

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,20.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente)

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, ai sensi dell'articolo 65, comma 2, del Regolamento, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Seguito dell'audizione della dottoressa Alessandra Dal Verme, ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici, e del dottor Antimo Prosperi, dirigente generale del Dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci, il seguito dell'audizione della dottoressa Alessandra Dal Verme, ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici, e del dottor Antimo Prosperi, dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze.

Do la parola alla dottoressa Dal Verme e, successivamente, al dottor Prosperi per concludere la relazione avviata nella scorsa seduta.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. Nello scorso incontro avevamo concluso un *excursus* sul contratto a media e lunga percorrenza, sul contratto merci e sui contratti di trasporto locale. Ci era stato chiesto, inoltre, un approfondimento sul processo di liberalizzazione delle Ferrovie relativamente ai servizi e alle reti, eventuali elementi di comparazione con gli altri Paesi europei e alcune informazioni sugli investimenti sulla rete che, in particolare, sono regolati dal contratto di programma con RFI per la parte investimenti. Esiste anche un contratto di servizi per la gestione della rete.

Per quanto riguarda il processo di liberalizzazione, questo non ha effetti contabili né strettamente finanziari. In ogni caso, lascio agli atti uno studio presentato al Comitato trasporti del Parlamento europeo nell'aprile 2011 — può darsi ne abbiate già conoscenza — sul grado di liberalizzazione delle ferrovie europee sull'impatto della separazione tra la gestione delle infrastrutture e i servizi di trasporto.

Da questo studio emerge che l'Italia presenta un livello di parziale integrazione tra gestione dell'infrastruttura e servizi di trasporto, separati a livello organizzativo, ma con società di riferimento partecipate dalla stessa *holding*. Questo livello di liberalizzazione è analogo a quello della Germania, dell'Austria, del Belgio e della Polonia.

Lo studio affronta anche vantaggi e svantaggi di una separazione verticale, parzialmente assente in Italia e, tra gli svantaggi di una completa separazione verticale, lo studio annovera costi di transizione, perdita di economie di scopo, asimmetrie informative e scarsi incentivi.

Non mi dilungo e rimando allo studio che lascio agli atti.

ANTIMO PROSPERI, *Dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze*. Vorrei portare elementi di chiarimento su questo aspetto. Ho citato questo studio anche nel promemoria, soprattutto, ad esempio, sul modello inglese, per i costi maggiori della separazione. Noi abbiamo un'opinione diversa: è ufficializzato dal Governo italiano a Bruxelles che la liberalizzazione è attuata e, come sapete, è partita prima che negli altri Paesi. Siamo stati, infatti, uno dei primi Paesi a interiorizzare la liberalizzazione col decreto del Presidente della Repubblica n. 277 del 1998, in seguito con la legge n. 338 del 2000, i decreti legislativi n. 188 del 2003 e n. 15 del 2010.

Teniamo a sottolineare tutti gli scambi comunitari. L'apertura italiana è assolutamente in linea, se non più avanti, rispetto ad altri Paesi europei. Sul settore merci, per esempio, operano ben 21 imprese cargo straniere. Sul trasporto passeggeri, di fatto, credo che l'Italia sia l'unico Paese in cui c'è un'impresa privata, che conoscete bene, il cui socio industriale è un importantissimo operatore europeo. Possiamo, quindi, documentare che con il processo di liberalizzazione siamo molto avanti, mentre nell'evoluzione della normativa comunitaria si delinea quasi completamente con il terzo pacchetto ferroviario, che è in fase di rivisitazione e consolidamento con il famoso *recast*. Su questi profili, infatti, da parte della Commissione non ci sono rilievi, che riguardano, invece, altri aspetti: la separazione, il modello *holding*, le funzioni essenziali.

Anche su questo aspetto citato nello studio, richiamo le considerazioni della scorsa audizione, ossia che il modello *holding* è perfettamente conforme alle norme del Consiglio e del Parlamento europei. Ancorché la Commissione abbia avviato una procedura, alcuni modelli già sono in corso e credo che noi arriveremo presto a fissare alcuni punti, come quello dell'opportunità o meno della separazione. Ho anche accennato alle implicazioni a

livello societario, e quindi rispetto alla parte azionista, di una separazione, aspetto assolutamente non irrilevante, anzi di prioritaria importanza, perché questo modello ha probabilmente contribuito in maniera importante a risanare la società — speriamo di arrivare alla fine del processo — senza aumenti di capitale, tra l'altro vietati, ma con contratti che contengono una componente di sinallagma chiara, precisa e disciplinata.

Per quanto riguarda l'analisi di tipo comparato, non mi avventurerei su un terreno del genere e credo che anche lo studio contenga qualche aspetto di imprecisione. Riguarda, infatti, il problema della separazione, che non c'entra con la liberalizzazione. Molti sistemi somigliano al nostro, forse quello più simile al nostro è quello tedesco; parzialmente diverso è quello francese. Posso, inoltre, citare quelli che hanno adottato il modello *holding*, che sono i più importanti. Conosciamo bene, purtroppo, la situazione inglese che sembrava un passo avanti e invece si è rivelata controproducente al punto che ci sono stati dei fallimenti e i costi sono enormemente superiori.

Un'analisi di tipo comparato comporta, dunque, una disamina ordinamento per ordinamento e non è facilissimo. Esistono tentativi di capire approfonditamente e, infatti, la Commissione sta tentando, col *recast*, di omogeneizzare, ma ricordo che tutti gli atti normativi della Commissione sanciscono l'indipendenza contabile, ma non la separazione giuridica tra gestore della rete e impresa ferrovia. Per ora restano dei capisaldi, dopodiché è in corso un dibattito in sede di Consiglio europeo e il Parlamento dirà la sua. Da quanto emerso dal Consiglio, mi pare che sia confermato quanto ho accennato. In ogni caso, stiamo conducendo un'analisi con altri *partner* europei per cercare di capire quali sono le asimmetrie e le diversità.

Ho accennato l'altra volta, e perdona-temi se mi ripeto, anche al fatto che un'asimmetria che preoccupa molto, ed è molto rilevante a livello dell'Unione europea, è quella che riguarda le compensazioni, quindi tutti i servizi sovvenzionati.

Emergono dati in qualche caso addirittura doppi. Questo, naturalmente, pone dei seri problemi, a nostro avviso, anche di possibili aiuti di Stato. A questo proposito c'è una sollecitazione per ora informale della Commissione europea di procedere a un'analisi di questi aspetti.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. Passando ad esaminare la questione del contratto di programma, mi riallaccio all'intervento del dottor Prosperi. I rapporti del gestore della rete con lo Stato sono regolati anche attraverso un contratto di programma. L'ultimo, per il periodo 2007-2011, è stato piuttosto innovativo rispetto ai precedenti, proprio per rispondere meglio alle caratteristiche richieste in sede europea.

Il contratto è stipulato tra RFI, in quanto gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, e il Ministero delle infrastrutture e costituisce lo strumento di programmazione anche degli investimenti per lo sviluppo, il potenziamento e l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico delle linee ferroviarie.

Attraverso il contratto sono ratificati gli interventi e le opere da realizzare, il loro ordine di priorità, il costo degli interventi e delle opere complessive programmate, le risorse finanziarie messe a disposizione per gli specifici interventi finanziati. La nuova struttura del contratto, infatti, prevede una parte interamente finanziata, riportata nella tabella A — sono tutti gli interventi in corso di realizzazione, o da realizzare, interamente finanziati — e una parte, riportata inizialmente nelle tabelle B, C, D, poi radunata nell'ultimo aggiornamento, nel contratto effettuato nel 2009, in un'unica tabella, relativa alle opere programmate e non ancora finanziate, ossia finanziate a mano a mano che si rendono disponibili le risorse. Abbiamo, dunque, la tabella A per le opere in corso contrattualizzate e finanziate; le restanti sono le opere da realizzare.

Il contratto ha un nuovo modello rispetto ai precedenti in quanto reca segnatamente gli impegni delle parti con la

precisa indicazione degli obblighi, in particolare del gestore, che si riferiscono sia ai piani di potenziamento e di sviluppo della rete secondo criteri di efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del trasporto, sia agli obblighi di informazione verso i ministeri vigilanti, in modo da permettere il costante monitoraggio degli impieghi degli stanziamenti.

Questi sono iscritti sui capitoli del MEF 7122, 7124 e 7120, e sono erogati mensilmente. In seguito, sulla base della contabilizzazione dei lavori eseguiti, certificati e riscontrati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono disposti eventuali conguagli rispetto all'importo annuale.

Il primo contratto secondo questa nuova modalità è stato stipulato tra RFI e il Ministro delle infrastrutture ed i trasporti e approvato dal CIPE con la delibera n. 63 del 2007. Gli aggiornamenti successivi, del 2008 e del 2009, sono stati anch'essi approvati con delibere.

Il contratto è, infine, articolato in tabelle in cui le opere in corso e da realizzare, nella tabella A, sono distinte per classi di investimento: manutenzione straordinaria, tecnologie per la sicurezza, sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale e sviluppo infrastrutturale della rete di alta capacità.

Posso fornire qualche elemento circa la portata del contratto che nel 2007 ha finalizzato risorse nuove, stanziato sul bilancio dello Stato, aggiuntive rispetto a ciò che ci portavano dal passato, per 5 miliardi di euro, mentre il valore degli investimenti programmati complessivi, ossia la portata del programma, ammontava a 188 miliardi di euro. Fornisco una tabella nell'allegato 1, dalla quale si evincono nuove risorse contrattualizzate per 5 miliardi, opere complessive in corso per circa 60 miliardi e opere complessivamente programmate per 188 miliardi, inclusi i 32 miliardi dell'alta velocità già finanziati.

Nel 2008, vi è stato un aggiornamento del contratto e una modifica alla modalità di redazione della tabella: la tabella A, infatti, contiene solo opere finanziate. Si è trattato di una richiesta della Ragioneria per evitare che si andasse avanti con opere

non finanziate. Nella tabella A, quindi, sono state iscritte tutte le opere che fino a quel momento erano finanziate o anche i lotti di opere. L'importo finanziato nel 2008 ammontava complessivamente a circa 42 miliardi di euro, mentre le risorse nuove contrattualizzate ammontavano a 3 miliardi di euro aggiuntivi e erano contrattualizzate anche queste risorse aggiuntive. Il totale della portata degli investimenti è di circa 188 milioni di euro, inclusi i 32 milioni dell'alta velocità.

Nel 2009, abbiamo avuto l'ultimo aggiornamento. Mancano ancora, infatti, gli aggiornamenti per 2010 e 2011. Le risorse finanziate sono salite a 46 miliardi di euro, cui si aggiungono i 32 miliardi dell'alta velocità; la portata complessiva del programma è salita a 192 miliardi di euro e nel 2009 abbiamo cominciato, purtroppo, un *trend* decrescente di risorse: abbiamo parlato di risorse aggiuntive per 5 miliardi nel 2007, 3 nel 2008, nel 2009 abbiamo avuto 3,7 miliardi di risorse aggiuntive — le risorse aggiuntive sono quelle che provengono sia dal bilancio dello Stato sia da fondi comunitari...

MARIO LOVELLI. Nel 2009 i 46 miliardi sono risorse aggiuntive?

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. No, i 46 miliardi sono la fotografia degli investimenti finanziati, in corso o da realizzare.

MARIO LOVELLI. Quanti erano, quindi, quelli aggiuntivi del 2009?

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. Erano 3,7 miliardi. Purtroppo, però, contestualmente, abbiamo dovuto riportare anche dei definanziamenti che sono già cominciati nel 2009, quasi uguali ai finanziamenti aggiuntivi, ovvero 3,6 miliardi. Sostanzialmente, quindi, nel 2009 il contratto di programma ha avuto un aggiornamento — ogni anno, in relazione sia alle risorse disponibili sia all'attualità degli interventi e allo stato di

avanzamento degli interventi, salgono e scendono le priorità e sono modificati, eventualmente, anche i fabbisogni, per varianti in corso — però dal punto di vista delle risorse aggiuntive, si sono aggiunti 3,7 miliardi di euro, ma se ne sono anche definanziati circa 3,6, quindi non abbiamo avuto un grande incremento di risorse destinate.

Nel contratto di programma 2009 vi sono anche, tra le opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria, cioè nella tabella delle opere programmate, anche le opere relative ai lotti costruttivi. È intervenuta, infatti, la legge n. 191 del 2009, che ha previsto la possibilità di finanziare per lotti costruttivi, dato l'alto valore di queste opere, per cui sono state inserite in tabella 1 le opere relative al tunnel di base del Brennero, Milano-Genova terzo valico di Giovi, e Treviglio-Brescia.

ANTIMO PROSPERI, *Dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze*. Questo è un aspetto saliente e senz'altro fortemente innovativo perché i lotti normalmente sono funzionali, mentre questi sono in grado di generare un ritorno economico. In questo caso, il legislatore ha approvato un modello di lotto costruttivo non funzionale, che è un po' contrario ai principi generali in materia, ma sapete benissimo su quali progetti vanno a incidere, quelli del 1991-1992, *general contractor* bloccati, riserve per ammontari relevantissimi, contenziosi eccetera.

Si è trattato, dunque, di un modo per riprendere *in bonis* questi progetti e cercare di limitare gli effetti negativi. La condizione per la sottoscrizione del contratto prevista dal legislatore è, infatti, la rinuncia al contenzioso presente, passato e futuro. Conoscete benissimo la vicenda delle norme che si sono sovrapposte, che hanno azzerato questi contratti, per poi ripristinarli. Un macigno incombeva sulla finanza pubblica senza che si riuscisse a realizzare questi progetti.

Può, quindi, considerarsi un'innovazione che, se porterà alla risoluzione di

questi progetti, potrebbe essere positiva. Questo, come segnalava la dottoressa Dal Verme, è un aspetto importantissimo perché si tratta di un pacchetto chiuso, con un limite fino a 10 miliardi, un impegno programmatico in cui CIPE e finanza pubblica si impegnano a concludere il finanziamento di queste opere perché la Treviglio-Brescia, per esempio, ha una copertura di oltre il 50 per cento; altri progetti, come il terzo valico dei Giovi e il Brennero, sono molto più limitati.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. La normativa specifica, benché non sia finanziata la restante parte dell'opera, prevede un impegno programmatico a carico dello Stato a garanzia della completa realizzazione delle opere. Pertanto, le risorse aggiuntive devono essere prioritariamente destinate alla conclusione di questi lotti.

In questo senso è stata disposta anche l'ultima norma della manovra di quest'anno, il decreto-legge n. 98 del 2011, che, all'articolo 32, comma 1, nell'istituire il fondo infrastrutture ferroviarie e stradali con una dotazione di 930 milioni per il 2012, un miliardo per il 2013 fino al 2014, indica che le risorse devono essere prioritariamente assegnate alla conclusione di questi lotti costruttivi, ovvero anche ai contratti di programma con RFI e ANAS. Nel contratto di programma RFI sono anche previste queste opere.

Ritornando alle tre opere svolte per lotti costruttivi previsti dal contratto, per il tunnel di base del Brennero è stato aggiornato dal CIPE l'importo complessivo dell'investimento in 4,1 miliardi, il terzo valico dei Giovi in 6,2 miliardi e la Treviglio-Brescia in 2 miliardi e 50 milioni di euro. Naturalmente, non è interamente finanziato il valore dell'investimento. Lascio delle tabelle con l'indicazione degli investimenti, parte finanziata, ulteriori fabbisogni e un cronoprogramma dello svolgimento.

L'aggiornamento 2010-2011, che dovrà essere quanto prima stipulato e presentato al CIPE, dovrà tener conto, purtroppo,

anche dell'apporto di ulteriori riduzioni, ossia il consolidamento dei tagli correlati alle frequenze presenti nella manovra di quest'anno. I tagli quindi sono pari a 922 milioni di euro previsti dal decreto-legge n. 78 del 2010, cui si aggiungono 215 milioni di euro di cui all'articolo 40, comma 1-bis, del decreto-legge n. 98 del 2011. A ciò andrebbero anche aggiunte ulteriori riduzioni dovute all'attuazione dell'articolo 10, comma 3, manovra del medesimo decreto-legge n. 98, ma le riduzioni non sono ancora definite sui capitoli rimodulabili e lo saranno in sede di predisposizione del disegno di stabilità per l'anno 2012.

A fronte, dunque, di queste due riduzioni sostanziali, pari a 922 e a 215 milioni di euro, il 5 maggio il CIPE ha assegnato al contratto di programma RFI 240 milioni di euro a valere sul Fondo infrastrutture cui si aggiungono anche le risorse appena citate dell'articolo 32, comma 1, per la costituzione di questo Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali di circa un miliardo di euro dal 2012 al 2016.

In sintesi queste sono le risorse disponibili a legislazione vigente rimodulate — sono riportate nel documento che ho depositato, anche se non sono molto significative così come sono scritte — ed effettivamente sarà necessario un aggiornamento del contratto per rimodulare gli interventi, assorbire i tagli e, eventualmente, contrattualizzare le nuove risorse a compensazione delle riduzioni che ci sono state.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MARIO LOVELLI. Ringrazio molto i nostri ospiti per il dettaglio delle informazioni fornite, anche e soprattutto per la chiarezza espositiva sui numeri, che trovo molto efficace e che potremo esaminare meglio leggendo i documenti che ci saranno consegnati.

Evito altri tipi di considerazione, che faremo in Commissione quando sarà il

momento, sui lotti costruttivi e sugli sviluppi delle opere, altro tema che avete ben presente ma che non ribaltiamo su di voi poiché è un problema del legislatore. Lei stessa ha ricordato la scelta del legislatore, quindi tocca noi.

Vorrei alcuni chiarimenti. Sull'ultima parte del finanziamento disposto dell'articolo 32 del decreto-legge n. 98 del 2011 avevo letto nella relazione tecnica che c'è una differenza nello stanziamento, tra la competenza e la cassa e vorrei capire se è legata alle considerazioni da lei svolte sulla necessità di rimodulare le risorse. Qui si parla di un miliardo all'anno dal 2012 al 2016, più o meno, poi la cassa era intorno ai 250 milioni, se non ricordo male.

In secondo luogo, la copertura finanziaria di questi 4,9 miliardi e quella derivante dalla logica dei lotti costruttivi, quindi dell'impegno dello Stato a garantire l'opera, va trovata di anno in anno con la legge di stabilità o esiste già un meccanismo definito?

Inoltre, durante la scorsa audizione ci avete consegnato il prospetto riepilogativo delle risorse di parte corrente che vanno alle Ferrovie dello Stato dal 2010 al 2013, con l'indicazione delle finalità, ossia contratto di servizio RFI utilizzo rete ferroviaria, contratti di trasporto ferroviario regionale a media e lunga percorrenza e così via: c'è un'altra partita di spese correnti che va a RFI dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che quindi qui non è contabilizzata?

Ancora: dove si parla di contratto di servizio RFI, si tratta di una posta diversa da quella del contratto di programma? Qui leggo cifre annue e non ho ben chiaro cosa si intende con queste somme.

Per la voce contratto di servizio trasporto ferroviario regioni ordinarie, gli anni 2012 e 2013 sono ancora in bianco per la copertura del costo. Ci sono, cioè, i 400 milioni disposti dal citato decreto-legge n. 98; il resto è in bianco e vorrei capire perché e come può essere riempito.

Inoltre, se ho preso bene nota della vostra esposizione, Trenitalia ha 6 miliardi di euro di esposizione finanziaria: a vostro

giudizio, nell'ambito dell'attuale situazione fotografata, fermi restando i contratti di servizio di Trenitalia con lo Stato, il dato dell'esposizione finanziaria di Trenitalia è preoccupante o tranquillamente affrontabile?

Infine, un'ultima domanda riguarda la parte del costo per le bollette per l'energia elettrica destinata ad agevolazioni tariffarie per le ferrovie: nella bolletta per l'energia elettrica che paghiamo tutti, infatti, imprese e famiglie, c'è una quota di agevolazione ferroviaria per le ferrovie, punto A4 della bolletta, che è di 355 milioni di euro nel 2010. Questo prospetto è stato consegnato in occasione di un'audizione dell'Autorità per l'energia e il gas sul tema delle energie rinnovabili e, tra altre voci, compare questa: vorrei, se possibile, un chiarimento per capire dove va questa somma nelle tabelle del bilancio dello Stato che ci avete illustrato in modo così puntuale.

VINCENZO GAROFALO. Devo rinnovare ancora una volta il ringraziamento per la vostra presenza, perché non abbiamo avuto spesso notizie così chiare come quelle fornite da voi in questa e nella scorsa audizione. Il materiale che ci avete consegnato sarà oggetto di attenzione e potremo, così, avere una conoscenza completa del rapporto tra il Ministero dell'economia e delle finanze, quindi lo Stato, e il gruppo Ferrovie dello Stato.

Già la volta scorsa avevo rivolto le domande che ho riletto oggi nel resoconto della seduta precedente. A parte una, alla quale il dottor Prosperi ha già dato risposta, sull'inserimento del decreto-legge n. 98, avevo rivolto delle domande sull'esistenza di un meccanismo sanzionatorio nei confronti di RFI per le inadempienze contrattuali e di un controllo attento sui 182 treni oggetto del contratto di servizio per i quali sono erogate le risorse. A queste due domande vorrei aggiungerne qualcun'altra.

In particolare, abbiamo esaminato l'adeguamento del contratto di programma 2009, che abbiamo dovuto esaminare e approvare in tempi veloci perché l'appro-

vazione si rendeva necessaria per liberare le risorse da concedere a RFI. In quella sede abbiamo effettuato dei rilievi, soprattutto sul definanziamento.

Consapevoli che le risorse scarseggeranno e sarà difficile trovarne di aggiuntive, perché la congiuntura non è solo italiana, ma europea e mondiale, è chiaro che sono necessarie delle razionalizzazioni, ma questo non può sempre avvenire a discapito di una parte geografica del Paese.

So di essere forse noioso nel ripeterlo, magari tacciato di eccessiva rappresentanza di un territorio, ma devo rilevare che il definanziamento è stato in buona parte attuato sulle opere del sud d'Italia. Anche le delibere CIPE hanno dato questa indicazione. Mi chiedo, allora, se nel contratto di programma che andrò a leggere è previsto un cronoprogramma della realizzazione dei progetti: investimenti per gli adeguamenti della rete, programmazione dei nuovi investimenti.

A mio avviso, è necessario fissare delle scadenze, legate a sanzioni, entro le quali questi progetti devono essere resi esecutivi. Sono in corso progetti da dieci anni che sono rimasti allo stadio preliminare, che devono quindi essere aggiornati, con un conseguente aumento dei costi. È un sistema molto astuto per giustificare il definanziamento.

Oggi si sta verificando un problema sulle reti TEN-T, per cui rischiamo a livello europeo di compiere scelte o dare manforte a scelte europee perché il nostro Paese non effettua di alcuni investimenti. Nel caso in cui non fossero previste delle scadenze, mi renderò promotore di un qualunque tipo di attività legislativa che lo preveda. Diversamente, il contratto di programma è, a mio giudizio, carente.

MARIO LOVELLI. Vorrei aggiungere una domanda, presidente. In materia di liberalizzazione, si ritiene che la soluzione trovata con il decreto-legge n. 98 possa essere risolutiva in materia di organo regolatore?

Quanto al contratto di servizio merci, si parla di un servizio di trasporto con

l'Ungheria: vorremmo capire di cosa si tratta. In generale, sul servizio merci, c'è un contratto di servizio vigente in questo momento con Trenitalia?

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. Quanto alla differenza tra competenza e cassa nella relazione tecnica rispetto alla dotazione del nuovo fondo, per qualsiasi autorizzazione di spesa per investimenti c'è una scadenza diversa tra competenza e cassa. Per la parte di cassa, in sostanza, si tratta degli effetti in termini di indebitamento netto, ossia il momento della realizzazione effettiva dell'investimento. La competenza serve ad autorizzare l'investimento dal momento che non è immaginabile una gara.

Nel caso particolare di RFI, la nuova struttura del contratto di programma ha una tabella A, come dicevo, interamente finanziata, in cui vi sono tutte le risorse autorizzate a livello sia comunitario sia di bilancio dello Stato, e corrispondono quindi alla «competenza»; vi è, inoltre, anche un'aggiunta di tabella dei fabbisogni finanziari, ossia come si spendono queste risorse. Quelle opere, in ogni caso, sono finanziate anche se l'erogazione effettiva ha dei tempi diversi rispetto allo stanziamento iscritto in bilancio. Si tratta di una regola generale per tutti gli investimenti. Non credo che capiti mai che nella relazione tecnica ci sia lo stesso importo tra cassa e competenza per spese di investimento. Valgono entrambe. La competenza è l'impegno giuridico e sono utilizzabili le risorse; nel momento in cui ci sono spese, subentra la cassa.

Per quanto riguarda la copertura dei lotti costruttivi, è anch'essa collegata all'articolo che ha istituito il nuovo fondo autorizzato dalla manovra. In questo momento non conosciamo l'evoluzione dei lotti, abbiamo una programmazione prevedibilmente con un cronoprogramma fino al 2023 dei fabbisogni finanziari.

Queste risorse, assegnate al Fondo infrastrutture, con delibera CIPE saranno assegnate a specifici lotti costruttivi in

relazione alle loro priorità di fabbisogno. Non è, dunque, ancora presente un'esatta correlazione tra dotazione del Fondo infrastrutture e copertura dei lotti costruttivi che saranno in seguito approvati dal CIPE. A mano a mano il CIPE li approverà, sempreché abbiano la relativa copertura finanziaria, in questo caso nelle disponibilità delle risorse che sono state appena assegnate dalla manovra.

In relazione al contratto di servizio, nella tabella che avevo consegnato la volta scorsa erano riportati tutti i contratti di servizio con Ferrovie, quindi anche il contratto di servizio con RFI per l'utilizzo della rete ferroviaria, oltre che i contratti di servizio per il trasporto di merci, di passeggeri e per il trasporto locale. Sono tutte risorse di parte corrente. Per questo si trovavano in un'unica tabella.

È chiaro che il contratto di servizio con RFI nulla ha a che fare con il contratto di programma con RFI: l'uno riguarda gli stanziamenti destinati all'utilizzo della rete ferroviaria; l'altro riguarda, invece, il miglioramento della rete ferroviaria, la manutenzione «straordinaria», come ho detto, e le ulteriori opere tecnologiche, la sicurezza. Gli stanziamenti, quindi, assolutamente non hanno alcun contatto. Oltretutto, uno è in conto parte capitale, l'altro parte corrente.

MARIO LOVELLI. Lo stanziamento, quindi, è dello Stato.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. Sì, il contratto con RFI è in corso di stipula — potrà parlarne anche il dottor Prosperi — secondo parametri europei e soddisfa le richieste dell'Unione europea perché sia un vero proprio corrispettivo di servizio secondo *benchmark* europei.

Il contratto di trasporto merci non è ancora concluso. Abbiamo concluso nel giugno 2011 — è riportato nella documentazione che ho consegnato — il contratto passeggeri per media e lunga percorrenza in un modo molto dettagliato circa gli obblighi, l'efficientamento della società.

Secondo la stessa tipologia sarà concluso presto — è in dirittura d'arrivo, in esame al Dipartimento del Tesoro, poi passerà anche alla Ragioneria — il contratto merci nazionale. In ogni caso, lo stanziamento iscritto dovrà corrispondere al corrispettivo di servizio del contratto merci.

Per quanto riguarda la quota della bolletta, sinceramente, negli stanziamenti che ho fornito non sono presenti questi 355 milioni. Provvederò a fare un approfondimento.

MARIO LOVELLI. Vista così, questa cifra dovrebbe risolvere il problema dei contratti di servizio.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. Non so a cosa siano correlati. Conosco alcune componenti della tariffa, come la A2, ma sinceramente non questa. Normalmente, le entrate a legislazione vigente, facendo già parte di una componente tariffaria, non possono essere utilizzate per nuove o maggiori spese.

Sui 6 miliardi dell'esposizione finanziaria, darei la parola al dottor Prosperi.

ANTIMO PROSPERI, *Dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze*. L'onorevole Lovelli chiedeva se fosse preoccupante un'esposizione intorno ai 6 miliardi: io la definirei più che preoccupante. Naturalmente, sappiamo che quest'esposizione nasce, fondamentalmente, dall'acquisto di treni. Chiaramente, si tratta di *asset* costosissimi, ma necessari per il trasporto passeggeri. Il dramma è il trasporto locale.

È importante che si continui il processo di razionalizzazione ed efficientamento, condotto efficacemente negli ultimi tre anni, con riduzioni di spesa, offerta adeguata e così via, una gestione finanziaria, come dicevo, molto rigorosa. È stato interessantissimo, ad esempio, il finanziamento della BEI a Ferrovie dello Stato, senza nessuna garanzia pubblica, che rappresenta un segnale importante circa l'affidabilità e il *rating* della società.

Abbiamo detto, anche durante la scorsa audizione, che un altro aspetto essenziale per queste società è rappresentato dai contratti: il valore di una società — lo vediamo con la situazione di Tirrenia — è interamente negli *asset* contrattuali. Se, infatti, si assume un contratto vero, con penali, questo dà l'orizzonte non solo per ammortizzare il debito, ma anche per nuovi investimenti. Si tratta, quindi, di una serie di elementi che, se condotti in maniera rigorosa e con la tempistica giusta, dovrebbero consentire di gestire la massa di indebitamento che abbiamo descritto. In ogni caso, è necessario per il materiale rotabile. Va risolto l'aspetto fondamentale del cargo perché Trenitalia guadagna sull'alta velocità, ma perde un po' sui passeggeri. Per la parte cargo — permettetemi di ricordare qualche numero — ha perso 890 milioni di euro nel 2006, 367 nel 2007, 269 nel 2008, 289 nel 2009, 235 nel 2010: capite bene che la divisione cargo sulla società ha l'effetto di una vera sfida.

Abbiamo visto che sulla parte importante del trasporto, quello ricco, del nord, sono entrate 21 *competitor*. L'ingegner Moretti — questo non è il nostro mestiere, ma è il lavoro della società — vi avrà rappresentato la sua strategia. I numeri sono molto modesti per il nuovo contratto, per cui capite bene che lui preveda nel contratto di programma di andare a pareggio entro il 2013.

Tuttavia, è inutile nascondersi: anche volendo essere ottimisti, si tratta di operazioni complesse, ci si muove in un sistema in cui i *competitor* magari si sono posizionati in maniera più efficace. In ogni caso, l'attuale amministratore delegato ha una strategia abbastanza forte, ci sono state acquisizioni, attività con una società che opera a livello europeo, ma non sta a me rappresentare la strategia delle società.

L'altro quesito riguardava la liberalizzazione, il problema dell'URSF (Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari), che ha requisiti di indipendenza e terzietà. Sicuramente, la norma della manovra rafforza ulteriormente questo aspetto. La posizione del Governo rappresentata in

ogni passaggio a Bruxelles è che il regolatore ha adeguati requisiti di indipendenza. Conoscete la posizione del Governo, tendente a evitare una moltiplicazione di *Authority* perché, naturalmente, costano: perché si dovrebbe essere meno indipendenti in ciò che può essere fatto con un ufficio? Si è detto che c'è stato un incidente, perché è stato segnalato formalmente a Bruxelles che non c'era indipendenza. Questo non aiuta il dialogo europeo.

In ogni caso, dagli scambi con la Commissione europea non ci è parso il problema fondamentale che ha portato sulla soglia della Corte di giustizia. Esistono situazioni analoghe a quelle italiane, è una questione *de iure condendo*. Credo che si pronuncerà la Corte europea, a meno che la Commissione, prendendo atto del passo avanti che c'è stato a livello legislativo — oramai la Corte va avanti come se non esistesse quella norma perché ha cristallizzato, a un certo punto, la sua situazione — non decida che questo elemento possa essere quello che risolve la questione. Sinceramente, però, non sono in grado di dare assicurazioni.

È stato ricordato anche il problema delle penali.

VINCENZO GAROFALO. Avete detto che il contratto prevede 182 treni. Ho dato adesso uno sguardo fugace, ma non avendo la descrizione, non so quali siano. Durante lo scorso incontro avevo anche chiesto con quali criteri verificate che il servizio sia reso come da contratto. Chiedo anche qual è il sistema con il quale vigilate sull'intero contratto e se è vostro compito o meno.

Lei parlava dell'URSF: mi interessa la parte che riguarda Trenitalia, per tutte le forme di contratto. Esiste un contratto e delle verifiche da effettuare, che i compensi siano riferiti ai servizi, visto che è previsto dalle norme europee.

Visto che ci sono sempre più riduzioni dei finanziamenti, definanziamenti di opere che devono servire a coprire, invece, quelle che sono contrattualizzate, vorrei sapere se a oggi nella pianificazione del-

l'ampliamento o dell'aggiornamento della rete esiste per la parte progettuale un *timing* da rispettare da parte del gruppo Ferrovie, che penso sia il contraente, ed eventualmente che tipo di penali esistono.

ANTIMO PROSPERI, *Dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze*. Per questi contratti c'è stato uno scambio finora informale con ISTAT e, credo, di ISTAT con Eurostat. In presenza di contratti veri i meccanismi di applicazione di penali costituiscono un'esigenza di carattere contabile da parte delle autorità oltre che da parte della Commissione europea; le penali sono diversificate — possiamo inviarne la gradazione — e possono arrivare alla risoluzione del contratto, per esempio, in caso di reiterata interruzione del servizio. Sono pesantissime anche a livello di impatto. Non si tratta più di penali simboliche, ma che comportano un serio danno alla società che viola certe regole con una procedimentalizzazione ed è tutto perfettamente regolato.

Tutto parte da un contratto che indichi specificamente quali sono gli obblighi e gli impegni reciproci. Naturalmente, la parte pubblica ha l'onere di pagare quanto stabilito in contratto; la controparte ha una serie di impegni che mutano, ovviamente, a seconda dei contratti e dei gruppi. I contratti con RFI hanno, infatti, certe caratteristiche, quelli con Trenitalia sono molto più complessi, ma la caratteristica comune è che i contratti e gli allegati contengono indicazioni precise, altrimenti non avrebbe nemmeno significato la parte sanzionatoria.

VINCENZO GAROFALO. Si può avere una copia di questo contratto?

ANTIMO PROSPERI, *Dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze*. Per i contratti stipulati e registrati alla Corte non ci sono problemi; quelli *in itinere* non sono ancora ufficiali.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per*

gli affari economici. Per quanto riguarda la consegna della documentazione, il contratto è stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è l'amministrazione più competente, mentre noi effettuiamo una verifica riguardo ai profili finanziari, contabili e così via.

In ogni caso, l'ultimo contratto nazionale di servizio è stato registrato dalla Corte dei conti, quindi è attingibile. Il contratto di servizio, che all'interno della mia tabella risponde ai 975 milioni di euro, a decorrere dal 2011, è stipulato, come abbiamo detto, con penali rigorose, calcolato secondo *benchmark* europei, con il ministero vigilante chiamato a guardare ai servizi sotto il profilo dell'efficienza, della sicurezza. Tutti i parametri devono essere rispettati e, comunque, questo contratto può essere consultato.

Altra cosa è il contratto di programma. Lei parlava di definanziamento di reti, di costruzioni, di opere: quello di cui abbiamo appena parlato è il contratto di servizio, che stabilisce degli obblighi per entrambe le parti dai quali non ci si può discostare. Gli stanziamenti iscritti in bilancio, infatti, non sono rimodulabili, quindi non sottoposti a tagli e definanziamenti perché si tratta di compensazione di servizi forniti.

VINCENZO GAROFALO. Ho parlato di due cose che so essere separate. Mi spiace, ma su questo devo ripetermi e voglio essere molto chiaro. Desidero una risposta quando sarà possibile. Voi ci avete parlato di 182 treni oggetto di contratto di servizio.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. Questo riguarda la media e lunga percorrenza.

VINCENZO GAROFALO. Sì, infatti. Vorrei sapere come si controlla che siano rispettati gli obblighi contrattuali. Siccome noi siamo spesso destinatari di parecchie lamentele, le leggiamo, e in ogni caso ci arrivano con tutti i mezzi possibili, desidero sapere se esiste un sistema sanzio-

natorio. Il dottor Prosperi afferma di sì. Desidero conoscere ciò che è possibile.

Inoltre, siccome anche nei contratti privati esistono le registrazioni, e quindi questi si possono avere, non credo che per il gruppo Ferrovie sia secretato il rapporto con il Ministero dell'economia e delle finanze, che è quello che paga. Vorrei conoscere, quindi, questo sistema.

Se, infatti, la vigilanza è in capo esclusivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — e lo chiedo — in questo modo sapremo quale è l'ufficio di competenza. La domanda non è una forma di inquisizione, ma solo un mezzo per acquisire conoscenza. Sottolineo, infatti, quello che ho detto all'inizio: grazie a questa audizione riesco ad avere informazioni che dall'amministratore delegato non abbiamo mai avuto. Abbiamo dovuto limitarci ad ascoltare, anche la replica a se stesso, mai alle nostre domande. Con la vostra audizione abbiamo acquisito informazioni preziose, chiare, e atti che sicuramente solo in quest'occasione riusciamo ad avere.

Per quanto riguarda, invece, l'attività di sviluppo infrastrutturale, oggetto di un altro contratto, non di servizio, chiedo che sia chiaro un aspetto, altrimenti provvederò ad effettuare un'iniziativa legislativa al riguardo, ossia che ci sia una tempistica per la progettazione, e che siano quindi previste sanzioni per chi non rispetta i tempi delle progettazioni.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. Del contratto di servizio a media e lunga percorrenza è stata chiusa la stipula all'inizio di giugno ed è in corso di registrazione, quindi non ancora disponibile, ma è redatto comunque secondo clausole standard, uno verso *benchmark* europei, l'altro con l'indicazione esatta dei costi, dei treni e un prezzario per qualità del servizio molto dettagliato.

Per quanto riguarda il contratto di programma, parte investimenti, le risorse

purtroppo — lo dico dal punto di vista ragionieristico — sono definanziabili. Le risorse, cioè, destinate agli investimenti sono relative a capitoli rimodulabili, e quindi eventuali riduzioni della spesa, di manovre e così via, possono andare a toccare le risorse destinate ai contratti di programma.

È chiaro che l'aggiornamento, previsto con modalità stringenti e che deve essere rivisto annualmente, deve proprio essere correlato a un'attività di monitoraggio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che verifica gli interventi realizzati e i possibili slittamenti per le rimodulazioni necessarie. In questo modo, sono possibili sulle annualità successive conguagli in relazione ai servizi che non sono stati resi o agli interventi che non sono stati effettuati e alle penalità che devono essere attribuite.

Quanto alle risorse per gli anni 2012 e 2013 nell'ambito dei contratti per il trasporto locale, che sono pari a zero, la risposta è indicata nel documento che abbiamo consegnato sul trasporto pubblico ferroviario, regionale e locale, dove sono indicate le risorse dell'anno 2012, di cui non sono state ancora definite le imputazioni dei tagli dell'articolo 14, comma 2, del decreto-legge n. 78. Si tratta di quei famosi tagli alle risorse sui trasferimenti alle regioni dove l'individuazione dei capitoli di trasferimento da colpire dovrà essere effettuata in Conferenza Stato-regioni e asseverata con un DPCM, che c'è stato solo per l'anno 2011. Per quest'anno, infatti, tra i rifinanziamenti e tutte le voci che ho riportato in una tabella all'interno del documento, abbiamo anche qualcosa in più del *trend* storico dell'anno precedente; sull'anno 2012, invece, al di là dei 400 milioni di euro, come indicato e iscritti in manovra, tutto il resto è ancora da definire con le regioni.

MARIO LOVELLI. Oltretutto, ci sono i tagli ulteriori del decreto-legge n. 98 del 2011.

ALESSANDRA DAL VERME, *Ispettore generale capo dell'Ispettorato generale per gli affari economici*. Certo, possono esserci delle criticità, ma il Governo per ora ha assicurato i 400 milioni di euro del fondo.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora la dottoressa Alessandra Dal Verme, ispettore generale capo dell'Ispettorato Generale per gli Affari Economici, e il dottor Antimo Prospero, dirigente generale del dipartimento del tesoro del Ministero dell'economia e delle finanze, per le loro relazioni e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla

seduta odierna (*vedi allegato*), e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,30.

IL VICE SEGRETARIO GENERALE,
CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ED ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
AD INTERIM

DOTT. GUIDO LETTA

*Licenziato per la stampa
il 4 ottobre 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

(in milioni)

[illegible]

Contratto di programma RFI -aggiornamento 2008

	Costo a vita intera	Competenza disponibile	% Copertura	Contabilizz ato	% Contabilizz ato	Da reperire	di cui CDP	di cui LO	di cui altro	Risorse contrattuali zzate
<i>(in milioni)</i>										
Tabella A - opere in corso										
A 01 - Manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge	12.683	12.268	96,73%	4.069	33,17%	415	362		54	415
A02 - Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	9.118	8.459	92,77%	3.347	39,57%	659	621		38	659
A 03 - Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale	13.506	11.670	86,41%	5.531	47,40%	1.836	197		1.638	1.836
A04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità	7.418	7.185	96,86%	2.767	38,51%	232	- 269		502	232
TOTALE Tabella A - opere in corso	42.725	39.582		15.714		3.142	911	-	2.232	3.158 (*)
Tabella B - opere prioritarie da avviare										
B 01 - Manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge	3.868	-	0,00%	0	0,00%	3.868	3.868			
B 02 - Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	2.107	-	0,00%	0	0,00%	2.107	2.107			
B 03 - Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale	1.643	529	32,20%	4	0,76%	1.114	15		1.099	
B 04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità	24.804	352	1,42%	223	63,35%	24.452	19.293	5.159		
TOTALE Tabella B - opere prioritarie da avviare	32.422	881		227		31.541	25.283	5.159	1.099	-
Tabella C - opere da realizzare										
C 01 - Manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge	185	135	72,97%	0	0,00%	50	50			
C 02 - Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	100	-	0,00%	0	0,00%	100	100			
C 03 - Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale	10.068	907	9,01%	42	4,63%	9.161	6.898	1.797	466	
C 04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità	25.187	2.314	9,19%	107	4,62%	22.874	13.759	8.995	120	
Totale tabella C - altre opere da realizzare	35.540	3.356		149		32.185	20.807	10.792	586	
Tabella D - opere previste a completamento del piano										
D 01 - Manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva ed obblighi di legge	2.160	27	1,25%	3	11,11%	2.133	2.133			
D 02 - Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	130	-	0,00%	0	0,00%	130	130			
D 03 - Sviluppo infrastrutturale rete convenzionale	12.618	39	0,31%	6	15,38%	12.578	4.608	7.970		
D 04 - Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità	30.976	50	0,16%	28	56,00%	30.926	591	30.335		
Totale tabella D - opere previste a completamento del piano	45.884	116		37		45.767	7.462	38.305	-	
TOTALE GENERALE	156.571	43.935	-	16.127	-	112.635	54.463	54.256	3.917	3.158
AV Torino-Milano-Napoli	32.000									
Totale investimenti	188.571									

(*) comprese progettazioni