanziamenti e le risorse disponibili per la sezione transfrontaliera

Per il finanziamento della tratta ferroviaria Torino-Lione (studi, progetti, attività, lavori preliminari e lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione), la legge finanziaria del 2013 (**legge n. 228 del 2012**, art.1, comma 208), ha autorizzato uno **stanziamento** complessivo per la **parte a carico dell'Italia**, di **2.940 milioni di euro**, di cui 60 milioni di euro per l'anno 2013, 100 milioni di euro per l'anno 2014, 680 milioni di euro per l'anno 2015 e **150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029**, successivamente ridotti a **2.564.758.613 euro complessivi** per effetto di differenti provvedimenti normativi. Il **decreto legge n. 50 del 2017** (articolo 47, comma 9), ha disposto che **a valere su tali finanziamenti** siano autorizzate le attività propedeutiche all'**avvio dei lavori della sezione transfrontaliera** della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Tali risorse vengono iscritte annualmente in **bilancio** sul **capitolo 7532 dello Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti**, nell'ambito del Programma 13.5.

Il DL n. 98 del 2011 (art. 32, co.1, punto 12) aveva autorizzato finanziamenti, dal 2013 al 2016, per le opere e le **misure compensative** dell'impatto territoriale dell'opera nei comuni di **Susa e Chiomonte**, per 9,56 milioni di euro , di cui risultano erogati (Allegato alla NADEF 2020), 3,22 milioni e residui perenti per 6,34 milioni di euro.

Come detto, la **delibera CIPE n. 67/2017** ha fissato il **nuovo limite di spesa rivalutato** per la parte di competenza italiana in **5.631,47 milioni di euro** ed ha indicato gli stanziamenti annui **a carico dell'Italia** nella misura di **143,54 milioni € dal 2020 al 2029**. A questi vanno aggiunti **451,26 milioni € di risorse UE** attribuite all'Italia (di cui 327,8 milioni inclusi nel costo certificato e 123,4 milioni per indagini geognostiche, quindi escluse dal costo certificato), che sono stati ripartiti negli anni dal 2015 al 2019, in base ad un contratto di sovvenzione siglato il 1° dicembre 2015 tra Italia, Francia e Agenzia europea per l'Innovazione reti (INEA). Il totale degli stanziamenti disponibili nel periodo 2015-2029 previsto dalla Delibera CIPE era di 2.892,6 milioni €, di cui 2.564,7 mln di competenza statale e 327,8 mln € di competenza europea.

Lo schema di **Contratto di programma tra MIT, Ferrovie dello Stato italiane e TELT (AG 221)**, che riguarda la **sezione transfrontaliera** della parte comune della nuova linea ferroviaria (parere favorevole del CIPE con la delibera n. 6/2018), recepisce una **stima di costo complessivo** (si veda la Tavola 1: costi e finanziamenti, pag. 26 dell'AG.221) di **6.371,18 milioni €**, composto dal **costo dei cinque lotti costruttivi e delle opere compensative per 5.631,470 milioni di euro**, da cui andrà dedotta la **quota UE** (ancora da determinare), e dal **costo di studi ed opere geognostiche**, pari a **739,71 milioni di euro** (di cui 402 a carico dello Stato italiano e 337,71 a carico dell'Unione europea).

La delibera CIPE evidenzia che le disponibilità complessive, cioè le **coperture che riguardano la fase di studi ed i primi due lotti**, ammontano a circa **3.632,33 milioni di euro**, di cui **2.966,76 milioni di risorse statali e 665,57 milioni di risorse UE**, che garantiscono la **completa copertura finanziaria della fase di Studi ed indagini geognostiche** (739,71 milioni di euro, di cui 402 milioni a carico dell'Italia), del **lotto costruttivo 1** (del costo di 2.563,70 milioni di euro di cui 2.433 a carico dell'Italia) e del **lotto costruttivo 2** (dal costo di 328,92 milioni di euro, di cui 131,76 a carico dell'Italia).

Le **risorse nazionali disponibili**, pari a **2.966,76 milioni di euro**, sono così distinte sui seguenti capitoli di bilancio:

- **Capitolo 7532/ MIT**: 2.564,76 mln € (risorse dalla legge n. 228/2012 e successive modificazioni, per la copertura dei **Lotti 1 e 2**);
- **Capitolo 7122/MEF** : 390,22 mln € (risorse contrattualizzate da RFI fino al 2012 e poi trasferite a FS, per la copertura della fase di **studi** e indagini geognostiche);
- **Capitolo 7163/MIT**: 11,78 mln € (risorse da delibere CIPE n. 62/2010 e n. 6/2012, interamente erogate per la copertura della fase di **studi** e indagini geognostiche).

Gli stanziamenti sul cap. 7352/MIT nel **ddl di bilancio 2021-2023** sono i seguenti: **146,54** milioni per il **2021**, **153,54** milioni per il **2022** e **451,08** milioni per il **2023**.

I **fabbisogni residui**, relativi al finanziamento dei restanti **lotti costruttivi 3, 4 e 5** sono stati stimati dal CIPE complessivamente in **2.738,84 milioni di euro**, comprensivi della quota a carico dell'Unione europea che è ancora da determinare.

Essi sono relativi al 3° lotto per 1.274,32 mln € (Tunnel di base completamento), al 4° lotto per 414,68 mln € (Opere all'aperto in Italia), al 5° lotto costruttivo per 992,58 mln € (Attrezzaggio tecnologico), nonché alle opere compensative aggiuntive previste dalla delibera Cipe n. 67/2017 (per 57,26 mln €).

Per quanto riguarda le **risorse UE**, lo schema di Contratto di programma evidenzia che il **cofinanziamento europeo** assegnato all'intervento, nei tre cicli di pianificazione TEN-T 2001-2006, TENT 2007-2013 e CEF 2014-2020, è complessivamente pari a **665,57 milioni di euro**, di cui 214,31 milioni già incassati da LTF-TELT a chiusura dei programmi fino al 2013. Per il **Programma CEF 2014-2020** le attività sono in svolgimento e regolate dal *Grant Agreement n. INEA/CEF/TRAN/M2014/1057372* sottoscritto il 25 novembre 2015 fra lo Stato Italiano, lo Stato francese e l'UE per l'attuazione dell'azione "*Cross Border Section of the New Lyon-Turin Rail Link – Montcenis Base Tunnel (TBM) - 2014-EU-TM-0401-M*", con il quale sono assegnate sovvenzioni a valere sulla quota italiana fino ad un massimo di 451,26 milioni di euro, sia per le opere geognostiche (123,40 milioni di euro) che per i lavori (327,86 milioni di euro).

A inizio **2021** prenderà il via il **negoziato per il nuovo Grant Agreement** che dovrà stanziare la successiva tranche di finanziamento per l'opera.

La tratta italiana al di fuori della sezione transfrontaliera

Al di fuori della **sezione transfrontaliera**, vi sono, in **territorio italiano**:

- nell'ambito della "**Parte comune italo-francese**", **oggetto del Trattato del 2012**, la tratta che va da **Bussoleno a Chiusa san Michele**, che prevede un tunnel a due canne di circa 19,5 chilometri, le opere di raccordo alla linea storica, e tutte le opere annesse. Tale parte dovrà formare oggetto di un ulteriore accordo tra Italia e Francia, coerentemente con quanto previsto dall'Accordo del 2012.
- nell'ambito della "**Sezione internazionale**", la tratta che va **da Chiusa San Michele a Settimo Torinese**, comprendendo Avigliana, lo scalo di Orbassano e la cintura di Torino.

Per i costi della **tratta nazionale in Italia**, occorre fare riferimento all'**Aggiornamento 2018-2019** del **Contratto di Programma tra MIT e RFI 2017-2021**, che evidenzia i seguenti costi nella Tabella A (Portafoglio investimenti in corso e programmatici), per un totale di **4.606 milioni di €**, così suddivisi:

- per la tratta **Avigliano - Orbassano** e lo scalo di Orbassano (Classe C -Interventi prioritari): **1.700,15 milioni di €** (di cui 65,54 finanziati dal MEF e 1.634,61 mln € come fabbisogni finanziari 2021);
- per l'**adeguamento** della **linea storica** nella **tratta Bussoleno-Avigliana**: **200 mln €**, di cui 81 mln finanziati (Convenzione TELT - RFI del 28/6/2018) e 119 mln € da finanziare nel 2021;
- per la **Cintura di Torino** (classe E - interventi in programma): complessivi **2.692,85 milioni di €**, come fabbisogni finanziari oltre il 2026, che comprendono la tratta **Orbassano-Settimo Torinese** (1.753 mln €) e la tratta **Bussoleno-Avigliana** (per 939,85 milioni €);per questi interventi è stato ultimato il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e sta per essere avviata la Progettazione Definitiva;
- per lo **scalo di Torino Orbassano** (classe B- Interventi in esecuzione): **13 mln €** (finanziati sul Fondo Sviluppo e Coesione), per il quale sono in corso le attività propedeutiche all'avvio della fase realizzativa.

Nel Contratto di programma con RFI si evidenzia anche che dalla Project Review conclusa, si conferma la variante (quadruplicamento) Avigliana-Orbassano, utile a potenziare il Servizio Ferroviario Metropolitano di Torino, posticipando a fase successiva (oltre 2030) la realizzazione della gronda vera e propria (Orbassano-Settimo Torinese), nonché che

è previsto il potenziamento dello scalo di Orbassano e l'adeguamento della linea storica Modane-Torino tratta Bussoleno – Avigliana.

I costi della **tratta nazionale in Francia**, i dati dell'Osservatorio 2018 evidenziano che la Francia non aveva ancora determinato i costi, ipotizzando un costo complessivo del progetto di 11.378 milioni €, mentre per la Project review del 2017 di fase 1 è stato stimato un costo di 3.400 milioni € (legge "mobilité"), oltre a 700 milioni € (per la sistemazione della linea Dijon-Modane).

Per ulteriori **approfondimenti sulle caratteristiche ed i finanziamenti dell'opera** si rinvia alla [scheda \(n. 2\)](#) presente nel **sistema SILOS** (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche) curato dalla Camera dei Deputati.

L'Osservatorio Torino-Lione e i dati sull'opera

I **dati dell'opera** sono stati prodotti dall'[Osservatorio Torino Lione](#), operativo dal 2006 (DPR 16 agosto 2006) come **luogo di confronto** composto da rappresentanti dei Ministeri, della Regione, della Città Metropolitana di Torino, degli altri Enti locali interessati, da un rappresentante della Delegazione italiana della Commissione intergovernativa italo-francese per la NLTL (CIG) e dai rappresentanti di RFI, ITALFERR e TELT (il Promotore Pubblico incaricato della Progettazione e Costruzione della sezione transfrontaliera dell'opera).

L'Osservatorio ha pubblicato a partire dal 2007, quaderni annuali che danno conto della sua attività. Gli ultimi quaderni pubblicati nel 2018 e 2019 sono i seguenti:

- [Quaderno n. 10](#) (Verifica di modello-3/2018)
- [Quaderno n. 11](#) (Contributi tecnici-11/2018)
- [Quaderno n. 12](#) (Contributi tecnico ambientali 2/2018);
- [Quaderno n. 13](#) (Lettura critica della ACB sul collegamento ferroviario Torino-Lione redatta dal gruppo di lavoro sulla valutazione dei progetti del MIT- 14/02/2019);
- [Quaderno n. 14](#) (Rassegna delle valutazioni e dei commenti di accademici, tecnici ed esperti- Analisi costi benefici della linea ferroviaria Torino-Lione del Gruppo di lavoro STM, MIT -12/2/2019);
- [Quaderno n. 15](#) (Transizione ecologica del sistema dei trasporti Il contributo della ferrovia e della nuova Linea Torino-Lione- 24/05/2019).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto ministeriale del 16 giugno 2017, n.300, ha emanato le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" di propria competenza (come previsto dal D.Lgs. n. 228/2011) che definiscono i criteri e le procedure per la valutazione ex ante dei fabbisogni infrastrutturali e la valutazione ex-ante delle singole opere, nonché per la selezione degli interventi da includere nel Documento Pluriennale di Pianificazione. Successivamente ha commissionato ad un gruppo di esperti, un'**analisi costi-benefici** sul Progetto transfrontaliero Torino Lione, i cui **risultati** sono stati resi noti il **12 febbraio 2019** e sono consultabili sul sito del MIT. [Qui](#) il link

In data **16 gennaio 2019** la **IX Commissione Trasporti della Camera** ha svolto l'**audizione** informale del **Commissario straordinario di Governo** per l'asse ferroviario Torino Lione, arch. Paolo Fioletta (nominato con DPR 23 aprile 2015 e confermato con [DPR 14 dicembre 2017](#) fino al 31 dicembre 2018), che presiedeva l'Osservatorio ed a cui era stato conferito il compito di consentire, con la partecipazione attiva dei rappresentanti di tutti gli enti locali interessati, anche se non favorevoli alla Tav, le necessarie azioni compensative dell'impatto territoriale e sociale dell'opera, oltre a promuovere la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario. Il 13 febbraio 2019, la IX Commissione Trasporti ha svolto l'audizione informale del prof. Marco Guido Ponti sull'analisi costi-benefici per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione.

Con **decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 2 settembre 2020** (avviso della Presidenza del Consiglio in G.U. 21 ottobre 2020, registrazione alla Corte dei Conti del 5 ottobre 2020), il prefetto di Torino, Claudio Palomba, è stato nominato **presidente dell'Osservatorio** per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione, per la durata di un anno, eventualmente rinnovabile.

Il quarto pacchetto ferroviario

A livello europeo e nazionale, nella XVIII legislatura, è stato completato l'iter del quarto pacchetto ferroviario che innova profondamente il quadro regolamentare nel settore ferroviario e propone un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto ferroviario dell'UE per favorire la creazione di uno spazio ferroviario unico europeo. Si ricorda che con il [decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112](#) è stata recepita la

direttiva 2012/34/UE, che ha istituito lo **spazio ferroviario unico europeo** che costituisce la normativa di riferimento per la gestione dell'infrastruttura e dei servizi ferroviari.

In relazione al recepimento delle direttive del quarto pacchetto ferroviario in particolare:

- con il [Decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50](#) è stata recepita la direttiva (UE) 2016/798 sulla **sicurezza delle ferrovie**;
- con il **decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57**, è stata recepita la direttiva (UE) 2016/797 relativa all'**interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea**;
- con il [decreto legislativo n.139 del 2018](#) è stata recepita la direttiva (UE) 2016/2370 per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.

Il **quarto pacchetto ferroviario** si compone di **tre regolamenti** e **tre direttive** accompagnati da una [comunicazione](#) ("Quarto pacchetto ferroviario – Completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europee"), da una [relazione](#) sul profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante da una [relazione](#) sulla liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario internazionale di passeggeri. La Commissione europea ha presentato il pacchetto il 30 gennaio 2013 e, ad esito di un lungo iter, a maggio 2016 sono stati pubblicati il [Regolamento \(UE\) 2016/796](#) del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il [Regolamento \(CE\) n. 881/2004](#), la [direttiva \(UE\) 2016/797](#) relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario europeo e la [direttiva \(UE\) 2016/798](#) sulla sicurezza delle ferrovie.

Tali interventi sono diretti ad assicurare un processo di omogenizzazione sotto il **profilo tecnico** in relazione alla sicurezza e all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione.

A dicembre 2016 sono infine stati pubblicati il [Regolamento \(UE\) 2237/2016](#) relativo alla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie che abroga il regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio il quale permetteva agli Stati membri di compensare 40 imprese ferroviarie che figurano in un elenco per il pagamento di obblighi che le imprese operanti in altri settori di trasporto non devono sostenere; il [Regolamento \(UE\) 2238/2016](#) che, modificando il Regolamento (CE) 1370/2007, introduce norme sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la [direttiva \(UE\) 2016/2370](#) che riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria, modificando la direttiva 2012/34/UE, ossia la direttiva che istituisce lo spazio ferroviario unico europeo, recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo n.112/2015.

Questi interventi sono quindi diretti ad una progressiva liberalizzazione del trasporto ferroviario e costituiscono il "pilastro politico" del quarto pacchetto.

Alla base degli atti costituenti il quarto pacchetto ferroviario si pone la considerazione di **una sostanziale stasi nello sviluppo del trasporto ferroviario**. Malgrado infatti gli sviluppi positivi registrati in alcuni mercati, se si considera l'Unione europea nel suo complesso, la **parte modale del trasporto ferroviario di merci ha subito un'inversione di tendenza dal 2000 passando, alla data di presentazione del pacchetto ferroviario, dall'11,5 al 10,2%**; sempre nello stesso periodo la percentuale del trasporto ferroviario di passeggeri si è mantenuta pressoché costante, **intorno al 6%**.

Ad avviso della Commissione tale situazione è imputabile ad una serie di fattori quali: i problemi di efficienza derivanti dall'assenza di adeguati stimoli concorrenziali; il fatto che in determinati Stati membri i finanziamenti pubblici sono erogati direttamente, senza ricorso a procedure concorrenziali; la durata eccessiva e i costi elevati delle procedure di autorizzazione; gli ostacoli all'ingresso sul mercato di nuovi operatori derivanti tra l'altro dalle divergenze tra le pertinenti norme dei vari Stati membri; le distorsioni del mercato; lo sviluppo insoddisfacente delle strutture.

Le misure contenute nel quarto pacchetto intendono fornire una soluzione ai problemi precedentemente descritti e si articolano in quattro settori di intervento:

1) garantire l'efficienza e l'omologazione delle norme al fine di ridurre **gli oneri tecnici e amministrativi per le imprese ferroviarie e favorire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato**. L'attuazione di tali misure dovrebbe tradursi in una riduzione del 20% sia dei tempi di accesso al mercato per i nuovi operatori, sia del costo e della durata delle procedure di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio complessivo per le imprese stimato in circa 500 milioni di euro entro il 2025;

2) migliorare la qualità e diversificare l'offerta di servizi grazie **all'ingresso di nuovi operatori nella gestione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia a decorrere dal dicembre 2019**. L'attuazione di tali misure, associate alle riforme strutturali, dovrebbe assicurare, entro il 2035, più di 40 miliardi di euro di benefici finanziari ai cittadini e alle imprese;

3) al fine di scongiurare i conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese un accesso non discriminatorio al mercato, garantire una gestione più equa ed efficiente della rete, **rafforzando il ruolo dei gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria e stabilendo l'indipendenza operativa e finanziaria dei gestori dell'infrastruttura da tutti gli operatori che forniscono servizi di trasporto ferroviario**;

4) assicurare la presenza di personale qualificato e motivato per operare in un contesto innovativo e competitivo derivante dalla maggiore apertura dei mercati ferroviari.

Tali misure dovrebbero permettere al settore ferroviario di realizzare pienamente il suo potenziale, migliorando l'affidabilità e l'efficienza dei servizi offerti, e di incrementare la propria quota di mercato diventando in tal modo una valida alternativa alle altre modalità di trasporto.

Dossier

[Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva \(UE\) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11642/schema-decreto-legislativo-recante-attuazione-della-direttiva-ue-2016-798-sulla-sicurezza-ferrovie.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11642/schema-decreto-legislativo-recante-attuazione-della-direttiva-ue-2016-798-sulla-sicurezza-ferrovie.html>

[Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva \(UE\) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11690/schema-decreto-legislativo-recante-attuazione-della-direttiva-ue-2016-797-relativa-all-interoperabilita-del-sistema-ferroviario.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11690/schema-decreto-legislativo-recante-attuazione-della-direttiva-ue-2016-797-relativa-all-interoperabilita-del-sistema-ferroviario.html>

I requisiti e le condizioni per lo svolgimento del servizio ferroviario

L'**esercizio del trasporto ferroviario** è subordinato al rilascio di una **licenza valida su tutto il territorio dell'Unione europea** in virtù della quale è riconosciuta all'impresa ferroviaria, con sede in Italia, la capacità di fornire servizi di trasporto ferroviario ([articolo 6 del decreto legislativo n. 112 del 2015](#)). Tale capacità può essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi.

La licenza può avere ad oggetto il trasporto passeggeri, il trasporto ferroviario nazionale di merci ([articolo 7 del decreto legislativo n. 112/2015](#)) o entrambi.

Le **imprese ferroviarie titolari di licenza** sono inserite in un apposito elenco, periodicamente aggiornato dal MIT. [Qui](#) l'elenco aggiornato al 15 settembre 2020.

Il **decreto legislativo n. 136 del 2018 (AG 40)**, con il quale si dispone il recepimento della direttiva UE 2016/2370, ha abrogato la licenza nazionale per il trasporto ferroviario di passeggeri attuando pertanto la completa liberalizzazione del traffico ferroviario nell'Unione europea.

La licenza è rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie. La licenza ha validità temporale illimitata ([art. 8 decreto legislativo 112/2015](#)) ma il Ministero provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa ferroviaria cui è stata rilasciata la licenza, ferma restando, comunque, la possibilità di procedere, in qualsiasi momento, ad apposite verifiche e controlli, anche di carattere ispettivo, circa l'osservanza degli obblighi e la sussistenza dei requisiti per la titolarità della licenza.

Il decreto legislativo prevede che le licenze nazionali in corso di validità al 1° gennaio 2019 **sono riconvertite in licenze ferroviarie**, previa verifica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle condizioni previste per il rilascio della licenza stabilite dall'articolo 7 del decreto legislativo mentre le imprese **non titolari di licenza nazionale** che intendessero chiedere capacità dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di servizi di trasporto ferroviario nazionale potranno farlo, coerentemente con quanto previsto dalla direttiva, a partire dall'orario di servizio che inizia il 14 dicembre 2020.

L'**accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**, ai fini dell'esercizio del trasporto ferroviario, è **consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri**: di essere **titolare della licenza** corrispondente al servizio da prestare, il possesso del **certificato di sicurezza** rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, **ANSF** (le cui funzioni sono state trasferite all'**ANSFISA**), e di aver concluso, in base al diritto pubblico o privato, la stipula del **contratto di utilizzo dell'infrastruttura**.

Il **decreto-legge n. 109 del 2018** ha previsto la soppressione dell'ANSF e il trasferimento sia del personale che delle funzioni alla nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (**ANSFISA**). I poteri dell'ANSFISA sono stati modificati dall'articolo 4, comma 6-bis del **decreto legge 21 settembre 2019, n. 104**, convertito dalla legge 18 novembre 2019, n. 132.

Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria deve mettere a disposizione delle imprese in possesso della licenza, anche relativamente al trasporto nazionale di passeggeri, l'infrastruttura ferroviaria nel rispetto dei **principi di non discriminazione e di equità** ([articolo 12 del decreto legislativo n. 112/2015](#)). Le imprese ferroviarie presentano al gestore dell'infrastruttura una richiesta di sottoscrizione di contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario, dietro pagamento di un **canone**. Le modalità di accesso all'infrastruttura sono indicate nel Prospetto Informativo di Rete elaborato da RFI Spa ([art. 14 del decreto legislativo n. 112/2015](#)).

Il diritto all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria può essere sottoposto a limitazioni nei casi in cui il suo esercizio possa compromettere l'equilibrio economico di uno o più contratti di servizio pubblico. L'autorità competente può richiedere il pagamento, da parte delle imprese, di diritti di compensazione, previo parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (nuovo testo dell'[art. 12, comma 10, decreto legislativo n. 112/2015](#)). I servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità possono essere soggetti solo ai requisiti stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, conformemente all'articolo 12-bis (ossia, qualora il servizio comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo).

Le competenze dell'Autorità dei Trasporti nel settore ferroviario

L'Autorità indipendente di regolazione del settore ferroviario è l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), istituita dall'art. 37 del decreto-legge n. 201/2011.

Nel settore ferroviario l'Autorità ha in particolare competenze in merito ai seguenti aspetti:

- verifica che nei **bandi di gara** per il trasporto ferroviario regionale non sussistano condizioni discriminatorie;
- definisce gli **ambiti di servizio pubblico**;
- svolge le funzioni di **regolazione per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria**;
- vigila sul rispetto dei **diritti dei passeggeri**.

Il 5 novembre 2014, l'Autorità ha pubblicato le prime **misure di regolazione** per l'**accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria**. In particolare, ha previsto che i pedaggi pagati dalle imprese ferroviarie per l'accesso alle tratte di Alta Velocità si riducessero di oltre il 37 per cento nel 2015 passando da 12,8 a 8,2 Euro per treno/km. Con la [Delibera n. 96 del 13 novembre 2015](#) l'ART ha quindi definito i **criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**. Si tratta di una complessiva definizione dei criteri di determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie in modo che lo stesso sia, tra l'altro, correlato ai costi ed agli investimenti sostenuti, al netto dei contributi pubblici, opportunamente parametrato, modulato ed orientato ai principi della trasparenza, rendicontazione, separazione contabile e sottoposto ad obblighi rafforzati di applicazione della contabilità regolatoria e relativa certificazione. La [delibera n. 75/2016](#) reca il "Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni".

Il **5 agosto 2021** l'ART ha pubblicato la [Delibera n. 114/2021](#), contenente la "Proposta formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di sistema tariffario 2022-2026 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA), nonché per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso dalla stessa erogati - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni." Con la delibera n. 172/2021, del 6 dicembre 2021 l'ART ha impartito a RFI specifiche indicazioni e prescrizioni in materia di tariffe dei servizi extra-PMdA, con riferimento al PIR 2023 e con la [Delibera n. 173 del 6 dicembre 2021](#), l'ART ha approvato le "Indicazioni e prescrizioni relative al **"Prospetto informativo della rete 2023"**", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al "Prospetto informativo della rete 2022", disponendo inoltre che RFI provveda "ad avviare entro il primo bimestre del 2022, ed a concludere entro il bimestre successivo alla data di avvio, una specifica **consultazione pubblica**, volta a raccogliere dai soggetti portatori di interesse osservazioni e proposte in merito ad eventuali modifiche e integrazioni della disciplina sottostante all'esercizio della funzione essenziale di assegnazione delle tracce ferroviarie e dettagliata nel PIR vigente, nel rispetto del principio di gestione efficiente della capacità".

Le misure regolatorie hanno come oggetto la definizione, per un periodo di regolazione quinquennale, di principi e criteri in materia di condizioni economiche di offerta, ivi compresi gli obblighi di contabilità regolatoria, per:

a) il **canone di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale** di RFI, cioè i servizi del c.d. "**Pacchetto Minimo di Accesso**" o PMdA (come definito dall'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 112/2015, di attuazione della direttiva c.d. Recast), che comprende ad esempio l'utilizzo delle linee e delle stazioni, l'assegnazione della traccia oraria ed il controllo e la regolazione della circolazione e le relative informazioni necessarie;

b) i canoni ed i corrispettivi per gli **altri servizi aggiuntivi**, non ricompresi nel canone del PMdA, afferenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale, alcuni dei quali sono considerati ad accesso garantito (ad esempio l'accesso a scali merci e impianti tecnici) mentre altri sono servizi complementari o ausiliari (ad esempio l'utilizzo degli spazi delle stazioni per biglietterie e assistenza clienti, i servizi di manovra, la corrente di trazione, l'accesso alla rete di telecomunicazione), qualora soggetti a regolamentazione, come previsto dal D.Lgs. 112/2015.

Per approfondimenti si veda l'Allegato alla Delibera, contenente le specifiche [Misure di regolazione](#) e la relativa [Relazione Istruttoria](#).

L'ART ha poi svolto, e concluso il 22 dicembre 2016, una consultazione pubblica su uno schema di misure di regolazione per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria, tassello essenziale della catena logistica ed emanato la conseguente delibera n. 18/2017 recante "Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviari".

Con la [Delibera n. 130 del 30 settembre 2019](#) l'ART ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 98/2018, relativo alle "[Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari](#)", servizi non ricompresi nel PMdA, **completando la regolazione in materia**, dando piena attuazione al Regolamento (UE) 2017/2177, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari ed introducendo **nuove misure di regolazione applicabili ad una pluralità di impianti di servizi**, unitamente ad altre specificamente applicabili alle **stazioni passeggeri, ai raccordi ferroviari, ai centri di manutenzione ed alle infrastrutture ferroviarie portuali**.

Per quanto riguarda i **diritti dei passeggeri**, il decreto legislativo n. 70/2014 ha attribuito all'Autorità la funzione di organismo indipendente di **vigilanza** sul rispetto delle disposizioni in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario contenute nel regolamento (CE) n. 1371/2007.

L'Autorità dei trasporti, al termine di un procedimento di una [consultazione pubblica](#) avviato, il 29 giugno 2017, ha approvato con la [Delibera n. 16/2018](#) del 9 febbraio 2018 un **atto di regolazione** che stabilisce le **condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, sia nazionali che regionali**, connotati da obblighi di servizio pubblico (OSP).

Le Condizioni prevedono obblighi e prestazioni minime che devono essere garantite ai passeggeri per il soddisfacimento delle loro quotidiane esigenze di mobilità, assicurando l'uso efficiente delle risorse pubbliche destinate alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

Ulteriori competenze sono state assegnate **all'Autorità dei Trasporti dal decreto legislativo n. 136 del 2018 (AG 40)**:

Oltre ad assicurare il controllo sul rispetto dell'indipendenza del gestore dell'infrastruttura l'Autorità:

- supervisiona gli eventuali **accordi di cooperazione** tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e una o più imprese ferroviarie volti ad ottenere vantaggi per i clienti oppure costi ridotti o migliori prestazioni, monitora l'esecuzione di tali accordi e può raccomandare di porvi fine;
- ha la facoltà di intervenire come osservatore nel processo di elaborazione dei sistemi di coordinamento ai fini della consultazione delle imprese ferroviarie e dei richiedenti anche potenziali nelle materie della manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura, degli obiettivi prestazionali e delle questioni di interoperabilità e intermodalità;
- può essere adita quando un operatore ritenga di essere stato vittima di un comportamento scorretto anche nei casi in cui tali comportamenti attengano a: gestione del traffico; programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata; rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti

di interessi introdotte dallo schema all'esame nonché con riferimento alle questioni oggetto dell'attività di coordinamento dei gestori dell'infrastruttura;

- effettua la **procedura di verifica della compromissione dei contratti pubblici di servizio** a fronte di nuove richieste di accesso all'infrastruttura ferroviaria indicando le eventuali limitazioni al servizio che consentano di autorizzarne lo svolgimento;
- vigila affinché i **sistemi di bigliettazione integrata** non creino distorsioni del mercato e siano gestiti con modalità di accesso equo e non discriminatorio;
- può chiedere informazioni al gestore dell'infrastruttura nel caso di indisponibilità della capacità di infrastruttura determinata da lavori di manutenzione non programmata.

E' previsto inoltre un **potenziamento** degli **strumenti di controllo** a disposizione dell'Autorità e l'esplicita estensione delle proprie prerogative anche sul mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità. Si prevede che l'Autorità debba essere sentita anche nell'ambito della procedura di aggiornamento delle reti ferroviarie interconnesse alla rete ferroviaria nazionale per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione.

La sicurezza ferroviaria

Con riferimento alla situazione relativa alla sicurezza ferroviaria, nel corso della legislatura, la **Commissione IX** ha svolto un **ciclo di audizioni**. E' stata svolta il 26 febbraio 2020 l'[audizione di Rete ferroviaria italiana](#), mentre il 3 marzo è stata [audita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie](#) (ANSF).

RFI ha illustrato i dati relativi alla sicurezza ferroviaria per l'anno 2019 dando conto dei valori stabiliti a livello europeo come obiettivi comuni di sicurezza (largamente rispettati) e come valori di riferimento nazionali. Tali ultimi valori adattano i livelli massimi europei al livello dei risultati raggiunti e quindi attesi dagli operatori nazionali, come limiti di accettabilità del rischio. Rete ferroviaria rispetta con ampi margini i principali valori di riferimento nazionali (ad eccezione del parametro concernente i soggetti che attraversano indebitamente la sede ferroviaria, il cui dato di riferimento non era stato, al momento dell'audizione, depurato dai suicidi che non dovrebbero essere computati ai fini del calcolo dell'indicatore). La sicurezza della rete risulta essere in linea con i migliori Paesi europei (ancorché vi siano condotte scorrette degli utenti, con particolare riguardo agli incidenti derivanti dall'attraversamento improprio dei passaggi a livello, che incidono sui risultati complessivi).

L'audizione dell'**Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie**, dopo una sintetica ricostruzione delle competenze dell'Agenzia, e dei principi che ispirano la sicurezza ferroviaria nell'ambito dell'attività regolamentare in capo all'ANSF (facendo in particolare riferimento al decreto n 1/2009, "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", successivamente modificato dal decreto 4/2012) si è principalmente concentrata sull'[incidente ferroviario verificatosi il 6 febbraio 2020](#).

La Corte dei Conti ha trasmesso al Parlamento il 13 gennaio 2021, la [Relazione sull'attività dell'ANSF dal 2017 al 2019](#), approvata con deliberazione del 31 dicembre 2020, n. 20/2020/G.

L'**ANSF** ha trasmesso al Parlamento, il 13 gennaio 2021, il **Rapporto sulla sicurezza delle ferrovie italiane** relativo all'anno 2019 (DOC, n. [CLXXX](#), n°3).

L'adeguamento delle gallerie ferroviarie

In materia di sicurezza ferroviaria inoltre il decreto-legge n.183 del 2020 ha introdotto alcune disposizioni normative volte a rafforzare la sicurezza delle gallerie ferroviarie, con lo scopo di **assicurare l'omogeneità della normativa nazionale con quella dell'Unione europea** in materia di requisiti e di sicurezza delle gallerie ferroviarie. Si prevede in particolare l'approvazione di specifiche linee guida, indirizzate ai gestori delle infrastrutture ferroviarie e alle imprese ferroviarie e finalizzate ad assicurare la sicurezza nelle gallerie ferroviarie.

Le linee guida saranno definite **con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, **da notificare alla Commissione europea** e all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA). Si prevede poi il differimento fino al 31 dicembre 2023 l'attuazione di alcune disposizioni del [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 ottobre 2005](#) concernente la sicurezza delle gallerie ferroviarie (in

particolare, sono differiti i termini previsti dagli articoli 3, comma 8, 10, comma 2, e 11, comma 4 del decreto ministeriale).

Viene inoltre introdotta la possibilità che per la progettazione e la costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché per gli adeguamenti di quelle esistenti si applichino, a determinate condizioni **parametri e standard tecnici e funzionali** più stringenti rispetto a quelli dell'Unione europea.

Il decreto legislativo n. 50 del 2019 in materia di sicurezza ferroviaria

In materia di sicurezza ferroviaria, con il [decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50](#) di attuazione della direttiva UE n.798/2016, **in vigore dal 16 giugno 2019**, è stata definita una **nuova disciplina quadro per la sicurezza ferroviaria** prevedendosi l'abrogazione del decreto legislativo n. 167 del 2007 che, come successivamente modificato dal decreto legislativo n. 43 del 2011, rappresentava la precedente disciplina relativa alla sicurezza ferroviaria (anche'essa, peraltro, derivante dal recepimento di direttive europee). Sul relativo schema di decreto legislativo ([A.G. 74](#)), la IX Commissione Trasporti aveva espresso [parere](#) favorevole con condizione ed osservazioni il 3 aprile 2019.

L'ambito applicativo

In conformità alla direttiva, le disposizioni del decreto si applicano **all'intero sistema ferroviario italiano** e riguardano i **requisiti di sicurezza del sistema** nel suo complesso, compresa la gestione sicura dell'infrastruttura ferroviaria e del traffico, nonché l'interazione fra le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e **gli altri soggetti operanti nel sistema ferroviario** (che, nel precedente regime, **non risultavano essere individuati quali soggetti coinvolti o, comunque incidenti**, sul sistema complessivo della sicurezza ferroviaria): si tratta in particolare, oltre che dei soggetti responsabili della manutenzione anche di fabbricanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori, svuotatori, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi ed enti appaltanti, in capo ai quali viene posta la responsabilità di fornire agli altri attori del sistema le informazioni che incidano sulla sicurezza, in modo da minimizzare il rischio.

Il **decreto non si applica** invece alle **metropolitane**, ai **tram** (confermando le esclusioni già previste dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 162 del 2007) ai veicoli leggeri su rotaia, e alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli, comprese quelle utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia ai soli fini di connettività (tali tipologie di veicoli e di infrastrutture non erano espressamente menzionati nel decreto legislativo n. 162 del 2007). Sono inoltre escluse le infrastrutture ferroviarie private, rispetto alle quali si precisa la non applicabilità dello schema di decreto legislativo ai binari di raccordo tra le infrastrutture private e l'infrastruttura nazionale, ai veicoli utilizzati solo sulla medesima infrastruttura e si specifica che tale esclusione riguarda l'utilizzo non commerciale di tali infrastrutture private sia da parte del proprietario che di un operatore. Tale esclusione peraltro non riguarda, come nel regime oggi vigente, solo il trasporto di merci, ma anche quello di persone su tale infrastruttura privata. Tali elementi risultano essere più puntuali rispetto alla disciplina del decreto legislativo n. 162 del 2007.

Diversamente da quanto prevede la direttiva in via generale, ma utilizzando la facoltà concessa agli Stati membri dal paragrafo 4 dell'articolo 2 della direttiva (sopra descritto), il **comma 4 dell'articolo 2** prevede che le disposizioni del **decreto legislativo si applichino anche alle reti ferroviarie isolate** adibite a servizi ferroviari locali, che saranno **individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni** dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo. **In via transitoria**, in attesa dell'emanazione di tale decreto, **sono considerate isolate tutte le reti che non sono ricomprese nell'Allegato A al DM 5 agosto 2016** (che individua le reti interconnesse), e non si applicano gli articoli 7, 9, 10 e 11. In attuazione di tale disposizione le reti **ferroviarie isolate sono state individuate con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 347/2019**.

Con riferimento alle **ferrovie turistiche**, di cui alla [legge n.128 del 2017](#), e per i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture, l'articolo 2, comma 5, rimette all'ANSFISA il compito di indicare le modalità applicative delle disposizioni di cui agli **articoli 6** (metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza), **8** (sistemi di gestione della sicurezza), **13** (manutenzione dei veicoli) e **17** (supervisione dell'ANSFISA sul rispetto dell'obbligo di usare un sistema di gestione della sicurezza). Non trovano invece applicazione gli articoli 7, 9, 10 e 11.

Il controllo dei rischi per i soggetti che operano nella sicurezza e il ruolo dell'ANSFISA

Le **imprese ferroviarie** ed i **gestori delle infrastrutture**, ciascuno per la propria parte di sistema, **responsabili del funzionamento sicuro del sistema e del relativo controllo dei rischi**, che comprende anche la **fornitura di materiale e l'appalto di servizi** agli utenti, clienti, lavoratori e terzi.

La **gestione del rischio** è uno degli elementi di novità della direttiva, in quanto è richiesto, come principio generale, a **tutti gli attori individuati dallo schema che operano nel settore ferroviario** (e non solo ai principali, ossia imprese ferroviarie e gestori delle infrastrutture, come nel regime di cui al decreto legislativo n. 167 del 2007) di **adottare le misure per far fronte al rischio** e di segnalare tali rischi alle parti, all'ANSFISA e all'Organismo investigativo nazionale.

Il **MIT** e l'**ANSFISA** (la **nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie** e delle infrastrutture stradali e autostradali) sono i soggetti competenti per lo **sviluppo ed il miglioramento della sicurezza dell'infrastruttura**.

Il **decreto-legge n. 109 del 2018** ha previsto la soppressione della preesistente Agenzia (ANSF) e il trasferimento sia del personale che delle funzioni alla nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (**ANSFISA**).

All'**ANSFISA** viene affidata in generale una **funzione di controllo sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie**, affinché mettano in atto le necessarie **misure di controllo del rischio**, applichino la normativa UE e nazionale e **istituiscano i sistemi di gestione della sicurezza**. Lo schema disciplina in dettaglio i poteri dell'ANSFISA in materia di sicurezza ferroviaria (si veda in proposito l'apposito paragrafo).

I poteri dell'ANSFISA sono stati oggetto di modifica dall'articolo 4, comma 6-bis del **decreto legge 21 settembre 2019, n. 104**, convertito dalla legge 18 novembre 2019, n. 132.

Il certificato unico di sicurezza e l'autorizzazione di sicurezza. Gli obblighi dei manutentori

Le **imprese ferroviarie che intendano accedere all'infrastruttura** ferroviaria hanno l'**obbligo** di ottenere un **Certificato di sicurezza unico, che viene rilasciato**, in via di principio, **dall'Agenzia ferroviaria europea**.

Tra le disposizioni transitorie del decreto legislativo n. 50 del 2019 (art. 31) si prevede che fino al 16 giugno 2019, l'ANSFISA rilasci i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza ai sensi del decreto legislativo n. 162/2007. Tali certificati e autorizzazioni sono validi fino alla data di scadenza.

Il certificato è finalizzato a fornire la prova che l'impresa ferroviaria **abbia un proprio sistema di gestione della sicurezza** e sia in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Il certificato specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio. Si tratta pertanto di un processo che viene **centralizzato a livello europeo**, in quanto il certificato di sicurezza sarà ottenibile tramite uno **sportello unico** europeo denominato *One Stop Shop* (OSS), come previsto dal [Regolamento UE 2016/796](#) istitutivo dell'ERA, e potrà anche consentire un'area di esercizio in uno o più Stati membri. Nel caso di soggetti che esercitano il servizio ferroviario sul territorio nazionale la certificazione può essere rilasciata, con valore esclusivamente circoscritto alle reti di riferimento, dall'ANSFISA.

I **gestori dell'infrastruttura ferroviaria** devono invece **ottenere un'autorizzazione di sicurezza**, che **attesta l'approvazione del sistema di gestione della sicurezza** del gestore dell'infrastruttura ed i cui requisiti sono definiti dall'ANSFISA. L'autorizzazione, che ha validità 5 anni rinnovabili, contiene le **procedure** e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento. L'ANSFISA notifica all'ERA, il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza.

Con riferimento agli **obblighi di manutenzione dei veicoli ferroviari** si conferma l'obbligo, già previsto dal decreto legislativo n. 167 del 2007, che **ad ogni veicolo sia assegnato un soggetto responsabile della manutenzione (ECM-Entity in Charge of Maintenance)**, che viene registrato nel registro dei veicoli. A differenza della disciplina vigente, il sistema di manutenzione si caratterizza tuttavia per l'attuazione di metodi di valutazione del rischio definiti dai pertinenti metodi comuni di sicurezza, e si impone al responsabile della manutenzione di provvedere affinché le proprie società appaltatrici attuino opportune misure di controllo dei rischi (anche in tal caso attraverso l'applicazione dei metodi comuni di sicurezza).

Le indagini sugli incidenti e inconvenienti ferroviari

Le indagini sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari sono svolti, in coerenza con la normativa europea da un **Organismo investigativo nazionale** (*National Investigation Body- NIB*), già previsto dalla legislazione.

Si tratta di un **organismo permanente**, di cui già la [direttiva 2004/49/CE](#) ha previsto l'istituzione in ciascuno Stato membro, che ha il compito di **svolgere le indagini di sicurezza in caso di incidenti**, rendendole poi pubbliche, con precisi criteri, al fine di scongiurare il ripetersi di tali eventi. L'inchiesta di tali Organismi **non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità**. Si tratta di indagini separate dalle indagini giudiziarie, anche se chi le conduce ha accesso alle prove e alle testimonianze. Il lavoro di tali Organismi, che devono necessariamente essere **indipendenti dai soggetti che operano nel settore ferroviario** e privi di conflitti di interessi rispetto all'indagine, è considerato centrale nel processo investigativo sulla sicurezza. La [direttiva 2016/798/UE](#) conferma tale impostazione, aggiungendo alcune **norme di cooperazione** tra gli organismi nazionali e prevedendo il riferimento esplicito al ruolo dell'Agenzia Ferroviaria europea. Si dispone in particolare che gli **organismi investigativi nazionali cooperino al fine di scambiare informazioni e migliori prassi** e che istituiscano un **programma di valutazione *inter pares* per monitorare l'efficacia delle loro indagini**.

Le disposizioni in materia di indagini sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari riproducono sostanzialmente il contenuto della legislazione precedentemente vigente relativamente agli obblighi ed alle procedure di indagine dell'Organismo investigativo. Tra i poteri di indagine consentiti agli ispettori viene tuttavia aggiunto espressamente quello di accedere anche alle **informazioni in possesso dei soggetti responsabili della manutenzione**, a fianco di quelli già previsti nei confronti del gestore, delle imprese ferroviarie e dell'autorità nazionale. Viene inoltre introdotta una nuova disposizione prevista dalla direttiva (art. 21, par. 3) in base alla quale, **qualora l'indagine interessi veicoli autorizzati dall'ERA o imprese ferroviarie certificate dalla stessa**, l'Organismo investigativo possa richiedere all'ERA tutte le informazioni, le spiegazioni e le registrazioni che ritiene opportune.

Si prevede infine un nuovo meccanismo di **segnalazione volontaria all'Organismo investigativo, di eventi o "quasi incidenti"**, che possano rappresentare una situazione di rischio, anche sulla base delle linee guida dell'ERA in materia, finalizzato alla prevenzione degli incidenti ed a promuovere la cultura della fiducia nel personale dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, degli ECM e di tutti gli altri soggetti che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, in modo che siano incoraggiati a contribuire allo sviluppo ed al miglioramento della sicurezza, garantendo l'anonimato della fonte.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria: dall'ANSF all'ANSFISA

L'istituzione di un'**Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF)**, avvenuta in Italia con il decreto legislativo n. 162 del 2007, discende dal recepimento del "secondo pacchetto ferroviario" che prevedeva, tra l'altro, l'istituzione in ciascuno Stato membro di un'agenzia per la sicurezza per le funzioni pubblicistiche relative alla sicurezza ferroviaria.

Nel corso della presente legislatura con l'articolo 12 del **decreto-legge n. 109 del 2018** (c.d. decreto Genova) è stata disposta la **soppressione dell'ANSF** e le sue **funzioni** sono state trasferite alla **nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)**, che "succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi al predetto ente e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie".

La soppressione dell'ANSF era stata prevista a decorrere dal 1° gennaio 2019, ma di fatto la sua operatività è stata prorogata fino alla piena **operatività della nuova ANSFISA**, avvenuta il 5 dicembre 2020, come previsto dal **decreto del MIT 20 novembre 2020, n. 520** con il quale è stata disposta la piena operatività dell'ANSFISA a far data dalla registrazione del DPCM 5 novembre 2020, istitutivo del Comitato direttivo dell'ANSFISA.

Nelle more della piena **operatività dell'ANSFISA**, le funzioni in materia di sicurezza ferroviaria hanno pertanto continuato ad essere svolte dall'ANSF.

Nella GU del 16 aprile 2020, sono inoltre stati pubblicati due **decreti interministeriali per il funzionamento dell'ANSFISA**:

- il [Decreto 13 febbraio 2020, n. 25](#), contenente il **Regolamento di amministrazione dell'ANSFISA**;
- il [Decreto 28 gennaio 2020, n. 24](#), contenente lo **Statuto dell'ANSFISA**.

Il **Regolamento di amministrazione** prevede la figura di un direttore che dirige la struttura ed è responsabile della gestione e dell'attuazione delle direttive impartite dal Ministro vigilante, il MIT, ed è articolata in due direzioni generali, cui sono preposti due dirigenti di livello generale, nominati con DPCM su proposta del Ministro delle infrastrutture e trasporti, sentito il direttore dell'Agenzia:

- a) una direzione di livello dirigenziale generale per le funzioni in materia di sicurezza delle ferrovie;
- b) una direzione di livello dirigenziale generale per le funzioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, sicurezza delle gallerie situate sulle strade appartenenti anche alla rete stradale transeuropea e sicurezza sui sistemi di trasporto rapido di massa.

La dotazione organica del personale dell'Agenzia è individuata nella tabella A allegata al regolamento, ed è quantificata nel limite massimo di 569 unità, come previsto dal decreto legge n. 109/2018.

L'ANSFISA è un soggetto dotato di personalità giuridica di diritto pubblico che, in posizione di indipendenza, svolge compiti di tipo normativo, autorizzativo ed ispettivo sul sistema ferroviario nazionale ed, in particolare, sulla rete concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e sulle Reti Regionali Interconnesse con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

La **nuova Agenzia**, con riguardo al settore ferroviario, svolge i **compiti e le funzioni**, anche di regolamentazione tecnica, per essa previsti dal **decreto legislativo n. 50 del 2019**, di attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla **sicurezza delle ferrovie** e dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57 attuativo della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea.

Il medesimo decreto-legge n.109 del 2018 ha trasferito inoltre all'Agenzia le funzioni ispettive e di vigilanza sui sistemi di **trasporto rapido di massa** precedentemente esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, stabilendo che l'Agenzia, con proprio decreto, disciplini i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile.

In linea di principio **l'ANSFISA nel settore ferroviario provvede:**

- a) affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico;
- b) affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano, **incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, ciascuno per la propria parte di sistema, inducendoli a:**
 - 1) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando con i soggetti coinvolti;
 - 2) applicare le norme dell'Unione europea e le norme nazionali;
 - 3) istituire sistemi di gestione della sicurezza;
- c) a elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire;
- e) a supportare l'ERA nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione europea (art. 4, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2019).

Le **specifiche funzioni dell'ANSFISA** con riguardo al settore ferroviario sono indicate all'articolo 16 del decreto legislativo n. 50 che precisa che spettino all'ANSFISA i seguenti compiti:

- a) promuovere il riordino e sovrintendere all'emanazione di norme tecniche e standard anche con riguardo al trasporto di merci e passeggeri nonché vigilare sulla relativa applicazione;
- b) controllare, promuovere e, se necessario disporre, che i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie emanino disposizioni e prescrizioni di esercizio;
- c) stabilire i principi e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera b);
- d) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, costitutivi del sistema ferroviario, a norma del decreto legislativo interoperabilità ferroviaria;
- e) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo a norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;
- f) coadiuvare l'ERA (ossia l'agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie) nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo e delle autorizzazioni del

tipo di veicoli;

g) supervisionare che sul territorio nazionale i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati nel decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

h) assicurare che la numerazione dei veicoli sia stata assegnata a norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

i) coadiuvare l'ERA nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca dei certificati di sicurezza unici di competenza dell'ERA;

l) rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza unici da essa rilasciati;

m) rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate;

n) garantire la supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura con riguardo a l'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza;

o) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni;

p) adottare senza ritardo le necessarie decisioni, qualora abbia un valido motivo per ritenere che un soggetto responsabile della manutenzione non soddisfi i requisiti previsti dalla normativa vigente, dandone comunicazione a tutti i soggetti interessati;

q) verificare che l'applicazione delle disposizioni e delle prescrizioni tecniche relative al funzionamento e alla manutenzione dei sottosistemi costitutivi del sistema ferroviario avvenga conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;

r) rilasciare, su richiesta dell'interessato, l'autorizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica dopo aver verificato le attività effettuate dall'organismo indipendente ferroviario prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infra-struttura interessato;

s) verificare che i veicoli siano debitamente immatricolati e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dei veicoli e dell'infrastruttura;

t) tenere e aggiornare il registro nazionale dei veicoli di cui al decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

u) compiere attività di studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo nazionale sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista della approvazione di norme di legge atte a promuovere livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;

v) formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni soggetto o autorità competente;

z) impartire, ai gestori delle infrastrutture, alle imprese ferroviarie, e se del caso agli altri soggetti, direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine ad accorgimenti e procedure necessarie ovvero utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria;

aa) svolgere i compiti previsti dalla legge 9 agosto 2017, n. 128 sulle ferrovie turistiche e vigilare sulla sicurezza nel rispetto di quanto da essa stessa stabilito;

bb) svolgere i compiti derivanti dall' articolo 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, per le reti funzionalmente isolate e rilasciare i certificati e le autorizzazioni, valutando le misure mitigative o compensative proposte dai richiedenti sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio e disciplinando con atti propri le modalità di applicazione a tali reti dei principi in materia di sicurezza ferroviaria.

cc) riconoscere gli Organismi indipendenti ferroviari (OIF);

dd) svolgere le attività di cui al decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria con riguardo agli organismi di valutazione della conformità;

ee) partecipare alle attività che si svolgono nell'ambito dell'Unione europea e internazionale, nelle materie di competenza, e fornire qualificato supporto tecnico alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con competenze nei medesimi ambiti;

ff) disciplinare le modalità di circolazione di particolari categorie di veicoli che circolano sull'infrastruttura ricadente nell'ambito di applicazione del presente decreto, compresi i veicoli storici.

L'ANSFISA provvede inoltre affinché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nonché il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione, qualora tale formazione sia necessaria per l'esercizio dei servizi sul sistema ferroviario, provvedendo inoltre al riconoscimento delle strutture di formazione e vigilando sulla loro attività.

L'ANSFISA pubblica annualmente una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente sulle reti interconnesse del sistema ferroviario italiano e la trasmette, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'ERA.

La sicurezza sulle reti ferroviarie regionali e le ferrovie regionali di interesse nazionale

Le **reti ferroviarie regionali** sono rimaste assoggettate, per la **sicurezza ferroviaria**, fino ai recenti interventi normativi, a **disposizioni diverse rispetto a quelle cui nel frattempo è stato assoggettato il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**. La materia della sicurezza è rimasta di competenza statale, come indicato anche all'articolo 4 del decreto legislativo 422 del 1997.

In particolare erano rimaste applicabili alle reti regionali le disposizioni del [decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980](#), e la vigilanza sulla sicurezza ferroviaria di tali reti era rimessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che l'esercitava per il tramite degli USTIF (Uffici speciali trasporti a impianti fissi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

L'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo n. 162 del 2007, emanato in attuazione delle direttive europee in materia di sicurezza ferroviaria e che ha, tra l'altro, istituito l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, prevedeva infatti che sulle **reti regionali non isolate e su quelle isolate interessate da traffico merci**, indicate dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, l'attuazione delle norme previste dal medesimo decreto legislativo n. 162 (dalla vigilanza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, alle prescrizioni in termini di sicurezza delle reti) fosse prevista solo quando **fossero stati completati sistemi di attrezzaggio idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale** per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza.

La medesima norma prevedeva che **sulle reti regionali, per le quali non risultassero completati gli adeguamenti tecnologici** di cui sopra, potessero **continuare ad operare senza certificato di sicurezza le imprese ferroviarie controllate dal gestore** dell'infrastruttura, o facenti parte della società che gestisce l'infrastruttura.

Tale regime è stato **modificato** dal decreto del [Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2016](#) che ha **individuato le reti ferroviarie gestite da soggetti diversi da Rete ferroviaria italiana, elencate in Allegato A** al decreto (si veda il relativo Focus), prevedendo che queste **rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (spazio ferroviario unico europeo)** e siano quindi **assoggettate alle medesime norme in tema di sicurezza previste per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**.

Tale decreto ministeriale ha stabilito un percorso in forza del quale gli esercenti, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese ferroviarie dovranno adeguare la propria struttura societaria ed organizzativa alle norme del D.Lgs. n. 112/2015 entro centoventi giorni dall'entrata in vigore del decreto medesimo, prevedendo altresì che i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese ferroviarie sviluppino un proprio sistema di gestione della sicurezza. Inoltre, entro centottanta giorni, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie le istanze per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza. Norme transitorie sono previste per le imprese ferroviarie che già svolgono servizio su tali linee.

Per quanto riguarda le **reti c.d. isolate** (non interconnesse alla rete nazionale), il **decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50** di attuazione della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, ha introdotto una **disciplina specifica in materia di sicurezza ferroviaria**.

In precedenza, alcune note del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (prot. 7655 del 21 novembre 2016 e prot. 7922 del 2 dicembre 2016) avevano impartito specifiche disposizioni per l'adeguamento dei livelli di sicurezza delle reti isolate. Era quindi intervenuto il [decreto-legge n. 148 del 2017](#) (art. 15-ter) che aveva espressamente previsto **l'assoggettamento anche delle reti isolate alle norme generali previste per la sicurezza ferroviaria, a partire dal 30 giugno 2019**. È stato anche stabilito che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) dovesse individuare, entro il 31 dicembre 2018, **le norme tecniche e gli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate** dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto. Dopo aver svolto una consultazione pubblica sulla bozza di decreto, ANSF ha emanato [il decreto n. 1 del 2019](#) contenente le norme tecniche e gli standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate. A decorrere dal 30 giugno 2019, alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti si applicheranno in materia di sicurezza le disposizioni così adottate. Nel rilasciare le autorizzazioni di propria competenza inoltre l'ANSF valuta le misure mitigative o compensative proposte dai gestori del servizio sulla base di

una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto.

Si ricorda che le funzioni e il personale dell'ANSF saranno trasferite alla nuova Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018.

La disciplina prevista per le **reti isolate** e per gli operatori che vi operano dal **D.Lgs. n. 50/2019**, è **semplificata** rispetto a quella concernente l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le reti ferroviarie con essa interconnesse in considerazione delle differenze strutturali e funzionali che connotano tali reti (si veda il paragrafo generale sulla sicurezza ferroviaria). **Le reti ferroviarie isolate** dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario sono quelle **concesse dallo Stato** e quelle per le quali sono **attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione** (ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422), che sono **adibite a servizi ferroviari locali** ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali.

Si ricorda che le reti **ferroviarie isolate sono state individuate** con il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 347/2019](#), (come previsto dall'articolo dell'articolo 2, comma 4, del citato decreto legislativo) e che le modifiche all'elenco ivi indicato saranno disposte con decreto dipartimentale.

Alle reti isolate e ai soggetti che operano su di esse, in particolare non si applicano le disposizioni degli articoli 7, 9, 10 e 11 del d.Lgs. n. 50/2019, in materia di norme tecniche nazionali in materia di sicurezza, certificato di sicurezza unico, cooperazione tra ANSFISA ed altre autorità nazionali per il rilascio dei certificati di sicurezza unici e autorizzazione di sicurezza per i gestori dell'infrastruttura. **Si applicano alle reti isolate** invece le disposizioni degli articoli 6, 8, 14 e 17, ma con modalità applicative che saranno definite dall'ANSFISA, relative ai **metodi comuni di sicurezza e agli obiettivi comuni di sicurezza** (art. 6), **i sistemi di gestione della sicurezza** (art. 8), individuazione da parte dell'ANSFISA dei soggetti **responsabili** della **manutenzione dei veicoli** con misure alternative a quelle ordinariamente previste (art. 14) e la supervisione dell'ANSFISA sul rispetto dell'obbligo di usare un sistema di gestione della sicurezza (art. 17). L'ANSFISA in particolare, valuta le misure mitigative o compensative dei rischi proposte dai richiedenti sulla base di analisi dei rischi che tengano conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio. Spetta inoltre all'ANSFISA con propri provvedimenti disciplinare diversi aspetti concernenti la gestione della sicurezza su tali reti.

Per svolgere le attività sulle reti isolate, sarà comunque necessario ottenere un **certificato di idoneità all'esercizio** rilasciato dall'ANSFISA, che provi che il soggetto sia titolare di un proprio sistema di gestione della sicurezza e sia in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto.

Per poter **aprire al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove, rinnovate o ristrutturate**, o parti di esse, il **soggetto che gestisce l'infrastruttura**, deve invece ottenere dall'ANSFISA un'**autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali** che lo compongono e per poter circolare ogni veicolo ottiene un'autorizzazione di messa in servizio (sempre a cura dell'ANSFISA).

Con decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti del 1° febbraio 2018 è stato definito il **riparto del Fondo per lo sviluppo infrastrutturale del Paese** (art. 1, co. 140, della legge di Bilancio 2017) destinato agli **interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse** alla rete nazionale. Il decreto predispose il **piano di riparto di risorse pari a 338 milioni €**, per gli interventi indicati dalle Regioni nei piani Operativi relativamente all'attrezzaggio tecnologico delle linee isolate. Con il successivo [decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti n. 361 del 6 agosto 2018](#) è stata ridefinita la **ripartizione del Fondo** dopo aver acquisito l'intesa in Conferenza Stato Regioni (necessaria a seguito della sentenza della [Corte Costituzionale n. 74/2018](#) che aveva giudicato incostituzionale l'art. 1, comma 140 della legge 232/2016 per il mancato coinvolgimento regionale nella predisposizione dei decreti di riparto).

Tali finanziamenti si aggiungono a quelli già disponibili (pari a 66,6 mln €), per arrivare ad un totale complessivo di 404,6 mln € stanziati.

Per le ferrovie connesse sono state già stanziati le risorse necessarie nell'ambito del Piano Operativo MIT riferito al Fondo Sviluppo e Coesione, così come definite dalla delibera CIPE del 1 dicembre 2016, n. 54. Per quelli relativi alle ferrovie isolate saranno effettuati a valere sulle risorse previste dall'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio per il 2017". Il Ministero ha altresì chiesto alle regioni di presentare entro il 30 giugno 2017 i progetti esecutivi a valle dei quali sarà possibile valutare possibili integrazioni delle

risorse, sempre a valere sul citato comma 140, nel caso in cui il fabbisogno risultasse superiore alle previsioni.

Il Fondo complementare al PNRR (di cui al decreto-legge n. 59 del 2021) ha destinato **alle ferrovie regionali interconnesse e non interconnesse alla rete nazionale risorse complessive pari a 1,5 miliardi di euro** destinate alla **messa in sicurezza** delle citate linee ferroviarie (444,82 milioni di euro), al **potenziamento** delle linee regionali (567,33 milioni di euro) e al potenziamento e al rinnovo del materiale rotabile (397,85 milioni di euro) cui si aggiungono 140 milioni di euro destinati sia al potenziamento delle linee che al rinnovo del materiale rotabile.

Le norme del decreto-legge n. 50 del 2017 relative alla gestione e alla sicurezza delle reti regionali interconnesse.

Il decreto-legge 50 del 2017 (art. 47) ha introdotto alcune disposizioni dirette a rafforzare la **sicurezza ferroviaria delle reti regionali interconnesse**, individuando nuove forme di coinvolgimento di Rete Ferroviaria italiana nella gestione di questo patrimonio infrastrutturale.

Con riferimento alla **sicurezza ferroviaria** si prevede che, sulla base di un'intesa tra le regioni e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** sia individuata **quale unico soggetto responsabile della realizzazione degli interventi tecnologici necessari all'adeguamento delle linee regionali agli standard tecnologici e di sicurezza previsti per la rete ferroviaria nazionale**. L'attuazione di questi interventi avviene a seguito della conclusione di un contratto tra Rete ferroviaria italiana e le regioni interessate. Gli interventi saranno finanziati "nei limiti delle risorse disponibili destinate agli scopi" e coerentemente con i piani di adeguamento tecnico presentati dai gestori delle reti regionali sui quali si sia pronunciato il competente organismo preposto alla sicurezza.

Il **10 ottobre 2017** sono state **firmate con 7 Regioni** su 10 interessate, le **convenzioni per l'assegnazione di 237 milioni di euro**, per la realizzazione di **interventi sulle reti ferroviarie regionali interconnesse** in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Ferroviaria. Le Regioni dovranno presentare progetti che riceveranno una valutazione ex ante da parte dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza ferroviaria (ANSF) ed i lavori potranno essere realizzati nella maggior parte dei casi nel biennio 2018-2019. Le Regioni coinvolte sono: Puglia, Campania, Abruzzo, Emilia Romagna, Toscana, Lombardia, Friuli Venezia Giulia. Altri 17 mln € sono stati assegnati alle altre Regioni coinvolte (Veneto, Piemonte e Umbria).

Le ferrovie turistiche

Con la [legge n. 71 del 2019](#), entrata in vigore il 31 luglio 2019, è stata introdotta una modifica alla legge sulle ferrovie turistiche (legge n.127 del 2017), concernente i **soggetti che possono esercitare il servizio ferroviario turistico** ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 128 del 2017.

La legge [legge n.128 del 2017](#), approvata nella XVII legislatura, ha previsto **l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione** che siano situate in **aree di particolare pregio naturalistico o archeologico**. La finalità è quella di favorire la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, ivi compresi i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, nonché dei rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, compresa la disciplina dei ferrocicli, la cui circolazione può avvenire sulle linee dismesse o sospese, ma evitando ogni forma di promiscuità con la circolazione di treni.

Possono essere classificate "ad uso turistico" **esclusivamente** le tratte ferroviarie **dismesse e sospese** (non è quindi consentito classificare come tratta ad uso turistico una tratta ferroviaria aperta al traffico commerciale) **a condizione che sia assicurato il finanziamento dei relativi oneri nell'ambito del contratto di programma tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero, nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione agli investimenti**.

Su **proposta delle Regioni**, con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da adottare, in prima applicazione, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge sono individuate e classificate come **tratte ferroviarie ad uso turistico** le tratte **caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico**. Con identica procedura si potrà provvedere alla revisione e all'integrazione di tale elenco. In

deroga a quanto previsto, si individuano alcune tratte ferroviarie da classificare come ferrovie turistiche individuandone modalità e condizioni, in modo da poter dare immediata applicabilità alla disciplina (art. 2).

La legge prevede anche la **registrazione** dei **rotabili storici e turistici** individuandone le caratteristiche (art. 3) e prevedendo nell'ambito del **Registro Immatricolazioni Nazionale** una apposita sezione dedicata a tali mezzi. In tale sezione sono iscritti i rotabili idonei alla circolazione sulle tratte ferroviarie ad uso turistico o nelle altre tratte ferroviarie, mentre i rotabili storici e turistici non idonei alla circolazione devono essere iscritti in un apposito albo tenuto a cura di Fondazione Ferrovie dello Stato. Con riferimento ai requisiti di **idoneità alla circolazione per i rotabili** iscritti alla apposita sezione del Registro, questi devono essere **equivalenti in termini di sicurezza complessiva**, rispetto a quelli prescritti per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale ma nel contempo idonei a consentirne la valorizzazione e l'uso.

Con il [decreto ministeriale 12 aprile 2018, n. 191](#), è stata data attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 3 della legge n.128 del 9 agosto 2017, disciplinando l'iscrizione dei rotabili storici e turistici nell'ambito del registro di immatricolazione nazionale, di cui al d. lgs. n.191 dell'8 ottobre 2010. Con il [decreto ministeriale 18 giugno 2019, n.235](#), sono stati definiti i requisiti di idoneità alla circolazione per i rotabili storici e turistici, in attuazione di quanto stabilito dall'articolo 3, comma 5, della citata legge.

La gestione dei servizi di trasporto sulle ferrovie turistiche secondo la formulazione precedentemente vigente poteva essere esercitata **esclusivamente dai soggetti proprietari delle infrastrutture**, dai soggetti **concessionari** oppure dalle **imprese ferroviarie** (articolo 5) . Al contrario la gestione delle **attività commerciali connesse** al servizio di trasporto sulle ferrovie turistiche, compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa, sia a bordo che nelle stazioni, può essere esercitata dai soggetti pubblici o privati.

Con la citata legge n. 71 del 2019 è stato invece previsto che il servizio di trasporto turistico sia esercitato da: a) imprese ferroviarie per l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le linee ad essa interconnesse; b) imprese ferroviarie di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, ovvero soggetti che già esercitano servizi ferroviari ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, sulle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, con riferimento alle medesime reti; c) altri soggetti, quali musei ferroviari e associazioni, purché posti sotto la responsabilità dei soggetti di cui alle lettere a) e b) in possesso di certificato di sicurezza o altro titolo di idoneità all'esercizio.

La circolazione dei rotabili storici e turistici e dei rotabili ordinari sulle tratte ferroviarie ad uso turistico e i livelli di sicurezza ferroviaria sono definiti dall' **Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria**, che deve indicare **un elenco di possibili misure compensative o mitigative del rischio**. Tali misure, di carattere generale, devono essere poi adottate dal gestore dell'infrastruttura che definisce, con specifiche istruzioni tecniche e operative, le misure compensative o mitigative del rischio da adottare concretamente, individuandole nell'ambito di quelle indicate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ovvero prevedendone altre equivalenti in relazione ai livelli di sicurezza.

La circolazione dei rotabili storici e turistici su tratte **diverse quelle destinate ad uso turistico** è ammessa **esclusivamente** al fine di svolgere il servizio di trasporto sulle tratte ferroviarie ad uso turistico ed è inoltre subordinata a precise condizioni (artt. 6 e 7). Le associazioni e le organizzazioni di volontariato con specifica esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale, sulla base di apposite convenzioni con i gestori delle attività commerciali e turistiche, possono essere coinvolte nella gestione di servizi accessori e complementari alla circolazione dei rotabili. Le convenzioni possono anche prevedere la partecipazione delle citate associazioni e organizzazioni a percorsi formativi organizzati sia dalle imprese che curano le iniziative turistiche che dalle imprese ferroviarie.

Dossier

[Modifiche alla legge 9 agosto 2017, n. 128 in materia di ferrovie turistiche](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11770/modifiche-alla-legge-9-agosto-2017-n-128-materia-ferrovie-turistiche.html>

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ed ANAS

Con riferimento all'**assetto proprietario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane** l'**articolo 49 del decreto-legge n. 50 del 2017** ha previsto l'**acquisizione da parte di FS della società ANAS S.p.a.**

L'acquisizione si è realizzata attraverso l'**aumento di capitale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.** deliberato dall'Assemblea degli azionisti il 29 dicembre 2017, tramite conferimento dell'intera partecipazione ANAS detenuta dal MEF. L'aumento di capitale di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. è stato pari a 2,86 miliardi di euro, corrispondente al patrimonio netto di ANAS S.p.A. risultante dalla situazione patrimoniale approvata dal Consiglio di amministrazione della società riferita ad una data non anteriore a quattro mesi dal conferimento.

Il decreto-legge n. 76 del 2020 (decreto semplificazioni) al fine di favorire le sinergie tra le società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane e della società Anas spa ha disposto che:

- a) fino al 31 dicembre 2021 le società del gruppo Ferrovie dello Stato sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, ad eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, apposite convenzioni al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi rese dalle altre società del gruppo;
- b) fino alla stessa data, è consentito ad ANAS S.p.A. di avvalersi dei contratti, anche di accordi quadro, stipulati dalle società del gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti unitari di beni e servizi appartenenti alla stessa categoria merceologica e legati alla stessa funzione, non direttamente strumentali ai propri compiti istituzionali.