



ORDINANZA N. 4/Augusta

Collegamento ferroviario con il porto di Augusta

(CUP C51B20000970006)

Convenzione per l'intervento di "Realizzazione del collegamento del Porto di Augusta all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale"

Il Commissario

Visto il decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 convertito, con modificazioni, nella legge 14 giugno 2019, n. 55 ed, in particolare, l'art. 4 comma 1 come sostituito dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, da ultimo modificato con la legge 29 luglio 2021, n. 108, che prevede l'individuazione, mediante decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale e la contestuale nomina di Commissari straordinari per la realizzazione degli interventi medesimi;

visto l'art. 1 del D.P.C.M. del 5 agosto 2021 – registrato dalla Corte dei conti in data 17 agosto 2021 e notificato con nota prot. 35230 del 28/09/2021 a firma del Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) – con il quale sono stati individuati nell'allegato 1 allo stesso, ai sensi dell'art. 4, comma 1, della legge 14 giugno 2029, n. 55, gli interventi "*Bypass ferroviario di Augusta sulla tratta ferroviaria Catania-Siracusa*" e "*Collegamento ferroviario nel porto di Augusta*";

visto l'art. 2 del sopra citato D.P.C.M., con il quale l'Ing. Filippo Palazzo, già Dirigente di RFI S.p.A., è stato nominato Commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali di cui all'art. 1 del medesimo decreto;

vista la Comunicazione Organizzativa di RFI Spa n. 600/AD del 14 ottobre 2021, con la quale RFI ha emesso le Linee Guida "*L'iter procedurale dei Progetti in gestione commissariale*" che definiscono in ambito RFI ruoli, responsabilità e modalità attuative al fine di assicurare il corretto svolgimento dell'iter procedurale dei Progetti affidati alla gestione dei Commissari straordinari di cui all'art. 4 del decreto legge n. 32/2019 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55/2019 e s.m.i., nonché quello per i progetti inseriti nell'Allegato IV del decreto legge n. 77/2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 108/2021;

vista l'Ordinanza n. 1/Augusta recante Disposizioni Organizzative (ex legge n. 55/2019 e s.m.i.) per la realizzazione del Collegamento ferroviario nel porto di Augusta;

vista la Convenzione sottoscritta in data 18 aprile 2023 fra il Commissario Straordinario, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI S.p.A. e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, volta a disciplinare i rispettivi compiti e le funzioni delle parti,



finalizzati alla realizzazione dell'intervento, previsto nell'ambito della Misura M3C1- I.1.7 *‘Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud’* del PNRR, denominato *“Collegamento ferroviario nel porto di Augusta”*; (di seguito per brevità anche la Convenzione) che allegata alla presente Ordinanza ne fa parte integrante.

Con la presente Ordinanza e con riferimento all'intervento *“Collegamento ferroviario nel porto di Augusta”*,

FORMALIZZA

le già adottate conseguenti integrazioni organizzative indicate nella menzionata Ordinanza n. 1/Augusta e le disposizioni contenute nella Convenzione.

Anche per l'espletamento delle attività di competenza derivanti dalla applicazione della Convenzione, il Commissario straordinario continua ad avvalersi di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), soggetto attuatore delle opere oggetto della Convenzione, alla quale resta confermato il ruolo di Stazione appaltante e che svolgerà, tra l'altro, eventualmente mediante altra Società del Gruppo FS Italiane, le funzioni di Responsabile del Procedimento e di Responsabile dei Lavori ai sensi del D. Lgs. 81/2008 dell'intervento in questione, ferme restando le attribuzioni del Commissario e delle Parti firmatarie della Convenzione.

Ai fini di cui al precedente paragrafo il Commissario straordinario acquisisce tramite il Direttore Investimenti Area Sicilia e Calabria di RFI tutta la documentazione necessaria in relazione al progetto in oggetto.

DA ATTO

Che con nota del 5 giugno 2024 l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, in armonia con la Convenzione, ha espresso il proprio parere favorevole al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per il collegamento ferroviario del Porto di Augusta Fase 1A (CUP C51B20000970006) posto a base di gara dopo aver acquisito tutte le autorizzazioni e pareri di legge.

* * *

La presente Ordinanza è pubblicata nelle pagine del sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti *“Osserva Cantieri”* e di FS Italiane dedicate alle opere commissariate.

Il Commissario straordinario

Filippo Palazzo

Allegato: Convenzione per l'intervento di *“Realizzazione del collegamento del Porto di Augusta all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale”*



Il Commissario Straordinario
EX ART.4 DEL D.L. 18 APRILE 2019 N.32
D.P.C.M. 16 APRILE 2021



PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA MISSIONE 3 - COMPONENTE 1 - INVESTIMENTO 1.7

CONVENZIONE

PER L'INTERVENTO DI REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO DEL PORTO DI AUGUSTA ALL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

tra

il Commissario Straordinario (di seguito per brevità anche “CS”) nominato con DPCM del 5 agosto 2021 ai sensi dell’art. 4, comma 1 del DL 18 aprile 2019 n. 32, convertito con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019 n. 55, ingegnere Filippo Angelo Antonio Palazzo, nato a Santa Maria Capua Vetere (CE) il 06 gennaio 1953, domiciliato per la carica presso RFI in piazzetta Cairoli 5, Palermo

e

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito per brevità anche “MIT” o “Amministrazione responsabile”), con sede a Roma, rappresentato dal dottore Enrico Maria Pujia nato a Soriano Calabro (VV) il 24 marzo 1967, il quale interviene nel presente atto in qualità di Responsabile del Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici in virtù dei poteri conferitigli

e

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito per brevità anche “RFI” o “soggetto attuatore”) – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., a norma dell’art. 2497 sexies cod. civ. e del D. Lgs. n.112/2015, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1 – cap 00161, codice fiscale e numero di iscrizione del Registro delle Imprese di Roma 01585570581, R.E.A. n. 758300, partita IVA 01008081000, rappresentata dall’Amministratrice



**Finanziato
dall’Unione europea**
NextGenerationEU

Delegata, Dott.ssa Vera Fiorani, nata a Roma il 29 luglio 1964 domiciliata per la carica presso RFI in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, Roma

e

l'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Orientale (di seguito per brevità anche "AdSP") con sede ad Augusta, rappresentata dall'ingegnere Francesco Di Sarcina, nato a Gaeta (LT) il 23/07/1966, il quale interviene nel presente atto in qualità di Presidente pro-tempore in virtù dei poteri conferitigli con Decreto Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 54 del 15.03.2022.

congiuntamente intese, denominate anche le 'Parti'

VISTO

- il Regolamento (UE) 12 febbraio 2021, n. 2021/241, che istituisce il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza;
- il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021 e notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021;
- la Misura M3 Componente C1 Investimento 1.7 "Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud" del PNRR che prevede il potenziamento della rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud Italia, connettendo porti e aeroporti, aumentando la competitività e le connessioni del sistema logistico intermodale e migliorando l'accessibilità ferroviaria in diverse aree urbane del Mezzogiorno;
- il Regolamento (UE) 2018/1046 del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i Regolamenti (UE) n. 1296/2013, n. 1301/2013, n. 1303/2013, n. 1304/2013, n. 1309/2013, n. 1316/2013, n. 223/2014, n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012;
- il Decreto-Legge 6 maggio 2021, n. 59 convertito con modificazioni dalla legge^{1°} luglio 2021, n. 101, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti";
- il decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108,

recante: «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure»;

- l'articolo 8 del suddetto decreto-legge n. 77/2021, convertito nella legge 29 luglio 2021, n.108, ed in particolare il comma 1, ai sensi del quale ciascuna amministrazione centrale titolare di interventi previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) provvede al coordinamento delle relative attività di gestione, nonché al loro monitoraggio, rendicontazione e controllo e il comma 5 che dispone che i bandi, gli avvisi e gli altri strumenti previsti per la selezione dei singoli progetti e l'assegnazione delle risorse prevedono clausole di riduzione o revoca dei contributi, in caso di mancato raggiungimento, nei tempi assegnati, degli obiettivi previsti, e di riassegnazione delle somme, fino alla concorrenza delle risorse economiche previste per i singoli bandi, per lo scorrimento della graduatorie formatesi in seguito alla presentazione delle relative domande ammesse al contributo, compatibilmente con i vincoli assunti con l'Unione europea;
- il decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, recante: «Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia»;
- il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 9 luglio 2021, recante l'individuazione delle Amministrazioni centrali titolari di interventi previsti dal "PNRR" di cui all'articolo 8, comma 1, del citato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77;
- il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 15 luglio 2021 che individua gli obiettivi iniziali, intermedi e finali determinati per ciascun programma, intervento e progetto del Piano complementare, nonché le relative modalità di monitoraggio;
- il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (già Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, n. 386 del 11.10.2021, concernente l'istituzione della struttura di missione PNRR, ai sensi dell'articolo 8 del citato Decreto-legge del 31 maggio 2021, n. 77;
- il decreto legge 24 febbraio 2023, n. 13, recante *“Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune”*, entrato in vigore il 25/02/2023;

- la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante “*Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione*” e, in particolare, l’articolo 11, comma 2-bis, ai sensi del quale “Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all’articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l’esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell’atto stesso”;
- la delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP;
- l’articolo 25, comma 2, decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66 che, al fine di assicurare l’effettiva tracciabilità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni prevede l’apposizione del codice identificativo di gara (CIG) e del Codice Unico di Progetto (CUP) nelle fatture elettroniche ricevute;
- l’articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell’Economia e delle Finanze sono stabilite le procedure amministrativo- contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037;
- l’articolo 1, comma 1043, secondo periodo della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del Next Generation EU, il Ministero dell’Economia e delle Finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico;
- il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell’Economia e delle Finanze del 15 settembre 2021 in cui sono definite le modalità di rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativi a ciascun progetto, da rendere disponibili in formato elaborabile, con particolare riferimento ai costi programmati, agli obiettivi perseguiti, alla spesa sostenuta, alle ricadute sui territori che ne beneficiano, ai soggetti attuatori, ai tempi di realizzazione previsti ed effettivi, agli indicatori di realizzazione e di risultato, nonché a ogni altro elemento utile per l’analisi e la valutazione degli interventi;
- l’articolo 17 Regolamento UE 2020/852 che definisce gli obiettivi ambientali, tra cui il principio di non arrecare un danno significativo (DNSH, “*Do no significant harm*”), e la Comunicazione della Commissione UE 2021/C 58/01 recante “Orientamenti tecnici sull’applicazione del principio «non arrecare un danno

significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza”;

- i principi trasversali previsti dal PNRR, quali, tra l'altro, il principio del contributo all'obiettivo climatico e digitale (c.d. tagging), il principio di parità di genere, il principio di superamento dei divari territoriali, l'obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;
- il principio di sana gestione finanziaria secondo quanto disciplinato nel Regolamento finanziario (UE, Euratom) 2018/1046 e nell'art.22 del Regolamento (UE) 2021/241, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione e di recupero e restituzione dei fondi che sono stati indebitamente assegnati;
- il principio di addizionalità del sostegno dell'Unione europea previsto dall'art. 9 del Regolamento (UE) 2021/241 e il principio di assenza del c.d. doppio finanziamento, ossia che non ci sia una duplicazione del finanziamento degli stessi costi da parte del dispositivo e di altri programmi dell'Unione;
- gli obblighi di assicurare il conseguimento di *target* e *milestone* e degli obiettivi finanziari stabiliti nel PNRR;
- il decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze 6 agosto 2021 di assegnazione delle risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione che, per la realizzazione della misura M3C1- Investimento 1.7 “Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud” del PNRR assegna (Tabella A) al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'importo di euro 2.400.000.000,00;
- il traguardo M3C1-17 che prevede, nell'ambito della misura M3C1 – I. 1.7, entro il 31 dicembre 2023 la notifica dell'aggiudicazione degli (di tutti gli) appalti per il potenziamento, l'elettrificazione e l'aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud con riferimento alle tratte di linee indicate in parte descrittiva tra cui vi rientra quella relativa “Collegamento al porto di Augusta”;
- la specificazione per l'investimento M3C1 – I 1.7 “Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud” del PNRR che prevede che per la *valutazione e l'autorizzazione di ciascun progetto o investimento in tale ambito devono essere rispettate tutte le norme e le procedure di cui all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della direttiva 92/43/CEE e seguite le linee guida nazionali per la valutazione d'impatto pubblicate nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28 dicembre 2019;*

- il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante: “Codice dei contratti pubblici” e successive modificazioni;
- l’articolo 3, comma 1, lettera ggggg-bis del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 che disciplina il principio di unicità dell’invio, secondo il quale ciascun dato è fornito una sola volta a un solo sistema informativo, non può essere richiesto da altri sistemi o banche dati, ma è reso disponibile dal sistema informativo ricevente;
- la circolare n. 21 del Ministero dell’economia e delle finanze del 14 ottobre 2021 avente ad oggetto “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR”;
- la circolare n. 25 del Ministero dell’economia e delle finanze del 29 ottobre 2021 avente ad oggetto “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Rilevazione periodica avvisi, bandi e altre procedure di attivazione degli investimenti”;
- la circolare n. 31 del Ministero dell’economia e delle finanze del 14 dicembre 2021 avente ad oggetto “Rendicontazione PNRR al 31.12.2021 - Trasmissione dichiarazione di gestione e check-list relativa a milestone e target”;
- la circolare n. 32 del Ministero dell’economia e delle finanze del 30 dicembre 2021 avente ad oggetto “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Guida operativa per il rispetto del Principio di non arrecare danno significativo all’ambiente (DNSH, “*Do no significant harm*”), come aggiornata dalla Circolare MEF-RGS del 13 ottobre 2022 n. 33;
- la circolare n. 33 del Ministero dell’economia e delle finanze del 31 dicembre 2021 avente ad oggetto “Nota di chiarimento sulla Circolare del 14 ottobre 2021, n. 21 - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR – Addizionalità, finanziamento complementare e obbligo di assenza del c.d. doppio finanziamento”;
- la circolare n. 4 del Ministero dell’economia e delle finanze del 18 gennaio 2022 che chiarisce, alle Amministrazioni titolari dei singoli interventi le modalità, le condizioni e i criteri in base ai quali le stesse possono imputare nel relativo quadro economico i costi per il personale da rendicontare a carico del PNRR per attività specificatamente destinate a realizzare i singoli progetti a titolarità e in stretta ottemperanza ai

successivi provvedimenti a valenza esterna da parte del MIMS;

- la circolare n. 6 del Ministero dell'economia e delle finanze del 24 gennaio 2022 recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Servizi di assistenza tecnica per le Amministrazioni titolari di interventi e soggetti attuatori del PNRR";
- la circolare n. 9 del Ministero dell'economia e delle finanze del 10 febbraio 2022 avente ad oggetto la "Trasmissione delle Istruzioni tecniche per la redazione dei sistemi di gestione e controllo delle amministrazioni centrali titolari di interventi del PNRR";
- la circolare n. 27 del Ministero dell'economia e delle finanze del 21 giugno 2022, recante "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Monitoraggio delle misure PNRR" con Allegato – "Linee Guida per lo svolgimento delle attività connesse al monitoraggio del PNRR";
- la circolare n. 29 del Ministero dell'economia e delle finanze del 26 luglio 2022, recante "Circolare delle procedure finanziarie PNRR";
- la circolare n. 30 del Ministero dell'economia e delle finanze dell'11 agosto 2022, recante "Circolare sulle procedure di controllo e rendicontazione delle misure PNRR" e relativi allegati;
- la circolare n. 34 del Ministero dell'economia e delle finanze del 17 ottobre 2022, recante "Linee guida metodologiche per la rendicontazione degli indicatori comuni per il Piano nazionale di ripresa e resilienza";
- il Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co.) PNRR del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (già Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) pubblicato sul sito istituzionale e relativi allegati;
- il protocollo d'intesa tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze e la Guardia di Finanza del 17 dicembre 2021 con l'obiettivo di implementare la reciproca collaborazione e garantire un adeguato presidio di legalità a tutela delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- la legge di Bilancio 2023 (legge 29.12.2022 n.197) che ai commi 369-379 prevede il rifinanziamento del fondo per l'avvio delle opere indifferibili per fronteggiare l'aumento del costo dei materiali relativo alle opere PNRR, PNC e Commissari (art.26, comma 7 del DL 50/2022) per complessivi 10 miliardi.

PREMESSO CHE:

1. la realizzazione del "Collegamento ferroviario nel porto di Augusta" alla rete ferroviaria nazionale è

individuata nell'allegato al DPCM 5 agosto 2021 come opera prioritaria ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32 convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019 n. 5 ed è stata inserita nell'elenco delle opere commissariate monitorate dal MIT;

2. RFI è un'impresa pubblica che, in forza dell'atto di concessione di cui al DM 138-T del 31 ottobre 2000 e s.m.i., esercita, in via esclusiva, l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN), nonché di gestione dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli;
3. AdSP è ente pubblico non economico ai sensi dell'art. 6 c. 5 della legge 84/94 come modificato dall'art. 7 c. 1 del D. Lgs. 169/2016, preposto all'amministrazione dei porti di Augusta e Catania;
4. nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e in particolare nell'ambito della Missione 3- *Infrastrutture per una mobilità sostenibile*, Componente 1-*Investimenti sulla rete ferroviaria*, è prevista, come sopra indicato, la Misura 1.7 - *Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud*, nell'ambito della quale è finanziato per 75 milioni di euro, l'intervento di realizzazione del collegamento ferroviario dell'area portuale con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, in corrispondenza del tratto compreso fra le stazioni di Augusta e Priolo;
5. p.m.;
6. in data 7 agosto 2020 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa fra Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Rete Ferroviaria Italiana e Regione Siciliana, avente a oggetto lo studio di fattibilità del collegamento ferroviario con il porto commerciale di Augusta;
7. in data 30 dicembre 2020, in esito agli incontri previsti nell'ambito del tavolo tecnico di cui all'art. 6 del suddetto Protocollo d'Intesa, RFI ha provveduto a inviare ad AdSP le risultanze dello studio di prefattibilità di cui alla premessa che precede, individuando una soluzione progettuale, condivisa da AdSP con nota prot. 521 del 15 gennaio 2021, il cui costo fu stimato in 75 mln €;
8. la disponibilità di risorse finanziarie per complessivi 75 mln € è assicurata dal fondo Recovery and Resilience Facility istituito dal Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, in quanto l'intervento è compreso nell'ambito della citata Misura M3C1 – I. 1.7- *Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud* del PNRR;
9. a seguito degli incrementi dei costi delle materie prime intervenuti nelle more della sottoscrizione della

presente Convenzione, l'importo dell'investimento, che era stato stimato a tariffe 2021 in 75 milioni di euro, risulta stimato a tariffe 2023 in 110 milioni di euro;

10. a valle della sottoscrizione della presente Convenzione, le risorse di cui alla premessa 8. saranno assegnate a RFI tramite apposito Decreto del MIT, mediante il quale RFI sarà incaricata della realizzazione dell'intero Intervento oggetto della presente Convenzione, in qualità di soggetto attuatore di misura PNRR;
11. con DPCM del 5 agosto 2021 - registrato dalla Corte dei conti in data 17 agosto 2021 e notificato con nota del Capo del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (già Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) in data 28 settembre 2021 – è stato nominato l'Ing. Filippo Palazzo, già dirigente di RFI S.p.A., Commissario straordinario per l'intervento di “Collegamento ferroviario nel porto di Augusta”, ai sensi dell'art. 4, comma 1, della legge 14 giugno 2019, n. 55;
12. in considerazione delle stringenti tempistiche dettate dal regolamento euro-unitario PNRR, le Parti convengono di procedere con l'affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dei relativi lavori sulla base del PFTE - redatto secondo le modalità e indicazioni delle Linee Guida adottate con decreto del Presidente del CSLLPP n. 177 del 5 agosto 2021; le autorizzazioni necessarie alla realizzazione dell'opera saranno acquisite nell'ambito dell'iter autorizzativo indetto dal Commissario straordinario ai sensi del comma 2-bis dell'art. 4 del DL 32/2019, convertito con modificazioni nella legge 55/2019, introdotto dal DL 24 febbraio 2023, n. 13, recante *“Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune”*;
13. le opere realizzate da RFI e rientranti in asset portuale saranno trasferite al Pubblico Demanio marittimo – ramo Marina Mercantile;
14. per tutto quanto sopra, occorre disciplinare con la presente Convenzione i rapporti tra il Commissario Straordinario, MIT, RFI e AdSP ai fini della realizzazione delle infrastrutture di collegamento fra porto di Augusta e Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

**TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO,
LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE:**

ARTICOLO 1

PREMESSE E LORO VALORE

Le premesse e gli atti ivi richiamati costituiscono parte integrante e sostanziale della presente Convenzione.

ARTICOLO 2

OGGETTO E FINALITÀ

La presente Convenzione ha l'obiettivo di stabilire compiti e funzioni dei soggetti firmatari finalizzati alla realizzazione dell'intervento (di seguito "Intervento") previsto nell'ambito della Misura M3C1- I.1.7 *Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud* del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e denominato "Collegamento ferroviario nel porto di Augusta".

In particolare, l'Intervento oggetto della presente Convenzione, come rappresentato negli allegati planimetria e *layout* (Allegato n. 1 e 2), prevede la realizzazione di una prima fase di opere, il cui valore è stato stimato in 75 milioni di euro con le tariffe 2021. Considerato che il costo di investimento stimato con le tariffe 2023 è di 110 milioni di euro e che le risorse del Recovery and Resilience Facility ammontano a 75 milioni di euro, per la copertura finanziaria della differenza dei costi valutati a tariffe 2023 rispetto alle tariffe 2021 pari a 35 milioni di euro, RFI formulerà richiesta di accesso al "Fondo per le opere indifferibili".

Una seconda fase di opere, consistente in un'ulteriore linea che arriva presso le costruende banchine del porto di Augusta, la cui necessità è stata rappresentata da AdSP in ultimo ai fini della ottimale fruizione dell'intervento, non è oggetto della presente Convenzione e sarà realizzata successivamente a cura e spese di AdSP.

Nel dettaglio, costituiscono oggetto della presente Convenzione:

- la progettazione e la realizzazione di apposita infrastruttura, adibita ad arrivo/partenza treni merci e presa/consegna per lo scalo di terminalizzazione di cui al punto successivo, allacciata alla linea ferroviaria esistente nel tratto compreso fra le stazioni di Augusta e Priolo e dotata dei relativi impianti di comando e controllo, elettrificazione, telecomunicazioni e LFM;
- la progettazione e la realizzazione di un binario di terminalizzazione, opportunamente

interconnesso, collegato tramite un binario di raccordo alla infrastruttura di cui al punto precedente.

ARTICOLO 3

RUOLO E IMPEGNI DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Il MIT si impegna a emanare, entro quarantacinque giorni dalla sottoscrizione della presente Convenzione, apposito Decreto per l'assegnazione a RFI dell'importo di 75 milioni di euro di cui in premessa 8. per la realizzazione da parte di RFI dell'intero Intervento oggetto della presente Convenzione, anche per la quota parte rientrante in asset portuale.

L'intervento sarà inserito nell'aggiornamento 2023 del Contratto di Programma – parte Investimenti 2022-2026.

ARTICOLO 4

RUOLO E POTERI DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO

Il citato DPCM 5 agosto 2021 prevede che il Commissario straordinario espleti ogni determinazione ritenuta necessaria per l'avvio ovvero la prosecuzione delle attività, esercitando i poteri commissariali nella gestione delle attività di programmazione, degli iter autorizzativi, delle progettazioni, delle procedure di affidamento, dell'esecuzione dei lavori e della messa in servizio dell'opera "Collegamento ferroviario nel porto di Augusta".

Il Commissario straordinario, sulla scorta delle istruttorie effettuate da RFI, provvederà ad avviare l'iter autorizzativo dell'Intervento sulla base di quanto previsto dal comma 2-bis dell'art. 4 del DL 32/2019, convertito con modificazioni nella legge 55/2019, introdotto dal DL 24 febbraio 2023, n. 13, recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR (PNC), nonché per l'attuazione delle politiche di coesione e della politica agricola comune".

Per l'espletamento delle attività di competenza, il Commissario straordinario si avvale di RFI, alla quale resta confermato il ruolo di Stazione Appaltante e Committente degli interventi in questione, ferme le attribuzioni del Commissario di cui alle norme vigenti. A tale scopo RFI con la Comunicazione Organizzativa n. 600/AD del 14 ottobre 2021 e s.m.i. ha adottato le Linee Guida "L'iter procedurale dei Progetti in gestione commissariale" che definiscono ruoli, responsabilità e modalità attuative, al fine di assicurare in ambito RFI il corretto svolgimento dell'iter procedurale dei progetti affidati alla gestione dei Commissari straordinari di cui all'art. 4 della legge n. 55/2019 e s.m.i. compreso, pertanto, l'intervento in oggetto.

I provvedimenti del Commissario straordinario sono adottati con Ordinanze. Le Ordinanze sono pubblicate su sito internet dedicato, oltre che con le ulteriori modalità eventualmente richieste dalla normativa applicabile al provvedimento oggetto dell'Ordinanza.

ARTICOLO 5

IMPEGNI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

DEL MARE DELLA SICILIA ORIENTALE

Per la realizzazione dell'Intervento AdSP si impegna a:

- a) sulla base di apposita istruttoria di RFI, fornire il proprio parere in linea tecnica su ogni livello progettuale, con specifico riferimento all'impatto dell'opera sulle aree portuali;
- b) sottoscrivere, entro la data di consegna dei lavori, le Convenzioni, predisposte da RFI, con gli Enti eventualmente interferiti su asset portuale, sulla base del progetto approvato e delle progettazioni di risoluzione delle interferenze acquisite da RFI;
- c) mettere a disposizione, a titolo gratuito e per tutta la durata dei lavori, le aree in sedime portuale previamente concordate necessarie alla cantierizzazione e realizzazione delle opere, con rilascio dei relativi provvedimenti amministrativi, entro la data di consegna delle prestazioni, che sarà tempestivamente comunicata da RFI;
- d) trasferire a titolo oneroso a RFI eventuali aree di proprietà portuale sulle quali dovrà essere

realizzata la quota parte di Intervento che sarà ricompresa nell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Eventuali aree demaniali saranno assegnate a RFI previa sdemanializzazione.

Al fine di svolgere i compiti sopra indicati, AdSP nominerà un proprio dipendente qualificato che costituirà la necessaria interfaccia tecnico-amministrativa con RFI.

ARTICOLO 6

IMPEGNI DI RFI

Con la stipula della presente Convenzione e subordinatamente all'assegnazione delle somme del Decreto di cui alla premessa 10 e di quelle a valere sul Fondo Opere Indifferibili, RFI si impegna a:

- a) sviluppare, principalmente mediante le Società specializzate del Gruppo FS Italiane ovvero, in subordine, tramite soggetti terzi scelti mediante procedure a evidenza pubblica, il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica; nelle more della definizione della presente Convenzione, in considerazione degli stringenti tempi imposti dal PNRR, RFI ha già avviato lo sviluppo delle attività;
- b) sottoporre il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica al parere di AdSP di cui all'art. 5 lettera a);
- c) acquisire il parere della AdSP di cui all'art. 5 lettera a) sugli ulteriori livelli di progettazione previsti prima dei lavori.
- d) sottoscrivere le Convenzioni con gli Enti eventualmente interferiti sulla base del progetto approvato;
- e) procedere, mediante espropri, all'acquisizione delle aree per le quali è stato apposto il vincolo preordinato all'esproprio e dichiarata la pubblica utilità;
- f) provvedere alle ulteriori attività di ingegneria necessarie per la realizzazione dell'appalto (verifica ai fini della validazione, direzione lavori, ecc.), principalmente mediante le Società specializzate del Gruppo FS Italiane ovvero, in subordine, tramite soggetti terzi scelti mediante procedure

ad evidenza pubblica;

- g) individuare, mediante procedure ad evidenza pubblica, l'operatore economico cui verranno affidate, tramite contratto di appalto, la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere oggetto dell'Intervento;
- h) gestire il contratto di appalto fino al collaudo e alla messa in esercizio delle opere oggetto dell'Intervento;
- i) approvare il collaudo tecnico amministrativo delle opere;
- j) consegnare ad AdSP le opere che resteranno di proprietà del Pubblico Demanio marittimo – ramo Marina Mercantile in conformità a quanto previsto nel successivo articolo 15.

Al fine di svolgere le attività sopra indicate, RFI individuerà un Referente di Progetto, che costituirà interfaccia con l'omologo responsabile individuato da AdSP e svolgerà, tra l'altro, eventualmente mediante altra Società del Gruppo FS Italiane, le funzioni di Responsabile del Procedimento e di Responsabile dei Lavori ai sensi del D. Lgs. 81/2008.

In merito allo svolgimento degli impegni di cui al presente articolo, nonché nello svolgimento delle attività di supporto ad AdSP, RFI non assume nessuna obbligazione civilistica nei confronti di AdSP, che, pertanto, rinuncia a qualsiasi pretesa risarcitoria nei confronti di RFI, salvo che nei casi di dolo o colpa grave.

ARTICOLO 7

ULTERIORI OBBLIGHI DEL SOGGETTO ATTUATORE

Con la sottoscrizione della presente Convenzione, RFI, quale soggetto attuatore delle opere oggetto della presente convenzione, anche per la quota parte rientrante in asset portuale, si obbliga a:

- a) assicurare il rispetto di tutte le disposizioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale, con particolare riferimento a quanto previsto dal Reg. (UE) 2021/241 e dal decreto-legge n. 77 del 31/05/2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;
- b) assicurare l'adozione di misure adeguate volte a rispettare il principio di sana gestione finanziaria secondo quanto disciplinato nel Regolamento finanziario (UE, Euratom) 2018/1046 e nell'art. 22

del Regolamento (UE) 2021/241, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione e di recupero e restituzione dei fondi che sono stati indebitamente assegnati;

- c) rispettare, a pena di sospensione o revoca del finanziamento in caso di accertata violazione, le indicazioni in relazione ai principi orizzontali di cui all'art. 5 del Reg. (UE) 2021/241 ossia il principio di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali, ai sensi dell'articolo 17 del Reg. (UE) 2020/852, il tagging climatico e ambientale, la parità di genere, la valorizzazione dei giovani ed eventuali ulteriori condizionalità specifiche dell'investimento oggetto di finanziamento PNRR e a garantire la coerenza con il PNRR approvato dalla Commissione europea;
- d) dare piena attuazione all'intervento ammesso a finanziamento garantendo l'avvio tempestivo delle attività progettuali per non incorrere in ritardi attuativi e concludere il progetto nella forma, nei modi previsti e nel rispetto della tempistica definita dal relativo cronoprogramma di intervento, dei milestone e target associati all'intervento PNRR di riferimento e delle eventuali ed ulteriori condizionalità previste dal PNRR nonché di sottoporre all'Amministrazione responsabile le eventuali modifiche al progetto, nel rispetto della normativa vigente e di quanto disposto dal successivo art. 13;
- e) garantire, nel caso in cui si faccia ricorso alle procedure di appalto, il rispetto di quanto previsto dal D. Lgs. 50/2016 e s.m.i.;
- f) individuare eventuali fattori che possano determinare ritardi che incidano in maniera considerevole sulla tempistica attuativa e di spesa, definita nel cronoprogramma relazionando all'Amministrazione responsabile;
- g) mitigare e gestire i rischi connessi alla proposta nonché a porre in essere azioni mirate connesse all'andamento gestionale ed alle caratteristiche tecniche;
- h) rispettare, in caso di ricorso diretto ad esperti esterni all'Amministrazione, la conformità alla pertinente disciplina comunitaria e nazionale, nonché alle eventuali specifiche circolari/disciplinari adottati o che potranno essere adottati dal MIT;

- i) rispettare, nel caso di utilizzo delle opzioni di costo semplificato che comportino l'adozione preventiva di una metodologia dei costi, quanto indicato nella relativa metodologia, previa approvazione da parte dell'Amministrazione responsabile;
- j) attestare, per l'intervento finanziato con la presente Convenzione, l'assenza del cd. doppio finanziamento ai sensi degli artt. 9 e 22 del Regolamento (UE) 2021/241, ossia che non ci sia una duplicazione del finanziamento degli stessi costi da parte del dispositivo e di altri programmi dell'Unione o nazionali;
- k) utilizzare le risorse assegnate esclusivamente per la copertura delle spese inerenti all'intervento oggetto di finanziamento riportate nel relativo quadro economico;
- l) all'atto dell'esecuzione dell'intervento, se del caso, a produrre la documentazione attestante la garanzia dell'effettiva sussistenza del cofinanziamento;
- m) a non utilizzare le risorse assegnate per la copertura di eventuali pretese dell'appaltatore di natura risarcitoria;
- n) adottare il sistema informatico unitario per il PNRR di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (ReGiS) ovvero il sistema informativo che sarà adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pienamente interoperabile con il sistema ReGiS, finalizzato a raccogliere, registrare e archiviare in formato elettronico i dati per ciascuna operazione necessari per la sorveglianza, la valutazione, la gestione finanziaria, la verifica e l'audit, secondo quanto previsto dall'articolo 22.2, lettera d), del regolamento (UE) 2021/241 e tenendo conto delle indicazioni che verranno fornite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- o) caricare sul sistema informativo adottato dall'Amministrazione responsabile i dati e la documentazione utile all'esecuzione dei controlli preliminari di conformità normativa sulle procedure di aggiudicazione da parte dell'Ufficio competente per i controlli del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base delle istruzioni contenute nella connessa manualistica predisposta da quest'ultima;
- p) garantire la correttezza, l'affidabilità e la congruenza con il tracciato informativo previsto per l'alimentazione del sistema informativo PNRR (ReGiS) dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e

procedurale e di quelli che comprovano il conseguimento degli obiettivi dell'intervento quantificati in base agli stessi indicatori adottati per i milestone e i target della misura e assicurarne l'inserimento nel sistema informatico e gestionale adottato dall'Amministrazione responsabile nel rispetto delle indicazioni che saranno fornite da quest'ultima;

- q) rispettare le disposizioni per la gestione, controllo e valutazione, ivi inclusi gli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'art. 34 del Regolamento (UE) 2021/241, indicando nella documentazione progettuale che il progetto è finanziato nell'ambito del PNRR, con esplicito riferimento al finanziamento da parte dell'Unione europea e all'iniziativa Next Generation EU (utilizzando la frase "Finanziato dall'Unione europea – Next Generation EU"), riportando nella documentazione progettuale l'emblema dell'Unione europea e fornire un'adeguata diffusione e promozione del progetto, anche online, sia web sia social, in linea con quanto previsto dalla Strategia di Comunicazione del PNRR; fornire i documenti e le informazioni necessarie secondo le tempistiche previste e le scadenze stabilite dai Regolamenti comunitari e dall'Amministrazione responsabile e per tutta la durata del progetto;
- r) garantire i controlli di gestione e quelli amministrativo-contabili previsti dalla legislazione nazionale applicabile per assicurare la regolarità delle procedure e delle spese sostenute prima di rendicontarle all'Amministrazione centrale titolare dell'investimento, nonché la riferibilità delle spese agli interventi ammessi al finanziamento sul PNRR;
- s) fornire tutte le informazioni richieste relativamente alle procedure e alle verifiche in relazione alle spese rendicontate conformemente alle procedure e agli strumenti definiti nella manualistica adottata all'Amministrazione responsabile;
- t) garantire la conservazione della documentazione progettuale in fascicoli cartacei o informatici per assicurare la completa tracciabilità delle operazioni - nel rispetto di quanto previsto all'art. 9 punto 4 del decreto legge 77 del 31 maggio 2021, convertito con legge n. 108/2021 - che, nelle diverse fasi di controllo e verifica previste dal sistema di gestione e controllo del PNRR, dovranno essere messi prontamente a disposizione su richiesta dell'Amministrazione responsabile, del Servizio centrale per il PNRR, dell'Unità di Audit, della Commissione europea, dell'OLAF, della Corte dei Conti europea (ECA), della Procura europea (EPPO) e delle competenti Autorità giudiziarie nazionali e autorizzare

la Commissione, l'OLAF, la Corte dei conti e l'EPPO a esercitare i diritti di cui all'articolo 129, paragrafo 1, del regolamento finanziario;

- u) facilitare le verifiche dell'Ufficio competente per i controlli del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Unità di Audit, della Commissione europea e di altri organismi autorizzati, che verranno effettuate anche attraverso controlli in loco presso i Soggetti Attuatori pubblici delle azioni;
- v) garantire la disponibilità dei documenti giustificativi relativi alle spese sostenute e dei target realizzati così come previsto dall'articolo 9, punto 4, del decreto-legge n. 77 del 31/05/2021, convertito in legge 29 luglio 2021, n.108;
- w) predisporre i pagamenti secondo le procedure stabilite dall'Amministrazione responsabile, nel rispetto del piano finanziario e cronogramma di spesa approvato, inserendo nel sistema informativo i relativi documenti riferiti alle procedure e i giustificativi di spesa e pagamento necessari ai controlli ordinari di legalità e ai controlli amministrativo-contabili previsti dalla legislazione nazionale applicabile, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 22 del Reg. (UE) n. 2021/241 e dell'art. 9 del decreto legge n. 77 del 31/05/2021, convertito in legge 29 luglio 2021, n. 108;
- x) inoltrare le Richieste di pagamento all'Amministrazione responsabile con allegata la rendicontazione dettagliata delle spese effettivamente sostenute - o dei costi esposti maturati nel caso di ricorso alle opzioni semplificate in materia di costi - e del contributo al perseguimento delle milestone e dei target associati alla misura PNRR di riferimento (cfr. art.11), e i documenti giustificativi appropriati secondo le tempistiche e le modalità riportate nei dispositivi attuativi;
- y) garantire l'adozione di un'apposita codificazione contabile adeguata e informatizzata o di un conto corrente dedicato per tutte le transazioni relative all'intervento per assicurare la tracciabilità dell'utilizzo delle risorse del PNRR;
- z) rispettare l'obbligo di richiesta CUP dei progetti di competenza e provvedere alla conseguente indicazione dello stesso su tutti gli atti amministrativo-contabili;
- aa) partecipare, ove richiesto, alle riunioni convocate dall'Amministrazione responsabile;
- bb) garantire, anche attraverso la trasmissione di relazioni periodiche sullo stato di avanzamento del progetto, che l'Amministrazione responsabile riceva tutte le informazioni necessarie, relative alle

linee di attività per l'elaborazione delle relazioni annuali di cui all'articolo 31 del Regolamento (UE) n. 2021/241, nonché qualsiasi altra informazione eventualmente richiesta;

- cc) conseguire il raggiungimento degli obiettivi dell'intervento, quantificati secondo gli stessi indicatori adottati per i milestone e target della misura PNRR di riferimento, e fornire, su richiesta dall'Amministrazione responsabile, le informazioni necessarie per la predisposizione delle dichiarazioni sul conseguimento di target e milestone e delle relazioni e documenti sull'attuazione dei progetti;
- dd) garantire una tempestiva e diretta informazione agli organi preposti, tenendo informata l'Amministrazione responsabile sull'avvio e l'andamento di eventuali procedimenti di carattere giudiziario, civile, penale o amministrativo che dovessero interessare le operazioni oggetto del progetto, comunicare le irregolarità o le frodi riscontrate a seguito delle verifiche di competenza e adottare le misure necessarie, nel rispetto delle procedure adottate dalla stessa Amministrazione responsabile in linea con quanto indicato dall'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/2041.

ARTICOLO 8

OBBLIGHI IN CAPO ALL'AMMINISTRAZIONE RESPONSABILE

Con la sottoscrizione della presente Convenzione, l'Amministrazione responsabile si obbliga a:

- a) garantire che il Soggetto attuatore riceva tutte le informazioni pertinenti per l'esecuzione dei compiti previsti e per l'attuazione delle operazioni, in particolare, le istruzioni necessarie relative alle modalità per la corretta gestione, verifica e rendicontazione delle spese;
- b) verificare che il Soggetto attuatore effettui i controlli ordinari sulla regolarità delle procedure e delle spese, garantendo la tracciabilità delle informazioni e assicurare l'utilizzo del sistema di registrazione e conservazione informatizzata dei dati, istituito dal Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, ai sensi dell'articolo 1, comma 1043, della legge 31 dicembre 2020, n. 178, necessari alla sorveglianza, alla valutazione, alla gestione finanziaria, ai controlli amministrativo-contabili, al monitoraggio e agli audit, verificandone la corretta implementazione;

- c) predisporre tutte le misure necessarie a prevenire, individuare e correggere le irregolarità nell'utilizzo delle risorse ed i casi di frode, conflitti di interesse e doppio finanziamento pubblico degli interventi;
- d) accertare, nell'esecuzione delle verifiche di competenza, il rispetto dei principi "Do No Significant Harm" (DNSH), Tagging climatico e digitale, parità di genere (Gender Equality), protezione e valorizzazione dei giovani e superamento dei divari territoriali, qualora pertinenti;
- e) verificare che il Soggetto attuatore conservi tutti gli atti e la relativa documentazione giustificativa su supporti informatici adeguati, al fine di renderli disponibili alle Autorità nazionali e comunitarie responsabili per le attività di controllo e di audit;
- f) fornire le informazioni riguardanti il sistema di gestione e controllo attraverso la descrizione delle funzioni e delle procedure in essere dell'Amministrazione e la relativa manualistica predisposta da quest'ultima, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 8 punto 3 del decreto-legge n. 77/2021, come modificato dalla legge di conversione n. 108/2021;
- g) informare il Soggetto attuatore in merito ad eventuali incongruenze e possibili irregolarità riscontrate nel corso dell'attuazione del progetto che possano avere ripercussioni sugli interventi gestiti dallo stesso. Qualora si rilevino errori, incongruenze o carenze informativo-documentali o eventuali casi di frode, l'Amministrazione responsabile indicherà -e registrerà sul sistema informatico - le modalità e i termini per la correzione dei dati, informando l'Ufficio competente per le attività legate al circuito finanziario;
- h) informare il Soggetto attuatore dell'inclusione del finanziamento nell'elenco delle operazioni e fornirgli informazioni e strumenti di comunicazione di supporto, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 34 del Regolamento (UE) n. 2021/241;
- i) assolvere ad ogni altro onere e adempimento previsto a carico dell'Amministrazione dalla normativa comunitaria e nazionale in vigore, per tutta la durata della presente Convenzione.

ARTICOLO 9

IMPORTO DELL'INTERVENTO E RELATIVO FINANZIAMENTO

L'esecuzione delle opere oggetto dell'Intervento è finanziata a valere sui fondi a tale scopo assegnati dal MIT con il Decreto di cui in premessa 10, per l'assegnazione dei fondi PNRR di cui alla premessa 8).

Per la copertura dei maggiori costi connessi all'applicazione delle tariffe 2023, a oggi stimati in 35 milioni di euro, RFI formulerà richiesta di accesso al "fondo per le opere indifferibili" di cui all'art.26 comma 7 del DL 50/2022, rifinanziato dalla Legge di Bilancio 2023.

Le somme assegnate a RFI per la realizzazione dell'intero Intervento oggetto della presente convenzione saranno utilizzate sia per la realizzazione delle opere ricadenti in asset RFI, sia per quelle ricadenti in asset AdSP.

La stima dell'Intervento sarà oggetto di aggiornamento nelle ulteriori fasi di sviluppo progettuale. A tal riguardo, le Parti convengono che le progettazioni, ai vari livelli di definizione, dovranno contenere la definizione del Quadro Economico dell'Intervento con un livello di approfondimento dipendente dalla specifica fase; la definizione dei Quadri Economici sarà determinata sulla base delle norme interne e procedure di RFI e contratti stipulati con Società di Ingegneria o di Certificazione del Gruppo FS Italiane.

RFI si riserva la facoltà di recedere dalla presente Convenzione qualora, prima dell'effettuazione della gara di appalto, non siano assegnate le somme di cui ai primi due commi del presente articolo.

ARTICOLO 10

TEMPI DI ESECUZIONE

I tempi di esecuzione saranno coerenti con la programmazione prevista nel PNRR e con il cronoprogramma previsto dalla misura in oggetto, a condizione che il MIT emani il Decreto di cui alla premessa 10) nei tempi richiamati all'articolo 3 e che il fondo Opere Indifferibili assegni le risorse necessarie.

ARTICOLO 11

PROCEDURA DI RENDICONTAZIONE DELLA SPESA E DEI TARGET

Il Soggetto attuatore, secondo le indicazioni fornite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, deve registrare i dati di avanzamento economico e finanziario nel sistema informatico adottato

dall'Amministrazione responsabile e implementare tale sistema con la documentazione specifica relativa a ciascuna procedura di affidamento e a ciascun atto giustificativo di spesa e di pagamento, al fine di consentire l'espletamento dei controlli amministrativo-contabili a norma dell'art. 22 del Reg. (UE) 2021/241.

L'avanzamento effettivo sarà verificato mediante il sistema informatico istituito dal Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, ai sensi dell'articolo 1, comma 1043, della legge 31 dicembre 2020, n. 178.

Il Soggetto attuatore, pertanto, dovrà inoltrare periodicamente tramite il sistema informatico succitato, la richiesta di pagamento all'Amministrazione responsabile comprensiva dell'avanzamento effettivo di cui sopra, dell'elenco di tutte le spese effettivamente sostenute nel periodo di riferimento e gli avanzamenti relativi agli indicatori dell'intervento con specifico riferimento a milestone e target del PNRR. La richiesta dovrà rispondere ai requisiti definiti nel Sistema di Gestione e Controllo del MIT e s.m.i. e dovrà essere corredata dalla relativa documentazione specificamente indicata nelle procedure in essere dell'Amministrazione responsabile e nella relativa manualistica, predisposta da quest'ultima.

Le spese incluse nelle richieste di pagamento del Soggetto attuatore, se afferenti ad operazioni estratte a campione, sono sottoposte, per il tramite del Sistema Informatico di cui sopra, alle verifiche, se del caso anche in loco da parte delle strutture dell'Amministrazione deputate al controllo.

Nello specifico, le strutture coinvolte a diversi livelli di controllo eseguono le verifiche sulle procedure, sulle spese e sui target in conformità con quanto stabilito dall'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/241, al fine di garantire la tutela degli interessi finanziari dell'Unione, la prevenzione, individuazione e rettifica di frodi, di casi di corruzione e di conflitti di interessi, nonché il recupero di somme erroneamente versate o utilizzate in modo non corretto.

ARTICOLO 12

PROCEDURA DI PAGAMENTO AL SOGGETTO ATTUATORE

Le procedure di pagamento al Soggetto attuatore seguiranno le modalità previste dal Si.Ge.Co. del PNRR MIT e di seguito indicate:

- un'anticipazione del 10% dell'importo ammesso a finanziamento PNRR sulla base del cronoprogramma di spesa (IVA inclusa);
- una o più quote intermedie fino al raggiungimento del 90% (compresa l'anticipazione) dell'importo ammesso a finanziamento PNRR. Il Soggetto attuatore invia la richiesta di pagamento, secondo quanto stabilito dal Si.Ge.Co. del PNRR MIT;
- la quota a saldo, pari al residuo 10%, sulla base della presentazione della richiesta di pagamento attestante la conclusione dell'intervento e dell'attestazione della spesa effettivamente sostenuta per gli importi precedentemente erogati. La presentazione all'Amministrazione responsabile della richiesta finale di pagamento delle spese dovrà essere effettuata dopo l'attestazione della conclusione dell'intervento e delle altre evidenze necessarie per asseverare le condizionalità previste dal CID e dagli "*Operational Arrangements*", come previsto nel cronoprogramma attuativo.

Il Soggetto attuatore si impegna a predisporre, tramite il sistema informativo, le richieste di pagamento, secondo le indicazioni fornite dal MIT, anche successivamente alla stipula del presente atto, e a rendere disponibili, tramite apposita funzionalità del sistema informativo, copia in digitale della documentazione amministrativo-contabile giustificativa di spesa a corredo delle richieste di pagamento.

ART. 13

VARIAZIONI DEL PROGETTO

Il Soggetto attuatore, mediante perizie, potrà disporre, conformemente alla normativa vigente, le variazioni che in fase esecutiva si dovessero rendere necessarie per la realizzazione dell'opera, riducendo al minimo le variazioni rispetto al progetto originario finanziato. Ogni eventuale variante in corso d'opera dovrà essere debitamente autorizzata dal Responsabile del Procedimento nel rispetto della normativa vigente e sottoposta al parere in linea tecnica dell'AdSP per le parti ricadenti in area portuale e, infine, dovrà essere trasmessa dal soggetto attuatore al MIT. Il MIT si riserva la facoltà di non riconoscere le spese relative a variazioni delle attività del progetto che condizionano il raggiungimento degli obiettivi e delle condizionalità previsti dal PNRR. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si riserva comunque la facoltà di apportare qualsiasi modifica al progetto che ritenga necessaria al fine del raggiungimento degli

obiettivi previsti dal PNRR per la linea d'investimento M3C1 – I. 1.7, previa consultazione con il Soggetto attuatore.

Le variazioni progettuali non comportano alcuna revisione del presente atto.

ART. 14

REVOCA DEL FINANZIAMENTO

Le risorse assegnate possono essere revocate in misura totale o parziale nei seguenti casi:

- perdita sopravvenuta di uno o più requisiti di ammissibilità, ovvero irregolarità della documentazione non sanabile oppure non sanata entro 10 (dieci) giorni naturali e consecutivi dalla richiesta;
- violazione degli obblighi di cui ai precedenti articoli 6 e 7;
- mancato rispetto del cronoprogramma di attuazione e dei termini previsti al precedente articolo 10;
- in caso di accertata e non sanabile violazione dei principi del “*do not significant harm*” (DNSH);
- mancata realizzazione, anche parziale, del programma di investimento strumentale alla realizzazione della proposta (che comporterà la revoca totale nel caso in cui la parte realizzata non risulti organica e funzionale).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si riserva, altresì, di revocare il finanziamento concesso nel caso in cui il Soggetto attuatore incorra in irregolarità essenziali non sanabili oppure in violazioni di leggi, regolamenti e disposizioni amministrative vigenti.

Il Soggetto attuatore nei casi di revoca non ha diritto alle quote residue ancora da erogare e nel caso si sia provveduto all'erogazione totale o parziale del contributo, sempreché la revoca sia ad esso imputabile, sarà tenuto alla restituzione degli importi già percepiti, maggiorati degli interessi legali, ove ne ricorrano i presupposti.

ARTICOLO 15

PROPRIETÀ DELLE OPERE REALIZZATE

Le opere realizzate verranno accatastate a cura di RFI tenendo conto che:

- l'infrastruttura adibita ad arrivo/partenza treni merci e presa/consegna per il binario di scalo, e relativi impianti di comando e controllo, elettrificazione, telecomunicazioni e LFM, farà parte dell'IFN;
- il binario di terminalizzazione con relativo piazzale e strada di accesso, saranno di proprietà del Pubblico Demanio Marittimo – ramo Marina Mercantile e trasferiti all'AdSP, con apposito verbale di consegna, che ne curerà la gestione e la manutenzione. In particolare, per la gestione dell'infrastruttura in asset portuale si dovrà procedere alla stipula del relativo “Contratto di raccordo” tra RFI e AdSP.

ARTICOLO 16

DISIMPEGNO DELLE RISORSE

L'eventuale disimpegno delle risorse del Piano, previsto dall'articolo 24 del Reg. 2021/241 e dall'articolo 8 della legge n. 77 del 31/05/2021, come modificato dalla legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108, comporta la riduzione o revoca delle risorse relative ai progetti che non hanno raggiunto gli obiettivi come specificati nel CID e negli accordi operativi.

ARTICOLO 17

RETTIFICHE FINANZIARIE

Ogni difformità rilevata nella regolarità della spesa, prima o dopo l'erogazione del contributo pubblico in favore del Soggetto attuatore, dovrà essere immediatamente rettificata e gli importi eventualmente corrisposti dovranno essere recuperati secondo quanto previsto dall'articolo 22 del regolamento (UE) n. 241/2012.

A tal fine il Soggetto attuatore si impegna, conformemente a quanto verrà disposto dall'Amministrazione responsabile, a recuperare le somme indebitamente corrisposte.

Il Soggetto attuatore è obbligato a fornire tempestivamente ogni informazione in merito ad errori od omissioni che possano dar luogo a riduzione o revoca del contributo.

ARTICOLO 18

RISOLUZIONE PER INADEMPIMENTO

L'Amministrazione responsabile potrà avvalersi della facoltà di risolvere la presente Convenzione qualora il Soggetto attuatore non rispetti gli obblighi imposti a suo carico e, comunque, pregiudichi l'assolvimento da parte della stessa Amministrazione responsabile degli obblighi imposti dalla normativa comunitaria.

ARTICOLO 19

CLAUSOLA DI COLLABORAZIONE

Le Parti si impegnano a garantire stretta cooperazione e ottimizzazione delle tempistiche, al fine di rispettare i tempi previsti per la realizzazione dell'Intervento.

Pertanto, esse si impegnano a mettere in atto, collaborando, ogni possibile iniziativa finalizzata a rimuovere ogni impedimento e/o definire controversie che potessero insorgere.

In particolare, anche per il fatto di terzo (a titolo meramente esemplificativo: problemi di iter autorizzativo o connessi alla procedura di affidamento) le Parti si impegnano a definire secondo buona fede quanto necessario per garantire, ove possibile, la realizzazione dell'Intervento.

ARTICOLO 20

TRACCIABILITÀ DEI FLUSSI FINANZIARI

Le Parti si impegnano ad assolvere agli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della Legge 13/08/2010 n. 136 e successive modifiche.

ARTICOLO 21

COMUNICAZIONI E SCAMBIO DI INFORMAZIONI

Ai fini della digitalizzazione dell'intero ciclo di vita degli Investimenti, tutte le comunicazioni con l'Amministrazione responsabile dovranno avvenire per posta elettronica istituzionale o posta elettronica certificata, ai sensi del d. lgs. n. 82/2005.

Nello specifico, si stabiliscono le seguenti modalità di invio telematico:

- convenzione, obbligatorio l'invio a mezzo posta elettronica istituzionale del documento firmato digitalmente da tutte le parti;
- comunicazioni in autocertificazione ai sensi del DPR n. 445/2000, invio a mezzo posta elettronica istituzionale con allegata fotocopia del documento del dichiarante;
- comunicazioni ordinarie, invio a mezzo posta elettronica istituzionale.

ARTICOLO 22

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Le Parti si impegnano a trattare i dati personali, acquisiti nell'ambito e per le finalità connesse alla presente Convenzione, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza previsti dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.lgs. n. 196/2003 e s.m.i).

In particolare, le Parti si impegnano a trattare i dati personali nel rispetto del principio di minimizzazione, nonché a garantirne l'integrità e la riservatezza.

È fermo l'obbligo di ciascuna delle Parti, in qualità di Titolari autonomi del trattamento, di fornire l'informativa sul trattamento dei dati personali alle persone fisiche della propria organizzazione e a quelle dell'altra Parte i cui dati siano trattati per le finalità di cui al primo paragrafo del presente articolo e garantire l'esercizio dei diritti degli interessati.

L'obbligo di informativa di cui al terzo comma viene assolto:

- dal MIT mediante pubblicazione nella sezione "Privacy & Cookie" del sito istituzionale www.mit.gov.it;
- da RFI mediante pubblicazione nella sezione Protezione dati del sito istituzionale www.rfi.it;
- da AdSP mediante pubblicazione sul sito istituzionale.

Ciascuna Parte risponde delle contestazioni, azioni o pretese avanzate da parte degli interessati e/o di qualsiasi altro soggetto e/o Autorità in merito alla inosservanza alla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali (Regolamento UE 2016/679 e dal D.lgs. 196/2003 e s.m.i), ad essa ascrivibili.

ARTICOLO 23

CODICE ETICO

Il MIT dichiara di aver adottato, con D.M. del 29 aprile 2022 n. 108, il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2022-2024, che ha recepito il Piano Nazionale Anticorruzione 2019 adottato con delibera ANAC n.1064/2019, nonché, con D.M. 9 maggio 2014 n. 192, il Codice di comportamento integrativo, che integra e specifica il Codice di comportamento dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni (D.P.R. 16 aprile 2013, n. 62), redatto secondo le linee guida in materia di codice di comportamento delle pubbliche amministrazioni, contenute nella delibera ANAC n. 75/2013.

RFI dichiara di aver adottato ed attuato un modello di organizzazione, gestione e controllo e codice etico in ottemperanza alle linee guida del D. Lgs. n. 231/2001 in materia di responsabilità amministrativa degli enti. In particolare, il codice etico adottato da RFI è il Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, quale parte integrante del “Modello Organizzativo e di Gestione di Rete Ferroviaria Italiana definito ai sensi e per gli effetti di cui al Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231”, pubblicato sul sito internet di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. www.rfi.it.

AdSP dichiara di aver adottato il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2022-2024, che ha recepito il Piano Nazionale Anticorruzione 2019 adottato con delibera ANAC n.1064/2019 nell'ambito del PIAO, adottato con Decreto n.54/22 del 30/06/2022.

ARTICOLO 24

RISOLUZIONE DI CONTROVERSIE

La presente Convenzione è regolata dalla legge italiana. Qualsiasi controversia, in merito all'interpretazione, esecuzione, validità o efficacia della presente Convenzione è di competenza esclusiva del Foro di Roma.

ARTICOLO 25

DURATA DELLA CONVENZIONE

La presente Convenzione ha validità dalla data della sua sottoscrizione alla approvazione definitiva del collaudo tecnico-amministrativo dell'Intervento a cura di RFI e sarà operativa dalla data di emissione del decreto MIT di cui al punto 10 delle Premesse.

Letto, approvato e sottoscritto

Il Commissario Straordinario

 Filippo Angelo Antonio Palazzo
13.04.2023 17:56:47
GMT+01:00

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

 ENRICO MARIA PUJIA
MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
18.04.2023 10:31:01 UTC

Autorità di Sistema Portuale Sicilia Orientale

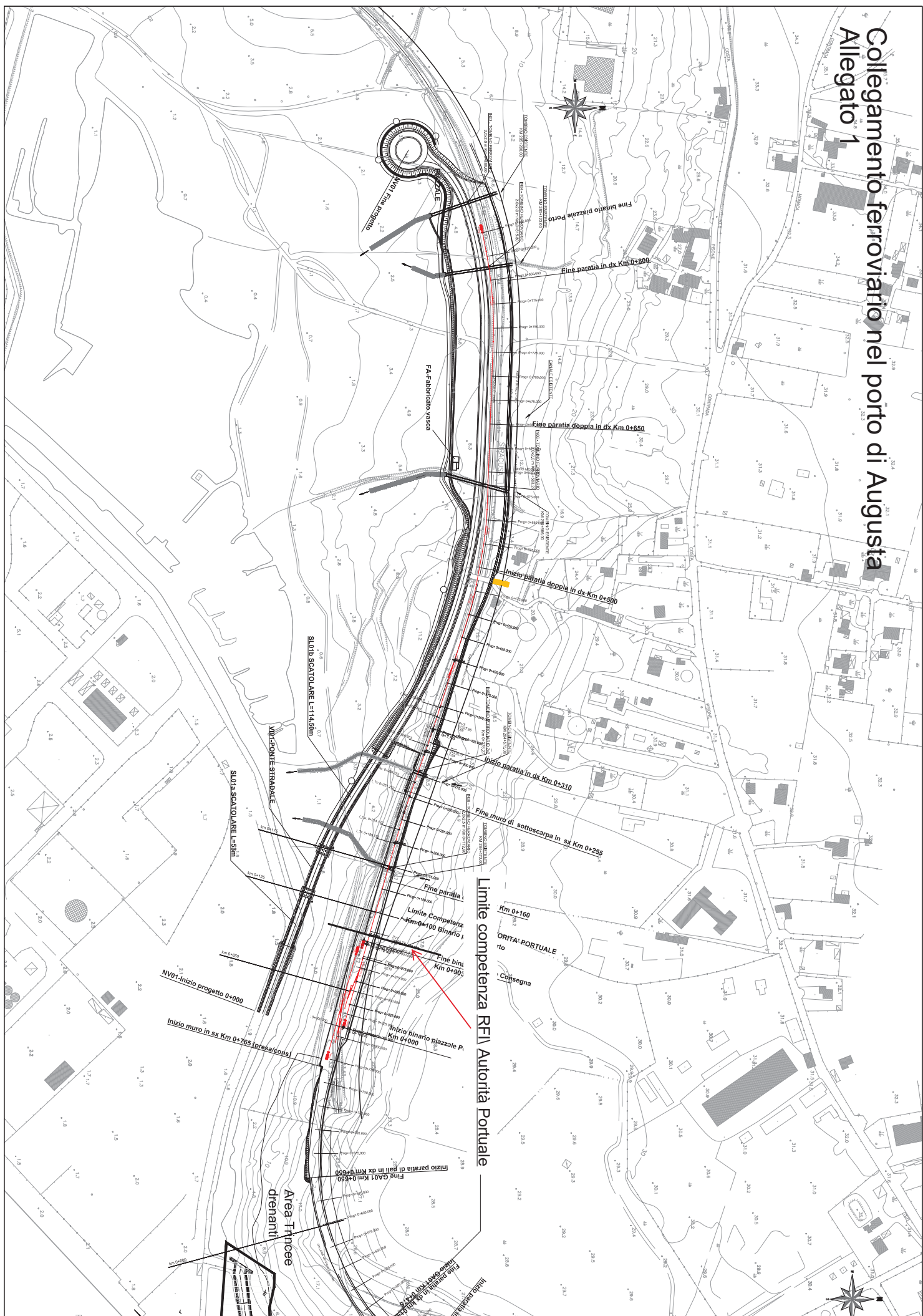
Di Sarcina
Francesco
13.04.2023
19:41:40
UTC



RFI S.p.A.

 Vera Fiorani
RFI
17.04.2023 07:57:47
GMT+01:00

Collegamento ferroviario nel porto di Augusta Allegato 1



Collegamento ferroviario nel porto di Augusta Allegato 2

