

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di <i>safety, security</i> e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA. Atto n. 21 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione</i>) ...	229
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	231

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.	
Audizione di rappresentanti di NGV Italy (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	230

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 19 novembre 2013. – Presidenza del vicepresidente Deborah BERGAMINI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 12.

Schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA.
Atto n. 21.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di contratto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 13 novembre 2013.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, come richiesto, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO (M5S), nell'illustrare la proposta alternativa di parere del proprio gruppo, sottolinea, in particolare, la condizione con la quale si chiede che venga stabilito che RFI rispetti il principio di equità e non discriminazione nell'affidamento dei servizi di manovra.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, nel concordare con il parere presentato dal relatore, ritiene opportuno che venga inserito, nella condizione di cui al punto 3

della proposta di parere – con la quale si chiede di precisare che l'eventuale revisione del canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria sia effettuata con procedure tali da tener conto delle competenze spettanti, per quanto attiene la definizione dei criteri di determinazione del canone, all'Autorità di regolazione dei trasporti – che ciò avvenga per i periodi successivi alla vigenza del contratto in esame.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, presenta una riformulazione della propria proposta di parere (*vedi allegato*) che tiene conto degli elementi da lui raccolti sulla propria proposta di parere e che recepisce anche la richiesta da ultimo formulata dal rappresentante del Governo.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, avverte che, in caso di approvazione della proposta di parere del relatore, risulterà preclusa la proposta alternativa di parere.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore, come riformulata (*vedi allegato*).

La seduta termina alle 12.20.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 19 novembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Deborah BERGAMINI.

La seduta comincia alle 12.30.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti di NGV Italy.

(Svolgimento e conclusione).

Deborah BERGAMINI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Mariarosa BARONI, *presidente di NGV Italy*, e Corrado STORCHI, *responsabile relazioni istituzionali di NGV Italy*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Luca SQUERI (PdL), Nicola BIANCHI (M5S), Vincenzo GAROFALO (NCD) e Vincenzo PISO (NCD).

Mariarosa BARONI, *presidente di NGV Italy*, Corrado STORCHI, *responsabile relazioni istituzionali di NGV Italy*, e Bruno DECIO, *direttore generale di NGV Italy*, rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di NGV Italy per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ALLEGATO

Schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA. (Atto n. 21).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di contratto di programma 2012-2014 parte servizi, per la disciplina del finanziamento delle attività di manutenzione della rete e delle attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana SpA (Atto n. 21);

premessi che:

in conformità con le previsioni del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 e con quanto prescritto nella delibera CIPE n. 4/2012 del 20 gennaio 2012, con cui è stato approvato il contratto di programma – parte investimenti, aggiornamento 2010-2011, è stato predisposto lo schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI SpA, concernente la parte servizi, relativo agli anni 2012-2014;

nel corso dell'esame da parte della Commissione sono state avanzate numerose osservazioni e richieste di chiarimento al Governo sullo schema di contratto di programma in esame;

è stato osservato che l'articolo 4 dell'atto di concessione, di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138T del 31 ottobre 2000, prevede che il contratto di programma sia stipulato per una durata non inferiore a cinque anni, pur essendo aggiornabile e rinnovabile anche annualmente;

L'articolo 5 dello schema di contratto di programma prevede l'obbligo per il Gestore di conseguire a regime un risparmio di spesa sulle attività di manutenzione di circa 250 milioni di euro per anno, senza precisare le modalità con cui possa essere raggiunto tale obiettivo;

L'articolo 7, paragrafo 5, prevede una procedura di silenzio-assenso, per cui, in assenza di un'accettazione espressa da parte del Ministero entro sessanta giorni dalla proposta del Gestore o di una proposta alternativa da parte del Ministero medesimo, il Gestore, in caso di copertura finanziaria inferiore a quella indicata nell'allegato 4 del contratto, può procedere ad attuare le misure da esso stesso proposte in termini di linee da gestire con un minor livello di disponibilità;

da tali misure emerge il rischio che nell'ambito della rete siano individuate tratte di minor pregio, per le quali ridurre la manutenzione o addirittura prospettare una dismissione dal servizio ferroviario;

come già evidenziato nel parere espresso dal CIPE, l'importo di 720 milioni di euro per l'anno 2014 si riferisce a fabbisogni non correlati a una specifica copertura finanziaria, per cui gli obblighi assunti dal Gestore in riferimento al programma di manutenzione straordinaria per il 2014 devono intendersi subordinati all'individuazione di tale copertura;

L'articolo 7, paragrafo 6, ipotizza una rimodulazione del canone di accesso

alla infrastruttura ferroviaria, in relazione alla quale potranno essere riviste la quota di copertura di costi e il perimetro di rete oggetto di contribuzione, senza che siano indicati i criteri in base ai quali saranno assunte tali decisioni e ne sarà definita la misura, anche in relazione alle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

l'articolo 8, paragrafo 7, stabilisce con una formulazione eccessivamente indeterminata le fattispecie per le quali il Gestore può, a suo insindacabile giudizio, apportare variazioni agli interventi di manutenzione straordinaria programmati;

l'articolo 9, paragrafo 5, prevede che l'importo complessivo di tutte le eventuali penali a carico del Gestore non possa superare per ciascun anno il limite massimo del 2 per mille delle risorse annualmente erogate al Gestore medesimo ed esclude l'applicazione di penali nel caso di « eventi di forza maggiore », che all'articolo 2, paragrafo 2.8, sono definiti in modo esemplificativo e non esaustivo;

l'articolo 10, paragrafo 3, dispone che, nell'ambito delle attività di vigilanza di competenza del Ministero, l'accesso agli atti e documenti e l'accesso alle linee, ai cantieri e agli impianti abbiano luogo « previo avviso » al Gestore;

l'articolo 10, paragrafo 5, prevede che le medesime attività di vigilanza siano finanziate a valere sulle risorse previste per l'esecuzione del contratto di programma, nella misura dello 0,5 per mille di tali risorse e nel parere espresso dal CIPE si richiede lo stralcio di tale clausola;

in risposta alle richieste di informazioni e di chiarimenti e alle osservazioni avanzate nel corso del dibattito, il Governo:

a) ha illustrato la ripartizione delle risorse tra attività « safety », « security » e « navigazione »; ha puntualizzato che le risorse indicate nell'allegato 4, per le quali non è specificata la voce del bilancio dello Stato da cui provengono, sono risorse rese disponibili per effetto

della riduzione delle spese correnti per la manutenzione ordinaria della rete che saranno assegnate al capitolo 7122 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze; ha indicato i minori ricavi derivanti dalla riduzione dei canoni di pedaggio come stabilita dal decreto ministeriale 19 settembre 2013; ha precisato che, rispetto ai 720 milioni di euro previsto per l'anno 2014, il disegno di legge di stabilità, attualmente all'esame del Senato, prevede la copertura per 500 milioni di euro;

b) ha fatto presente che lo schema di contratto di programma segue un'impostazione innovativa, in quanto si passa da un corrispettivo dimensionato in modo forfetario in ragione della spesa storica riconosciuta al Gestore ad un corrispettivo dimensionato in diminuzione rispetto a tale spesa, in rapporto ad un percorso di efficientamento delle attività del Gestore stesso;

c) ha segnalato che la durata triennale è giustificata dalla corrispondenza con la durata del bilancio programmatico dello Stato, in relazione al quale sono individuate le risorse di cui il contratto di programma prevede l'erogazione al Gestore;

d) ha rilevato che le previsioni recate dal contratto di programma comportano l'obbligo per il Gestore di articolare la spesa manutentiva sulle diverse linee della rete in maniera sostanzialmente proporzionale al traffico attuale e prevedibile in futuro e ai connessi ricavi di esercizio, fermo restando in ogni caso il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza; ha peraltro affermato in modo categorico che è escluso che questa impostazione del contratto di programma possa permettere una gestione della rete ferroviaria tale da determinare, nell'articolazione della rete stessa, tratte di minor pregio destinate alla dismissione dal servizio ferroviario;

e) ha precisato che l'importo massimo annuo delle eventuali penali a

carico del Gestore previste dal contratto risulta pari a oltre 10 milioni di euro,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni di carattere generale:

1) per quanto concerne le procedure di definizione e approvazione del contratto di programma RFI relativo sia alla parte investimenti sia alla parte servizi, introdurre, in coerenza con quanto prospettato nell'Allegato della Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2013, recante « Programma delle infrastrutture strategiche » (aggiornato al mese di settembre 2013), misure che rendano più semplici e tempestive tali procedure; dovrà in ogni caso essere mantenuto il parere sullo schema di contratto di programma da parte delle competenti Commissioni parlamentari;

2) sempre sotto il profilo procedurale, al fine di permettere in sede parlamentare una valutazione sull'attuazione del contratto di programma, il Governo dovrebbe trasmettere alle competenti Commissioni parlamentari il rendiconto annuale del contratto di cui all'articolo 8, paragrafo 2 dello schema in esame;

3) per quanto concerne l'impostazione e le finalità generali del contratto di programma, garantire che la revisione delle logiche di manutenzione della rete ferroviaria, sulla base di criteri connessi al grado di utilizzo dell'infrastruttura, non possa in qualche modo pregiudicare la sicurezza e un livello adeguato di manutenzione per le tratte meno utilizzate e non determini nell'articolazione della rete stessa, tratte di minor pregio destinate alla dismissione dal servizio ferroviario. A tal fine, in linea con le indicazioni contenute nel citato aggiornamento dell'Allegato « Programma delle infrastrutture strategiche », occorre rafforzare, sotto il profilo dell'incisività e della frequenza, le attività di verifica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e prevedere

che ogni scostamento rispetto agli interventi programmati sia adeguatamente motivato dal Gestore;

con le seguenti condizioni riferite a clausole specifiche dello schema in esame:

4) con riferimento all'articolo 2, paragrafo 2.8, sopprimere le parole: « a titolo esemplificativo e non esaustivo: »; il Governo potrà valutare l'opportunità di integrare la definizione di « eventi di forza maggiore », di cui al medesimo paragrafo 2.8 con ulteriori fattispecie, in ogni caso puntualmente determinate;

5) con riferimento all'articolo 7, paragrafo 6, precisare che l'eventuale revisione del canone per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, per i periodi successivi alla vigenza di tale contratto, sia effettuata con procedure tali da tener conto delle competenze spettanti, per quanto attiene la definizione dei criteri di determinazione del canone, all'Autorità di regolazione dei trasporti e assicurare che le misure in materia di trasparenza contabile permettano di distinguere, in relazione alle attività di manutenzione, le risorse finanziarie derivanti dalle erogazioni da parte del Ministero e quelle derivanti dal canone di accesso all'infrastruttura a carico degli operatori, evidenziando altresì l'entità complessiva degli effetti finanziari determinati da eventuali variazioni del canone stesso;

6) con riferimento all'articolo 8, paragrafo 7, sopprimere le parole: « da esigenze di carattere eccezionale, » e sostituire le parole: « , da prescrizioni ANFS, ecc. » con le seguenti: « e da prescrizioni ANFS. »; il Governo potrà valutare l'opportunità di prevedere che il Gestore possa apportare di propria iniziativa variazioni agli interventi di manutenzione straordinaria programmati, purché si tratti di variazioni di modesta entità e il Gestore ne fornisca un'adeguata motivazione;

7) con riferimento all'articolo 10, paragrafo 3 sopprimere le parole: « , previo avviso, »;

8) con riferimento al medesimo articolo 10, sopprimere il paragrafo 5;

9) il Governo provveda altresì ad assumere le opportune iniziative, nell'ambito del contratto di programma in esame ovvero con gli strumenti che ritenga più appropriati, al fine di assicurare la piena trasparenza delle informazioni concernenti l'infrastruttura ferroviaria e il suo utilizzo.

e con la seguente osservazione:

con riferimento all'articolo 9, paragrafo 5, valuti il Governo l'opportunità di

incrementare il limite massimo dell'importo complessivo annuo delle penali, rendendolo più adeguato rispetto all'importo complessivo dei finanziamenti a carico dello Stato previsti dal contratto di programma. In proposito occorre peraltro tener conto che il Gestore opera in condizioni di tendenziale equilibrio finanziario, ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo n. 188 del 2003, per cui l'eventuale incremento del limite massimo annuo delle penali non dovrebbe comunque sottrarre risorse alle attività di manutenzione della rete.