

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 21

L'8^a Commissione Lavori pubblici, comunicazioni, esaminato lo Schema di contratto di programma 2012-2014 Parte servizi, per la disciplina delle attività di manutenzione della rete ferroviaria e delle attività di *safety*, *security* e navigazione, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (Atto del Governo n. 21),

premesso che:

il suddetto schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed RFI SpA, riferito alla parte servizi per il triennio 2012-2014, è stato predisposto sulla base di quanto previsto dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 e dalla delibera CIPE n. 4/2012 del 20 gennaio 2012, con la quale è stato approvato il contratto di programma - parte investimenti, aggiornamento 2010-2011;

nel corso dell'esame da parte della Commissione sono stati rilevati alcuni aspetti critici sul testo in esame e, conseguentemente, sono stati richiesti una serie di chiarimenti al Governo;

l'articolo 10, comma 5, dello schema di contratto in esame prevede che i costi per l'espletamento delle attività di vigilanza sul gestore in capo al Ministero siano coperti con una quota pari allo 0,5 per mille delle risorse stanziare nel medesimo contratto di programma. Tale norma ha suscitato perplessità, anche alla luce della censura del Cipe che, nel parere reso sullo schema, ne ha chiesto espressamente la soppressione;

un altro problema riguarda la mancata copertura dell'intero ammontare degli oneri relativi alla manutenzione straordinaria per l'anno 2014, pari a 720 milioni di euro;

l'articolo 5 prevede l'obbligo per il gestore di conseguire un risparmio complessivo a regime sulle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, pari a circa 250 milioni di euro all'anno rispetto alla media degli ultimi anni. Tuttavia, in

mancanza di una chiara indicazione circa le modalità con le quali raggiungere tale obiettivo, esso appare molto ambizioso e solleva timori circa il rischio che per contenere le spese si determinino riduzioni eccessive delle attività di manutenzione e quindi dei livelli di sicurezza della rete ferroviaria;

in particolare, è stata espressa la preoccupazione che il riferimento, ai fini della revisione delle logiche di manutenzione, al grado di utilizzo dell'infrastruttura, contenuto nelle premesse dello schema di contratto richiamate dall'articolo 5, comma 12, possa penalizzare la manutenzione delle tratte meno utilizzate, soprattutto quelle delle zone periferiche del Paese;

l'impianto complessivo del provvedimento sembra attribuire un'eccessiva discrezionalità al gestore della rete RFI SpA per quanto riguarda le scelte di allocazione delle risorse e la programmazione delle attività di manutenzione, limitando di fatto il potere di indirizzo politico-strategico e di vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

specificamente, l'articolo 7, comma 5, stabilisce che il gestore, nel caso di un livello di risorse riconosciute inferiore a quanto preventivato nell'allegato 4 del contratto, possa procedere ad attuare le misure da esso stesso proposte in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità e/o da chiudere, qualora entro sessanta giorni da tali proposte il Ministero non abbia comunicato un'accettazione espressa ovvero una proposta alternativa;

ciò può comportare il rischio che alcune linee della rete subiscano una riduzione significativa delle attività di manutenzione o che addirittura siano dismesse;

una sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 3 ottobre 2013 ha condannato l'Italia, ritenendo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti eserciti una eccessiva interferenza nelle determinazioni del gestore della rete ferroviaria, per quanto attiene alla fissazione dei canoni per l'utilizzo della rete;

in proposito, lo schema di contratto in esame, all'articolo 7, comma 6, prevede una rimodulazione del canone di pedaggio della rete ferroviaria, in relazione alla quale possono essere riviste la quota di copertura dei costi e il perimetro della rete oggetto di contribuzione e per la quale il gestore deve sottoporre un'apposita proposta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale meccanismo, oltre a non specificare i criteri che devono guidare tali decisioni e, quindi, la possibile entità della rimodulazione, sembra in palese contrasto con la citata sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea e non tiene altresì conto delle competenze attribuite all'Autorità di regolazione dei trasporti;

l'articolo 8, comma 7, non definisce in modo chiaro i casi in relazione ai quali il gestore può, a suo insindacabile giudizio, apportare variazioni agli interventi di manutenzione straordinaria programmati;

il contratto di programma oggetto dell'atto in esame si riferisce al triennio 2012-2014, periodo che è ormai in gran parte già decorso;

il Cipe, nel parere reso sullo schema di contratto in esame, invita il Governo a sottoporre nuovamente lo schema al Comitato, dopo la formulazione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti, al fine di una valutazione collegiale delle eventuali osservazioni dalle stesse formulate, qualora vengano richieste sostanziali modifiche dei contenuti dello schema;

preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo, il quale:

per quanto riguarda le risorse stanziare per l'attività di vigilanza e controllo del Ministero di cui all'articolo 10, comma 5, ha dichiarato di voler rispettare la condizione posta dal Cipe e procedere allo stralcio della disposizione;

nel contempo, ha ribadito l'esigenza di finanziare i costi dell'attività di controllo e vigilanza, per i quali dovranno essere reperite le necessarie risorse con un atto normativo *ad hoc*;

per quanto riguarda il finanziamento delle attività di manutenzione straordinaria per il 2014, ha confermato che, nella Tabella E del disegno di stabilità attualmente in esame presso il Senato, sono stati stanziati 500 milioni di euro, impegnandosi comunque a reperire gli ulteriori 220 milioni di euro ancora mancanti;

relativamente alla funzione di indirizzo e di controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha chiarito che il perimetro nel quale intende muoversi rispetto al contratto di programma in esame è quello già indicato nel Programma delle infrastrutture strategiche, allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (DEF) 2013, esaminato dal Parlamento nello scorso mese di ottobre. In particolare, il Governo intende esaminare il contratto di programma parte investimenti e parte servizi tra il Ministero ed RFI secondo una tempistica e un *iter* procedurale ben precisi;

tale *iter* prevede l'atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sulle linee strategiche che dovranno caratterizzare il nuovo contratto (investimenti e servizi); il Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rispetto di quanto riportato nell'atto di indirizzo, redige una proposta di breve e medio periodo da cui si evince il raggiungimento degli obiettivi delineati dai due Dicasteri; la proposta ha un arco temporale di attuazione quinquennale ed una esigenza finanziaria per competenza e cassa quinquennale; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa fra loro, verificano la validità e la coerenza del contratto di programma all'atto di indirizzo e lo sottopongono al Cipe per l'approvazione definitiva. Il contratto è inoltrato alle Commissioni parlamentari competenti; lo stesso contratto è verificato ogni anno in merito alla coerenza degli avanzamenti e ogni scostamento deve essere motivato dal gestore. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, in presenza di scostamenti o di inadempienze sostanziali blocca quota parte di trasferimenti e applica apposite sanzioni; gli aggiornamenti al contratto di programma sono inseriti nell'Allegato

infrastrutture al Documento di economia e finanza e, pertanto, seguono, in termini di approvazione, lo stesso *iter* del DEF;

esprime parere favorevole, con le seguenti condizioni:

per quanto concerne l'articolo 5, comma 12, che la revisione delle logiche di manutenzione della rete ferroviaria, sulla base di criteri legati al grado di utilizzo dell'infrastruttura, non determini una riduzione degli interventi di manutenzione e dei livelli di sicurezza per le tratte meno utilizzate e che, in ogni caso sia assicurata un'adeguata attenzione alle linee ferroviarie delle zone svantaggiate più del Paese;

che l'articolo 6, comma 1, preveda tra le possibili cause di richiesta di revisione del contratto da parte del Ministero anche modifiche o integrazioni sostanziali alle linee strategiche per il settore ferroviario, formalizzate dal Ministero stesso in appositi atti di indirizzo, ferma restando la necessità che tali modificazioni siano accompagnate dalla valutazione degli eventuali fabbisogni finanziari emergenti e dall'individuazione delle relative fonti di copertura;

che l'articolo 7, comma 6, sia riformulato in modo che le procedure per l'eventuale rimodulazione del canone di pedaggio della rete ferroviaria tengano conto delle competenze attribuite all'Autorità di regolazione dei trasporti, per quanto riguarda la fissazione dei criteri di determinazione del canone;

che le disposizioni dell'articolo 8, comma 6, siano integrate prevedendo che la verifica del grado di attuazione del programma ivi prevista sia fatta anche in relazione alle linee strategiche contenute negli appositi atti di indirizzo, che il gestore debba motivare ogni eventuale scostamento e che, in presenza di scostamenti o di inadempienze sostanziali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, valuti l'applicazione delle necessarie sanzioni;

in merito all'articolo 8, comma 7, che siano esplicitate in maniera puntuale le circostanze nelle quali il gestore può variare gli interventi di manutenzione

programmati, fermo restando il relativo controllo da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

che l'articolo 10, comma 5, sia soppresso;

e con le seguenti raccomandazioni:

che la procedura di definizione del contratto di programma delineata nel Programma delle infrastrutture strategiche, allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2013 e incentrata sull'atto di indirizzo strategico sia applicata, per quanto possibile, già a partire dal nuovo contratto di programma - parte investimenti, attualmente in corso di definizione e che, in tale contesto, sia dedicata una particolare attenzione anche alle tratte ferroviarie delle zone più svantaggiate del Paese;

che il Governo provveda quanto prima a reperire gli ulteriori 220 milioni di euro da destinare al finanziamento delle attività di manutenzione straordinaria per l'anno 2014. In termini più generali, appare necessario che la parte del finanziamento relativo alla manutenzione ordinaria e straordinaria sia garantita per ogni anno, al fine di consentire al gestore di poter programmare gli interventi di manutenzione ordinari e straordinari entro tempi certi, a garanzia degli *standard* di sicurezza della rete ferroviaria;

che il Governo reperisca tempestivamente anche le risorse finanziarie necessarie per assicurare un completo ed effettivo esercizio delle attività di vigilanza e controllo di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nei confronti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria;

che, per il futuro, gli schemi dei contratti di programma siano trasmessi alle competenti Commissioni parlamentari con congruo anticipo rispetto al periodo di decorrenza, in modo da consentire di esprimere il parere in tempo utile;

che il Governo recepisca le condizioni e le raccomandazioni formulate nel presente parere in un nuovo schema di contratto e che, prima dell'adozione definitiva,

sottoponga nuovamente tale schema al Cipe e riferisca in proposito, tempestivamente, alle competenti Commissioni parlamentari.