

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

10.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 MARZO 2025

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Barbagallo Anthony Emanuele (PD-IDP) .	25
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i>	3	Casu Andrea (PD-IDP)	25, 26
Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, sullo stato del sistema ferroviario (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Iaria Antonino (M5S)	27
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i>	3, 21, 25, 28, 30	Rixi Edoardo, <i>Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 21, 26, 28
Amich Enzo (FDI)	25	ALLEGATO: Documento depositato dal Vice-ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi	31

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Movimento 5 Stelle: M5S; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Azione - Popolari europeisti riformatori - Renew Europe: AZ-PER-RE; Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE - Centro Popolare: NM(N-C-U-I)M-CP; Italia Viva - il Centro - Renew Europe: IV-C-RE; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto+Europa: Misto+E.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
SALVATORE DEIDDA

La seduta comincia alle 13.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante la resocontazione stenografica, attraverso la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, sullo stato del sistema ferroviario.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, sullo stato del sistema ferroviario.

Ringrazio il Viceministro Rixi per aver accolto l'invito della Commissione.

Avverto che, dopo la relazione del Viceministro, si svolgeranno gli interventi dei deputati, secondo i tempi già comunicati ai Gruppi, cui seguirà la replica.

Ricordo che i deputati hanno anticipato una serie di quesiti da sottoporre al Viceministro.

Cedo, dunque, la parola al Viceministro, che ringrazio nuovamente per la sua costante presenza in Commissione.

EDOARDO RIXI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor presidente, la ringrazio dell'invito, che reputo opportuno al fine di chiarire alcuni temi che, nel corso di queste settimane e di questi mesi, sono stati trattati anche dai

giornali e in merito ai quali ritengo sia giusto riferire presso la Commissione, che rappresenta il luogo più consono allo svolgimento di un confronto con i deputati e con l'opposizione.

Io ho predisposto un elenco contenente le domande che sono pervenute e, anche se alcune non sono inerenti al tema dell'audizione, se il presidente me lo consente, io darei comunque una risposta a tutte. Tuttavia, per la prossima volta, pregherei gli onorevoli di attenersi ai temi oggetto dell'audizione, perché in questo caso almeno un terzo delle domande pervenute si ricollegano ben poco al tema in discussione. Mi riferisco, ad esempio, ai quesiti concernenti la metropolitana di Torino.

Comincio a rispondere partendo dai quesiti posti dal gruppo Movimento 5 Stelle.

Con il primo quesito si chiedono maggiori dettagli in merito ad una questione trattata da numerosi organi di stampa, secondo i quali da qualche mese starebbe prendendo forma lo schema di privatizzazione di Ferrovie, cui starebbe lavorando l'amministratore delegato del Gruppo FS Italiane. Segnalo, inoltre, che anche il Partito Democratico, in particolare l'onorevole Ghio, ha presentato un quesito concernente un argomento simile.

Lo scorso mese di dicembre è stato presentato il Piano strategico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 2025-2029, con il quale sono state illustrate le possibili linee di indirizzo al percorso di riforma ferroviaria. Per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si ribadisce l'esigenza di studiare soluzioni idonee a promuovere, al termine del PNRR, la continuità degli investimenti sulla rete ferroviaria italiana, garantendo un costante apporto di capitali. In tale prospettiva, viene in rilievo l'esigenza di

analizzare possibili apporti di capitali privati alla realizzazione degli investimenti di settore. Evidentemente, qualsiasi proposta in tal senso sarà valutata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esclusivamente nell'ottica dello sviluppo del trasporto ferroviario nazionale, per migliorare la qualità del servizio a disposizione degli utenti.

Si ribadisce che non c'è l'intenzione di privatizzare il gruppo. Atteso che la privatizzazione di un gruppo si traduce o nel venderne una parte sul mercato o nel far entrare soci privati al suo interno, ribadisco che la proprietà continuerà a rimanere pubblica. È evidente che, invece, analizzare la possibilità — che si è aperta rispetto alle tratte che sono oggi a mercato, quindi non sui servizi regionali, bensì sull'Alta Velocità — di avere investimenti RAB, ossia remunerati, e quindi far ricorso a capitali privati, costituisce un tema in corso di valutazione. Come emergerà anche nel corso della trattazione di altre domande, quello che stiamo mettendo in evidenza è che Rete Ferroviaria Italiana per risultare competitiva a livello europeo e diventare il primo grande operatore europeo ha bisogno di investimenti per oltre 200 miliardi di euro. Tenete conto che il PNRR ha portato 24 miliardi di euro. Nei prossimi 10-15 anni avremo quindi bisogno di quella somma ed evidentemente — come tutti sappiamo — il bilancio dello Stato non è in grado di erogarla, a meno che non si decida di raddoppiare le tasse a carico degli italiani. Trattandosi di un servizio ad alta remunerazione, si sta oltretutto valutando, all'interno del gruppo, di incentivare il tema degli investimenti e, quindi, di creare una società che pensi all'internazionalizzazione del Gruppo FS International, che offrirà servizi non in Italia, bensì su altri mercati. Stiamo quindi cercando di aggredire mercati non solo europei, ma anche extraeuropei, come quelli nordamericani e asiatici. È pertanto evidente che sono tutte linee di *business* che consentono di acquisire nuove risorse da poter poi investire sul trasporto nazionale.

Questo vuol dire, però, che bisogna avere la possibilità, anche in quel caso, di comu-

nicare con il mercato. Le regole che abbiamo oggi sono state scritte per un gruppo che aveva prospettive di sviluppo molto diverse da quelle attuali e con moli di investimento — come vedremo — molto inferiori rispetto a quelle che sono state innestate nel PNRR, ma che si sono innestate anche per un cambio tecnologico in atto a livello mondiale.

Dunque, se la domanda era se facciamo entrare i privati nel capitale del Gruppo FS, la risposta è che non facciamo entrare i privati nel capitale del Gruppo FS.

Passo al secondo quesito posto dal gruppo Movimento 5 Stelle, che chiede, nelle more dell'attesa della costruzione del Ponte sullo Stretto prevista per il 2038 — anche se secondo me sarà prima del 2038 — e posto che per cause meteorologiche avverse il suddetto ponte potrà essere chiuso più volte durante l'anno, quale sia il cronoprogramma e quali siano le risorse volte al miglioramento dell'attraversamento dinamico, con particolare riferimento al naviglio in termini di sicurezza e ambientali.

Premetto che — ovviamente — l'argomento esula dal tema oggetto dell'audizione. In ogni caso, si rappresenta che la potenziale chiusura del ponte sullo Stretto si presume possa avvenire solo a causa di eventi eccezionali e infrequenti condizioni meteorologiche particolarmente avverse. Di conseguenza, non è vero che il ponte chiuderà più volte durante l'anno e che non ci sarà il traffico più volte durante l'anno.

Si specifica, inoltre, che i servizi di navigazione in concessione nello Stretto sono gestiti direttamente da RFI, che assicura il traghettamento ferroviario dei treni passeggeri e merci tra Villa San Giovanni e Messina, e dalla società controllata BluJet, che effettua il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci sulla tratta Villa San Giovanni-Messina.

Nelle more del completamento dell'opera, sono in corso di esecuzione le iniziative volte al rinnovo e all'*upgrading* della flotta, tra le quali vi è l'ibridizzazione della nave Iginia e la prossima ibridizzazione della nave Messina, nonché l'acquisto di ulteriori navi veloci per il trasporto passeggeri.

Da qui al momento in cui sarà operativo il ponte dobbiamo, comunque, garantire l'adeguamento e il miglioramento del sistema dei servizi. Pertanto, non è possibile che non si investa più su questo tema. Bisogna ovviamente capire se, nei casi eccezionali in cui il ponte sarà chiuso, ci sarà la possibilità di gestire il traffico per le condizioni meteomarine.

Con il successivo quesito si è chiesto di avere notizie in merito alla proroga dell'attuale affidamento del contratto di servizio tra MIT e Trenitalia.

La scadenza del contratto di servizi di media e lunga percorrenza passeggeri stipulato tra MIT, MEF e Trenitalia è fissata al 31 dicembre 2026. In data 28 febbraio 2025 è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Comunità europea il preavviso di gara, secondo quanto previsto dal regolamento n. 1370/2007. In base alle previsioni in esso contenute, tale preavviso deve essere pubblicato un anno prima della pubblicazione del bando di gara. Pertanto, non è allo stato prevista alcuna proroga del servizio attualmente affidato a Trenitalia.

Il prossimo quesito concerne la copertura finanziaria dei costi di realizzazione della sezione transfrontaliera su TAV. Si chiede, in particolare, di chiarire i seguenti aspetti: se il Governo italiano abbia deciso di coprire integralmente il 50 per cento del costo dell'opera con fondi nazionali e quali riscontri ufficiali (come atti e documenti ufficiali) diano certezza di stanziamenti da parte del Governo francese in relazione alla garanzia di copertura per intero di tutta la quota di competenza del costo dell'opera, anche in assenza o riduzione dei contributi dell'Unione europea.

Occorre puntualizzare che il consiglio di amministrazione di TELT, nella seduta svolta a luglio 2024, ha preso atto della nuova programmazione dei lavori, aggiornando il cronoprogramma dell'opera, che prevede la messa in servizio commerciale della linea al 31 dicembre 2033 ed ha aggiornato il costo a vita intera della sezione transfrontaliera all'importo di 11.1 miliardi di euro a valuta 2012, vale a dire pari a 14.7 miliardi di euro a valuta corrente. Il contributo ricevuto dall'Unione europea nel-

l'ambito del programma CEF 2021-2027, pari a 700 milioni di euro, è in linea con quanto ricevuto per il tunnel di base del Brennero l'anno precedente.

In merito all'affermazione che la mancanza della copertura finanziaria da parte dell'Unione europea potrebbe gravare sui bilanci di Italia e Francia, si fa presente che, sottratto il contributo dell'Unione europea, l'Italia si è impegnata a coprire tutti i costi di competenza dell'opera sottoscrivendo l'accordo binazionale con la Francia. Detto impegno è stato ribadito dal CIPRESS quando, ai sensi della legge n. 191 del 2009, ha autorizzato l'avvio dei primi lotti costruttivi e ha assunto l'impegno programmatico a finanziare l'intera opera.

Si precisa altresì che, in base all'accordo del 2012, la chiave di ripartizione adottata per le contribuzioni nazionali è del 57,9 per cento per la parte italiana e del 42,1 per cento per la parte francese del costo certificato pari a 8.6 miliardi di euro. Al raggiungimento di detto importo nella produzione, i costi dell'opera saranno ripartiti al 50 per cento tra Francia e Italia.

In merito alla richiesta di riscontri ufficiali di analoghi impegni di spesa formalizzati su scala pluriennale nel bilancio dello Stato francese, si fa presente che il loro bilancio viene votato ogni anno dal Parlamento attraverso una legge finanziaria che non contempla una previsione pluriennale delle entrate e delle uscite dello Stato, come invece avviene in Italia.

Italia e Francia hanno definito i propri impegni per la realizzazione della Torino-Lione in quattro accordi internazionali. I due Paesi hanno ribadito la collaborazione sull'opera nel vertice italo-francese di Napoli nel febbraio 2020. Inoltre, l'infrastruttura è citata esplicitamente nel Trattato del Quirinale come strumento per migliorare i collegamenti transfrontalieri.

Il finanziamento del progetto è regolato da una serie di convenzioni tra l'AFIT France (Agenzia per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto), il Ministero del partenariato con i territori e del decentramento francese e TELT. Tali convenzioni sono state aggiornate con successivi atti integrativi volti, anno per anno, ad allocare

e finanziare la quota di spettanza dello Stato francese, coerentemente con i fabbisogni per competenza annualmente individuati dai bilanci previsionali di TELT. Limitatamente all'anno in cui la convenzione viene firmata, autorizza TELT a stipulare contratti e a firmare i buoni d'ordine fino al valore indicato dalla convenzione stessa, impegnando lo Stato francese a versare a TELT i fondi necessari.

Riteniamo, quindi, che non ci siano problemi dal punto di vista del finanziamento e che l'opera verrà portata avanti così come previsto dall'intesa raggiunta tra i due Paesi.

La prossima domanda concerne, più specificamente, la copertura finanziaria dei costi di realizzazione della tratta nazionale italiana. Il progetto definitivo della bretella Avigliana-Orbassano è attualmente al vaglio del Consiglio superiore dei lavori pubblici presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il suo costo di realizzazione, precedentemente stimato in 1.7 miliardi di euro, è ora diventato 2.9 miliardi di euro. Gli interventi di potenziamento lungo la linea esistente da Bussoleno a Avigliana sono ancora in corso di definizione. In particolare, la domanda si esplica chiedendo, anzitutto, qual è l'entità delle risorse finora impiegate e stanziare su scala pluriennale dallo Stato italiano nella tratta nazionale italiana e, in secondo luogo, come, con quali risorse e con quali tempistiche il Governo italiano intende procedere a completare la copertura finanziaria della tratta nazionale italiana.

Con riferimento al potenziamento dell'accesso alla nuova linea Torino-Lione e, nello specifico, alla nuova linea Avigliana-Orbassano-Bivio Pronda, il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea in variante di tracciato da Avigliana allo scalo Orbassano, per uno sviluppo complessivo di circa 24 chilometri. Il tracciato si sviluppa in galleria al di sotto della Collina Morenica, per un'estensione di circa 8 chilometri — si tratta dell'opera per la quale sono aumentati anche i costi, a causa della complessità di scavare nella Collina Morenica, che ovviamente, in quanto tale, non ha una solidità tale da garantire la possi-

bilità di avanzare con metodi tradizionali — cui segue un tratto in galleria artificiale di circa 4 chilometri e un tratto scoperto d'ingresso e attraversamento dello scalo, per poi congiungersi alla linea esistente di accesso al nodo di Torino. Il progetto definitivo, già ultimato, è stato trasmesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha espresso parere favorevole con osservazioni in data 12 marzo 2025 per la successiva trasmissione a RFI. Il costo a vita intera dell'opera è pari a 2.9 miliardi di euro — come è stato puntualmente riportato all'interno della domanda — ed è attualmente finanziato per circa 827.4 milioni di euro. Segnalo che — ovviamente — il progetto sarà interamente finanziato nel momento in cui verrà fatto l'appalto.

Con riferimento, invece, all'adeguamento della linea storica Bussoleno-Avigliana, faccio presente che l'intervento ha un costo a vita intera pari a 250 milioni di euro, che dovrà essere consolidato ed eventualmente aggiornato all'esito delle progettazioni in corso per i lotti 7 e 8, con finanziamenti pari a 111.7 milioni di euro, che permettono la progettazione di tutti gli interventi e la realizzazione dei lotti 1, 2, 3, 5 e 6. L'attivazione avverrà per fasi dal 2028.

Faccio notare che in tutte le opere commissariate troverete applicato lo stesso identico schema. Noi abbiamo commissariato le opere anche al fine di evitare di predisporre degli stanziamenti che poi non vengono utilizzati nell'anno di competenza, togliendo quindi risorse ad altri investimenti per efficientare i flussi di cassa delle imprese. Le norme sul commissariamento — che tra l'altro non sono state scritte da questo Governo, ma dai Governi precedenti, dove la minoranza era anche parte della maggioranza — prevedono che si possa arrivare fino al bando senza il completo finanziamento dell'opera, proprio al fine di efficientare il sistema di distribuzione della spesa pubblica. Pertanto, la situazione che si riscontra presso Avigliana non è un'eccezione, ma è presente in quasi tutte le opere commissariate.

Il quesito successivo concerne, invece, la compatibilità dell'erogazione di risorse per l'asse ferroviario Torino-Lione rispetto alla

carezza di fondi per il trasporto rapido di massa nell'area metropolitana di Torino. Premetto che si tratta di due temi diversi. Da un lato c'è il tema del trasporto pubblico di massa, che è sul TPL e porta investimenti, soprattutto per le grandi città e per i fondi che ci sono. Dall'altro lato c'è il tema della Torino-Lione, che invece non è legato al trasporto pubblico di massa. Ritengo sia importante chiarirlo perché altrimenti in tutti i posti dove realizziamo l'Alta Velocità dovremmo anche costruire le metropolitane, soltanto perché c'è l'Alta Velocità. Sebbene questi due aspetti siano stati collegati all'interno della domanda - alla quale intendo comunque rispondere puntualmente per come mi è stata sottoposta - vorrei sottolineare che la metropolitana di Torino e la TAV sono due temi e due cose differenti, così come sono differenti gli ospedali e il trasporto ferroviario.

Si premette, pertanto, che l'argomento esula dall'oggetto dell'audizione, in quanto rientrando nel diverso argomento del trasporto pubblico locale.

In ogni caso, si rappresenta che, per quanto riguarda i fondi per il trasporto rapido di massa nell'area metropolitana di Torino e l'asserita relazione tra i fondi per tale servizio e la nuova ferrovia Torino-Lione, quest'ultima costituisce una tratta fondamentale e prioritaria del corridoio TEN-T Mediterraneo, che in alcun modo va in competizione con altri interventi infrastrutturali di diversa natura. Si tratta, pertanto, di insiemi diversi.

Si rammenta che nel caso di interventi di trasporto rapido di massa di natura strategica che richiedono notevoli risorse - come nel caso evidenziato - l'attribuzione delle stesse prevede, in linea generale, procedure differenti di finanziamento, quali ad esempio l'assegnazione diretta per legge, ferma restando la disponibilità di risorse a legislazione vigente.

Oggi noi stiamo pensando di andare a finanziare o, comunque, di riequilibrare gli investimenti su Torino per completare la linea M1 della metropolitana, come verrà annunciato anche nelle prossime settimane. Il tema che stiamo affrontando oggi

è di riequilibrare anche il fondo TPL, su cui, ovviamente, abbiamo una massa di investimenti, la quale però deve contribuire anche a un aumento della capacità dei vari comuni di farsi pagare il biglietto e di gestire il servizio. Il problema che noi dobbiamo affrontare oggi è che più investiamo in metropolitane più aumentano i costi del TPL. Si tratta di un tema che rischia di disastare, nei prossimi anni, il bilancio pubblico.

Le proiezioni che abbiamo sul fondo del TPL, anche alla luce del confronto intercorso con sindacati sicuramente di sinistra, sono disastrose. Occorre, pertanto, che anche gli enti locali contribuiscano in parte al tema riguardante il finanziamento nazionale dell'infrastruttura, mentre la riscossione e la politica tariffaria vengono fatte dai vari territori. Sennò, a un certo punto, le metropolitane non saremo più in grado di farle, perché altrimenti salterebbero tutti i temi di partita corrente, visto che secondo le proiezioni l'aumento del costo del trasporto pubblico locale è esplosivo: più investiamo in infrastrutture del trasporto pubblico locale più i costi aumentano, anziché diminuire.

Il problema, quindi, è legato non solo agli investimenti, ma anche a un rapporto di equilibrio, che comunque stiamo risolvendo per quanto riguarda la città di Torino.

Passo ora a trattare i quesiti posti dal gruppo del Partito Democratico.

Anzitutto, in merito alle nomine delle partecipate approvate dal CdA del Gruppo FS per il 2025, si chiede al Governo di chiarire la propria posizione prima dello svolgimento dell'assemblea di nomina dei nuovi vertici, all'esito dell'istruttoria compiuta per la verifica del rispetto dei criteri e delle procedure di nomina.

Premetto che anche questo argomento riguarda poco il piano ferroviario nazionale, la mobilità e la logistica. Il tema delle nomine intanto non lo gestisce il mio Ministero, bensì il Ministero dell'economia e delle finanze, che partecipa ed è proprietario al 100 per cento delle società. In questo caso, tra l'altro, sono tutte nomine di secondo livello, che vengono lasciate alla

holding. Tuttavia, intendo comunque fornire una risposta.

Con riferimento alle nomine delle società partecipate dal Gruppo FS, deliberate dal CdA lo scorso 24 gennaio, con riguardo all'esito dell'istruttoria compiuta per la verifica del rispetto dei criteri e delle procedure di nomina in relazione al rispetto del principio di indipendenza del gestore dell'infrastruttura, di cui al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, si fa presente quanto segue.

Il Ministero dell'economia e delle finanze, coerentemente e in conformità con le disposizioni previste dalla direttiva MEF del 31 gennaio 2023, lo scorso 12 febbraio ha trasmesso alla capogruppo tutti i nulla osta richiesti dalla stessa Ferrovie dello Stato Italiane, comunicando per Trenitalia quanto di seguito si riporta: « la verifica della sussistenza in capo al candidato della causa di inconferibilità, di cui all'articolo 11, comma 7, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, non può essere condotta in astratto, bensì richiede necessariamente un accertamento di fatto in merito all'avvenuto svolgimento di attività in qualità di responsabile dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali. Pertanto, trattandosi di una valutazione relativa all'attività svolta in concreto – quindi non da un impedimento legislativo in quanto tale – dall'ingegnere Strisciuglio nell'espletamento degli incarichi di amministratore delegato, direttore generale e responsabile *ad interim* del Business Enterprise Integration di RFI, non può che rimettersi alla determinazione di codesta capogruppo la verifica circa la sussistenza della causa di inconferibilità di cui all'articolo 11, comma 7. Qualora codesta capogruppo accerti l'assenza in concreto della citata causa di inconferibilità, non si ravvisano, per quanto di competenza di questo dicastero – ossia del MEF – ulteriori motivi ostativi alla designazione ».

Premetto che il tema del trasferimento di alcune figure da certe aziende ad altre aziende è stato fortemente voluto dall'attuale amministratore delegato per riequilibrare – secondo lui – le potenzialità all'interno del gruppo, in un momento in cui sicuramente c'è la necessità di accelerare

alcuni processi interni relativi all'efficiamento dei sistemi e alla diminuzione di quelle che sono comunque delle distorsioni di un sistema che, sotto la pressione di una marea di investimenti, si sono avute, soprattutto l'anno scorso. Ha quindi predisposto un piano di ridefinizione degli equilibri interni al gruppo e, all'interno di questo piano, ha deciso di spostare due amministratori delegati non in scadenza in un'altra società: uno da RFI a Trenitalia e un altro da Trenitalia alla nuova società FS International, che agirà sul mercato internazionale. Lo specifico perché stiamo parlando di nomine che, in realtà, si configurano più come trasferimenti all'interno dei periodi in cui, comunque, entrambi gli amministratori delegati disponevano ancora di un anno di mandato.

Ebbene, a seguito della richiesta da parte del MEF di effettuare le specifiche verifiche di fatto, Ferrovie dello Stato ha avviato un *audit* da parte di un soggetto esterno indipendente, dai cui esiti sono emersi elementi tali da far ritenere che l'ingegnere Strisciuglio, nel corso del proprio mandato per la carica di amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, abbia adottato determinazioni concernenti le cosiddette « funzioni essenziali ». Le esposte conclusioni sono state supportate da pareri di autorevoli esperti.

Sullo svolgimento dell'istruttoria, Ferrovie dello Stato ha provveduto ad informare, inoltre, l'autorità competente (ART) prima della data dell'assemblea ordinaria di Trenitalia tenutasi il 3 marzo 2025.

Tutte le interlocuzioni che si sono avute non riguardano – e torno a dirlo perché sui giornali si è fatta molta confusione al riguardo – il nostro Ministero, che sul tema delle nomine non ha potere ostativo o di altro tipo, ma riguardano le scelte che vengono fatte all'interno del gruppo e che sono state adottate secondo degli *audit* fatti per valutare se quanto veniva chiesto dal MEF era « bollino verde » oppure no. Alla fine di questo processo, quello che si è rivelato da parte della *holding* è che si poteva procedere tranquillamente con la nomina perché tale nomina non incontrava un ostacolo dal punto di vista delle fun-

zioni svolte all'interno del gruppo, visto che la direttiva europea non prevede un divieto per legge, ma prevede, sostanzialmente, un elemento di questo tipo.

Su questo argomento c'è stato un acceso dibattito, riportato anche dai giornali. Sicuramente si tratta di un tema che ha creato anche dei momenti di discussione, per cui è stato chiesto al gruppo di svolgere degli approfondimenti adeguati. Tutti gli approfondimenti risultano essere stati fatti e attuati nel completo rispetto delle leggi e delle regole. Lo dico da Viceministro. C'è stata anche l'assemblea, dove sono stati conferiti i poteri al nuovo amministratore delegato, il cui mandato comunque scadrà nella primavera dell'anno prossimo, perché in Trentitalia verrà comunque rifatto il consiglio di amministrazione.

Il prossimo quesito ricorda che lo scorso 18 febbraio il MIT ha rinviato a data da destinarsi l'incontro per formalizzare la garanzia di integrale copertura economica posta a condizione per il rinnovo del CCNL autoferrotranvieri.

Faccio presente che il quesito pone due temi da affrontare. Intanto, in questo caso si parla di TPL e non del contratto di Ferrovie.

C'è la revisione di due contratti: uno è il contratto TPL, il contratto che riguarda le società di trasporto pubblico locale, eccetto Ferrovie dello Stato; l'altro è il contratto di Ferrovie dello Stato. Il contratto di Ferrovie dello Stato non riguarda quegli incontri lì, ma altri incontri che sta portando avanti Ferrovie dello Stato che, come qualsiasi azienda, contratta con le parti sociali per conto suo. Da quello che ho potuto apprendere io — perché ho chiesto a Ferrovie dello Stato, dato che la mia funzione non è quella di intervenire sui processi tra azienda e lavoratori — mi sembra che le parti si siano incontrate e che si stia procedendo per trovare una soluzione condivisa sul rinnovo anche sulla parte di RFI. Questo è quello che emerge.

La parte relativa al TPL rappresenta un altro argomento, perché stiamo parlando di contratti diversi. Per esempio, il macchinista di un treno regionale ha il contratto con Ferrovie dello Stato, non con

l'azienda di trasporto del comune di Genova o di Torino.

Per quanto riguarda, invece, coloro che hanno i contratti di lavoro con le aziende del TPL, nella giornata di oggi verrà esaminato presso il Consiglio dei ministri il nuovo « decreto Accise », all'interno del quale si prevede che una parte delle entrate venga destinata al rinnovo del contratto. Sul punto, ci auguriamo che nelle prossime settimane si riesca a chiudere il rinnovo del contratto, con soddisfazione sia per le aziende sia per le parti sociali. La situazione è ovviamente molto complessa, perché anche su questo aspetto occorre una responsabilizzazione dei territori. Come sapete, infatti, il TPL non è gestito direttamente dallo Stato, ma dalle regioni e dai comuni. Peraltro, una buona parte di queste aziende sono di partecipazione di regioni e comuni. Pertanto, anche in merito all'indicazione dell'utilizzo delle risorse, abbiamo bisogno che i territori diano il loro assenso e facciano la loro parte.

Il Governo ha fatto tutto il possibile per recuperare le risorse in questo momento, perché stiamo parlando di risorse in partita corrente e di molte risorse. È evidente che questo è un tema — per noi che gestiamo i servizi logistici e di trasporto del Paese — molto importante, ma fa anche il pari con il tema che ho prima richiamato. Occorre, pertanto, capire che, se si investe nel trasporto pubblico locale, bisogna gestire le politiche tariffarie nell'ottica di garantire anche gli aggiornamenti dei contratti dei lavoratori e la valorizzazione di quell'aspetto. Al contrario, se a livello territoriale si pensa che di questo aspetto debbano farsene carico altri soggetti, il sistema non riesce a stare insieme. Ciò che noi oggi crediamo è che, giustamente, bisogna cercare di garantire una migliore remunerazione e flessibilità del sistema del trasporto pubblico locale.

Ritengo che il Governo abbia messo in campo una mole di risorse su questo tema che mai prima era stata messa in campo, comunque affrontando un dibattito finalizzato ad evitare che, ovviamente, la questione dell'accisa avesse un'influenza su tutti gli altri temi, anche esentando una serie di

settori. Abbiamo cercato, quindi, di indirizzare dei soldi che sarebbero dovuti confluire nel bilancio generale dello Stato. Tra l'altro, come sapete, questo decreto nasce anche da un'indicazione europea che prevede l'allineamento di benzina e gasolio. Si è deciso, al riguardo, di trovare una via mediana e, di conseguenza, all'interno del decreto si prevede la diminuzione del costo della benzina e l'aumento del costo del gasolio di un centesimo. Questi soldi, che sarebbero potuti confluire nel bilancio generale dello Stato, lo stesso Stato ha deciso di metterli a disposizione per il rinnovo del contratto sul TPL. Credo si tratti di uno sforzo che mai si è registrato prima. Lo sottolineo perché si tratta di un'attenzione che noi riteniamo doverosa rispetto a un settore che oggi è in squilibrio dal punto di vista economico.

Il successivo quesito chiede, alla luce delle dichiarazioni rese dall'amministratore delegato del Gruppo FS Italiane, Stefano Donnarumma, nell'audizione del 12 febbraio scorso, cosa intendano fare l'azionista e il MIT per portare in equilibrio e nei *range* la leva finanziaria del Gruppo FS. Atteso che il rapporto PFN/EBITDA, ossia l'indicatore utilizzato dalle banche e dagli investitori per valutare la salute finanziaria di un'azienda, è stato dichiarato a indice 7, ossia in *stress* finanziario, vale a dire sopra la soglia del rischio di fallimento, si chiede quali misure stia mettendo in campo l'azienda per generare flussi di cassa operativi.

Il recente innalzamento del rapporto PFN/EBITDA del Gruppo è legato alla crescita del PNF di RFI. Si tratta di un fenomeno transitorio legato al normale disallineamento temporale di cassa tra le uscite dovute all'importante piano di investimenti e l'incasso dei relativi contributi da parte dello Stato. In assenza di tale fenomeno, il rapporto PFN/EBITDA del gruppo sarebbe pari a circa 3.3-5.

Noi lo riteniamo un fenomeno assolutamente transitorio e che si inserisce all'interno di quelle che sono le normali dinamiche aziendali, nel momento in cui registriamo uno *stress* per un aumento di tre volte degli investimenti sul settore, un

rincarico dei servizi e delle materie prime, nonché una difficoltà da parte dei flussi — sia dello Stato sia dei finanziamenti che arrivano, compreso il PNRR — di essere allineati ai valori degli investimenti che stiamo ponendo in essere. Il gruppo si è dovuto quindi indebitare per garantire che i cantieri possano continuare ad andare avanti.

Il prossimo quesito chiede perché, nonostante gli obiettivi di decarbonizzazione assunti a livello europeo, il sistema degli incentivi alla logistica è ancora sbilanciato e prevede risorse limitate per il trasporto ferroviario merci e se non si ritenga urgente proporre una strategia nazionale condivisa a sostegno del settore logistico intermodale.

La promozione del settore logistico intermodale è all'attenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, innanzitutto attraverso la partecipazione attiva del Ministero — con il dipartimento delle politiche europee e con gli uffici della Commissione europea — al procedimento di semplificazione degli aiuti di Stato per le misure a sostegno del trasporto multimodale, al fine di ridurre l'impatto ambientale nel settore logistico.

La riforma si articola in due progetti complementari: la revisione e l'aggiornamento delle linee guida ferroviarie e la semplificazione procedurale attraverso un nuovo regolamento dell'Unione europea di esenzione dall'obbligo di notifica preventiva. L'adozione delle nuove linee guida e del nuovo regolamento è prevista entro il primo semestre del 2025. Inoltre, sono attualmente in corso delle interlocuzioni con le regioni al fine di ottimizzare e razionalizzare il sistema degli incentivi a sostegno del settore logistico intermodale.

Noi abbiamo regioni che hanno condiviso la necessità, insieme al Governo, di mettere delle quote, come il cosiddetto «ferrobonus», e altre regioni che non hanno partecipato. Quindi, il vero problema che riscontriamo, anche sul territorio nazionale, è che nei territori ci sono incentivi differenti. Quello che noi vorremmo è armonizzare il territorio nazionale, convincendo le regioni italiane che investire sul

ferro sia un vantaggio prima di tutto per loro.

Tra le misure introdotte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rientra appunto il cosiddetto «ferrobonus», ossia un incentivo ad imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario intermodale e/o trasportato e operatori del trasporto combinato.

Grazie al rifinanziamento della misura con legge di bilancio 2025, per un importo di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027, si avrà un rifinanziamento complessivo di circa 112 milioni di euro. Inoltre, parallelamente al ferrobonus nazionale, è stato previsto anche il ferrobonus regionale, ovvero — come dicevo prima — il meccanismo attraverso cui le regioni, stipulando apposite intese con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, hanno stanziato risorse proprie a favore delle imprese, già beneficiarie del ferrobonus nazionale, che effettuano servizi di trasporto ferroviario merci intermodale sul proprio territorio.

Rimane confermato il contributo annuale di 95 milioni di euro per le imprese ferroviarie del settore merci a riduzione dei maggiori costi connessi all'utilizzo della rete ferroviaria nazionale a valere sulla riduzione del pedaggio per l'accesso all'infrastruttura.

Sempre nella legge di bilancio 2025, si prevede che fino al 31 dicembre 2026 ciascuna Autorità del sistema portuale può assegnare, nel limite di 1 milione di euro, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, un contributo in favore degli operatori di servizi di manovra ferroviaria.

Ci sono altri due temi che stiamo valutando. Il primo riguarda il fatto che dovremo finalmente chiudere la questione, che abbiamo aperto con la Francia, sul transito tra Italia e Francia e sulla ferrovia alpina, che peraltro è quella che ha creato maggior *stress* con la chiusura del Traforo del Fréjus, che verrà riaperto alla fine di questo mese, e che ha contribuito enormemente a far aumentare i costi e quindi i percorsi da parte delle aziende di trasporto

merci. Ha inoltre generato un problema di disallineamento dei conti delle aziende.

L'altro tema riguarda il fatto che stiamo valutando altre misure a favore del settore, sempre dialogando con l'Unione europea, per evitare di andare in infrazione sugli aiuti di Stato.

Un altro tema ancora che stiamo aggregando è quello della ripartizione dei proventi dell'ETS, che in parte potrebbe andare a valorizzare sia marebonus che ferrobonus, aumentando le risorse del settore. Anche questo è un tema che noi abbiamo sollevato prima a livello europeo e poi a livello nazionale e che si dovrebbe concretizzare nei prossimi mesi. Purtroppo si tratta di processi lunghi, in cui abbiamo bisogno, anche da parte della Commissione europea, di un nulla osta per evitare ipotesi di infrazione.

È evidente che stiamo cercando di accelerare tutti i processi, perché sicuramente il tema della mobilità ferroviaria — soprattutto per il trasporto delle merci — è un tema per noi particolarmente importante. Stiamo, infatti, cercando di aumentare del 15 per cento la capacità merci entro la fine del 2026. Inoltre, stiamo rivedendo un nuovo regolamento per quanto riguarda le tracce dei treni merci, perché queste tracce venivano riviste una volta all'anno e molte tracce che venivano acquistate non venivano utilizzate, generando sostanzialmente un sottoutilizzo delle tracce su merci ed impedendo, di fatto, a molti operatori di poter essere sul mercato. Questo è un aspetto della regolamentazione che stiamo cambiando e che consentirà di aumentare il numero delle tracce anche a infrastruttura invariata.

Chiudo ricordando che buona parte dei lavori ferroviari viene fatta durante le ore notturne e quindi hanno oggi un forte impatto sui convogli merci. È chiaro che si tratta di un settore particolarmente sotto *stress* perché anche tutte le chiusure o buona parte delle chiusure vanno a limitare la capacità del settore, a prescindere dai contributi che si dovessero erogare.

Il tema della contribuzione è più legato a fare in modo che sopravviva il settore rispetto alle attuali dinamiche nazionali e

internazionali, che non ad aumentare puntualmente una capacità che sarà aumentata nel momento in cui inizieremo ad avere meno necessità di fare manutenzioni ordinarie e straordinarie sulle linee e allacci sulle nuove opere che stanno pian piano arrivando a conclusione.

La successiva domanda trae origine dalla constatazione per cui il servizio ferroviario vive da tempo una profonda crisi nella gestione, caratterizzata da pesanti difficoltà e gravi disagi per gli utenti a causa dei ritardi e delle cancellazioni dei servizi di trasporto pressoché quotidiani. Si chiede pertanto di sapere se le misure messe fino ad oggi in campo da FS siano ritenute sufficienti, anche alla luce del fatto che continuano i ritardi.

In merito alla questione della puntualità si registrano una serie di dati — e se volete ve li riporto — che però non daranno soddisfazione a nessuno, nel senso che sebbene si tratti di dati particolarmente elevati, ciò non esclude il fatto che ovviamente i disagi ci sono stati, ci sono e probabilmente ci saranno e andranno gestiti. Il tema è da dove arrivano questi disagi. È stata fatta un'analisi puntuale di tutto il sistema della rete e quindi anche le nuove manutenzioni verranno ricalibrate tutte e orientate sui punti di massimo disagio. Forse però è il caso di capire come mai ci sono i ritardi sulla rete, qual è il punto di partenza che abbiamo avuto della rete e quali sono le prospettive che la stessa avrà nei prossimi anni.

Dopodiché, c'è anche un'altra domanda concernente il medesimo argomento, con la quale si è chiesto se, nell'eventualità che un treno arrivi in ritardo, si possano avere procedure più semplificate per il rimborso.

Su questo aspetto si sta lavorando e poi vi spiegherò anche le cose che stiamo facendo. Si tratta, però, di un tema che stiamo affrontando e gestendo con un gruppo che movimentata quasi mezzo miliardo di passeggeri all'anno, di conseguenza tutti i processi — ovviamente — devono essere gestiti in maniera efficiente.

Io avrei dei grafici che riportano gli investimenti ferroviari effettuati negli ultimi anni (*vedi allegato*). Se volete, vi ri-

porto i dati sugli investimenti in manutenzione negli ultimi anni, perché uno dei problemi che abbiamo oggi sulla rete è non solo che è stressata per i lavori, ma ovviamente ha avuto, come la rete autostradale, in passato, dei momenti in cui erano diminuite fortemente le manutenzioni.

Nel 2023 — si tratta quindi di un dato di due anni fa, mentre nel 2024 il dato è più alto e nel 2025 sarà ancora più alto — abbiamo circa 3.8 miliardi di euro di manutenzioni, tra ordinarie e straordinarie. Siamo partiti con una media che nel 2010 era di circa 1.8 miliardi di euro, mentre nel 2020 era di 2.8 miliardi di euro. Quindi, dal 2020 ad oggi, abbiamo incrementato tutto il tema delle manutenzioni di 1 miliardo di euro. Inoltre, lo stiamo ancora incrementando, perché nel 2021 gli investimenti in manutenzioni erano pari a 3.050 miliardi di euro, nel 2022 erano pari a 3.218 di euro, mentre nel 2023 erano pari a 3.792 miliardi di euro. Nel 2024 il numero sarà ancora più elevato.

Questo dato somma le manutenzioni ordinarie e straordinarie, ma ovviamente le manutenzioni straordinarie stanno aumentando perché se nel tempo le manutenzioni ordinarie hanno avuto un valore più basso, questo ne ha provocato la trasformazione in manutenzioni straordinarie, che sono quelle che oggettivamente mettono in crisi la rete.

Siamo andati, negli ultimi mesi, a monitorare tutto il sistema al fine di indirizzare le nuove manutenzioni e il nuovo piano — che farà il gruppo quest'anno e farà RFI — esattamente su tutti gli aspetti più a rischio esistenti al suo interno, in modo da massimizzare il risultato in termini di tempo, perché i progetti finalizzati al rinnovo di una rete di 17.000 chilometri sono progetti che hanno una vita elevata. Il rischio, però, è di trascinarsi i disagi nel tempo.

Adesso si stanno, quindi, aggrestando non — come veniva fatto prima — tutti i fattori allo stesso tempo, bensì i fattori più critici prima e i fattori meno critici più avanti, per cercare di avere un miglioramento del servizio in tempi relativamente brevi. Peraltro, i dati degli ultimi mesi

questo aspetto lo dimostrano abbastanza bene, perché ci risulta che la puntualità dei treni in questo arco temporale sia aumentata rispetto alla dinamica dell'anno scorso.

Io non dico che il problema sia finito, perché ovviamente i tempi devono essere paragonabili. In particolare, se si fa un'analisi su un arco di tempo di due mesi e un'altra analisi su un arco temporale di un anno, è evidente che intervengano altri fattori all'interno. Dovremo quindi fare questa valutazione alla fine del 2025. L'azienda, però, non è stata passiva, perché ha cercato di trovare delle soluzioni a problemi particolarmente complessi. Abbiamo, infatti, una situazione peculiare della rete, perché nei prossimi dieci anni — come previsto — saranno realizzate nuove infrastrutture per uno sviluppo complessivo di circa 700 chilometri di nuova rete. Peraltro, se si vogliono considerare anche i raddoppi di linea — che comunque costituiscono una nuova rete — arriviamo a 1.250 chilometri di nuova rete. Negli ultimi dieci anni mi sembra che abbiamo fatto 100 chilometri di rete, in confronto a 1.200 chilometri che stiamo andando a realizzare.

È evidente che stiamo parlando di insieme che sono difficilmente commensurabili. Lo dico perché è l'unico modo per rinnovare una rete di 17.000 chilometri, sulla quale negli ultimi dieci anni abbiamo fatto 100 chilometri, ma negli ultimi vent'anni ne abbiamo fatti 1.000 di chilometri. L'età media della rete è quindi intorno agli ottant'anni. Stiamo pertanto parlando di una rete vecchia. Peraltro, se si escludesse l'Alta Velocità, la media arriverebbe intorno ai cento anni.

La questione che noi dobbiamo affrontare è rappresentata dal fatto che per adeguare l'intero sistema abbiamo bisogno di risorse e di tempi, ma comunque dobbiamo anche riuscire a mantenere il servizio. Lavoriamo quindi in condizioni di particolare stress.

Vengo al volume di traffico passeggeri e merci. Per quanto riguarda l'Alta Velocità, i volumi complessivi circolanti sono cresciuti dai 308 autotreni del 2017 ai 377 treni del 2024, con punte giornaliere supe-

riori ai 400 treni sulle tratte ad alta velocità, con la stessa infrastruttura, non con infrastrutture nuove.

Per quanto riguarda il traffico *Intercity*, i volumi circolanti hanno avuto una leggera contrazione. I treni circolanti nel 2024 sono arrivati quasi a 8.000 convogli al giorno, mentre alla fine oggi tocchiamo delle giornate in cui abbiamo oltre 10.000 treni.

In merito all'età della rete — di cui ho già detto — sull'Alta Velocità, ovviamente, l'età è molto più bassa, perché siamo intorno ai diciassette anni. È per questo motivo che dico che se facciamo la media generale l'età è molto più bassa, mentre se togliamo l'Alta Velocità diventa molto più alta.

Per quanto riguarda altri sottosistemi ferroviari, richiamo ad esempio la situazione dei nodi, perché le tecnologie che si trovano sul nodo di Napoli sono degli anni Cinquanta, su quello di Milano centrale sono del 1985, mentre sul nodo di Roma la centralina che era saltata — e che ha creato quel problema — era del 1999.

Abbiamo la necessità di aggiornare tutti questi sistemi. È stato fatto un progetto e anche qui ci sono delle scelte da prendere. Ad esempio, i sistemi di Milano Centrale si possono aggiornare in un anno e mezzo — massimo due anni — chiudendo la stazione, in alternativa si potrebbe mantenere il traffico in stazione, ma andando incontro ad un allungamento dei tempi. Ho riportato l'esempio di Milano Centrale, ma potremmo parlare anche di Firenze o di altre stazioni. In Germania, ad esempio, preferiscono chiudere la stazione e la linea, come nel caso della linea tra Amburgo e Berlino di 250 chilometri, dove per nove mesi hanno azzerato il traffico ferroviario e realizzato una linea nuova. Ovviamente, uno stress come questo in un Paese dove ci sono le movimentazioni ferroviarie che abbiamo noi, che sono superiori a quelle tedesche, è molto complicato da affrontare. Pensare di chiudere la stazione centrale di Milano per due anni o due anni e mezzo per riaggiornarla completamente, invece che in dieci anni, consente di accelerare i tempi, ma vuol dire anche che a Milano Centrale non arriva nessun treno o, comunque, ne arri-

vano veramente pochi. Lo stesso vale anche per Roma Termini, per Napoli e per tutte le grandi aree di traffico che sono i veri colli di bottiglia della rete.

Si sta cercando quindi di trovare una via di mezzo tra il disagio e la velocità di esecuzione dei lavori. Torno a dire che noi abbiamo ereditato, in nodi importanti del Paese, una situazione in cui le tecnologie che abbiamo — nonostante si parli di digitalizzazione — risalgono ai tempi dell'analogico.

Abbiamo, quindi, una rete che in alcuni casi è molto avanzata — e lo vedremo sul sistema ERTMS, dove siamo il Paese europeo più avanti e dove stiamo investendo moltissimo — ma poi ci tiriamo dietro anche dei sedimenti storici su interventi non fatti nei tempi, che creano delle frizioni tra i nuovi sistemi ultramoderni e i vecchi sistemi di carattere analogico. Dobbiamo, dunque, far convivere tutte le tecnologie sulla rete. Questo è uno dei fattori che noi abbiamo visto essere tra i più critici dal punto di vista dei disagi dell'utenza, perché poi vuol dire che dobbiamo avere delle locomotive e dei sistemi di comunicazione che consentano di gestire sistemi diversi.

In Italia abbiamo già circa 1.100 chilometri attrezzati con la rete ERTMS. RFI ha nuovi investimenti tecnologici per l'attrezzaggio per altri 4.200 chilometri di rete esistente e di circa 500 chilometri di nuova rete che stiamo costruendo.

Vi riporto nuovamente le età delle tecnologie esistenti sui principali nodi del Paese: Milano Centrale è del 1984, Firenze è del 1966, Napoli è del 1955, Torino Porta Nuova è del 1990 e Roma Termini è del 1999. Vi riporto questi esempi — non ho fatto l'esame di tutte le singole stazioni — per farvi capire che stiamo parlando delle più grandi stazioni del Paese.

Oggi registriamo una media del più 56,55 per cento di investimenti dal 2022 in avanti, con degli incrementi ulteriori rispetto alla rete, alle manutenzioni e alle nuove opere, per non parlare poi del tema di tutte le opere d'arte (quali gallerie e viadotti ferroviari) che stiamo in questo momento realizzando. In Ferrovie abbiamo almeno quattro opere sopra i 10 miliardi di valore

e abbiamo un'infinità di opere che sono sopra il miliardo — miliardo e mezzo di valore. Abbiamo quindi una rete e un servizio che si apprestano a diventare sempre più di eccellenza.

Per quanto riguarda il tema dei servizi — mentre facciamo tutto questo — al fine di ridurre gli inevitabili disagi per gli utenti, RFI sta implementando un piano di rimodulazione e razionalizzazione con l'obiettivo di giungere all'elaborazione di un nuovo catalogo dell'offerta, che consenta di alleggerire la pressione sui grandi impianti più congestionati, di specializzare le linee e le stazioni e di ridurre le interferenze tra i diversi servizi.

A tale proposito sono in corso di consolidamento variazioni dell'offerta commerciale al fine di armonizzarla con la capacità infrastrutturale residua rispetto alle lavorazioni programmate. Inoltre, il gestore della rete ferroviaria ha implementato un nuovo modello organizzativo della manutenzione che consente il presidio degli impianti della rete e, in particolare, dei nodi e delle località strategiche in tutto l'arco delle ventiquattro ore, sette giorni su sette.

Tale piano ha consentito di ridurre i tempi di reazione in caso di anomalie sulla rete del 60 per cento in ambito rete AV/AC e del 45 per cento nel contesto delle reti tradizionali.

Inoltre, Rete Ferroviaria Italiana, dopo aver assunto nell'ultimo biennio circa tremila figure professionali, sta implementando un piano di assunzione di personale, in particolare nel ruolo di operatore specializzato alla manutenzione dell'infrastruttura, unitamente ad un piano accelerato del processo di formazione professionale abilitativa. Questo è un altro tema, perché noi per anni non abbiamo assunto professionisti sulle manutenzioni e la formazione è particolarmente complessa. Pertanto, dal momento in cui assumiamo e formiamo un lavoratore abbiamo, comunque, un tempo di latenza, dove è nel bilancio della società, ma non è ancora operativo e non può ancora svolgere la funzione di manutentore sul territorio.

Vale la pena segnalare che le cause di ritardo per il segmento di Alta Velocità si

riferiscono per il 34 per cento alle infrastrutture e per circa il 25 per cento al materiale rotabile.

La restante quota di ritardi, prossima al 50 per cento, è riconducibile a cause esterne al sistema ferroviario, quali, ad esempio, il meteo, gli incendi dolosi sul sedime prossimo alla linea ed estraneo alla linea, gli investimenti sbagliati – abbiamo problemi su accessi e cose che sono state fatte in passato e che interferiscono rispetto all'utilizzo della linea – e alle ripercussioni sulla circolazione generate da anomalie rientranti in suddette cause.

Il tema che riscontriamo sull'Alta Velocità è che, ovviamente, noi abbiamo un livello di saturazione molto più alto rispetto al passato, visto che abbiamo un terzo dei treni in più. È quindi evidente che, nel caso in cui un convoglio faccia ritardo, ad esempio tra Firenze e Roma, in automatico tutti i convogli in coda moltiplicano la leva sul ritardo. Questo è un altro elemento per cui noi stiamo realizzando una serie di opere di *bypass* per cercare di avere delle alternative sul transito delle reti. Una tra tutte è il fatto che abbiamo riattivato il *bypass* Santa Maria Novella per quanto riguarda l'attraversamento di Firenze, che è un elemento che una volta che entrerà in funzione garantirà alla linea ad Alta Velocità molta più fluidità nonché il separamento dei traffici.

Con riguardo agli interventi sul materiale rotabile, Trenitalia ha già pianificato il *turnover* della propria flotta con investimenti superiori a 1.2 miliardi di euro.

Intanto, rispetto ai treni regionali, noi dall'anno prossimo o, comunque, dalla fine del 2026/2027 avremo la flotta più giovane dal punto di vista regionale, ovvero una delle più giovani a livello europeo, con tutti i treni sostanzialmente nuovi in tutte le regioni. In alcune regioni già oggi è così, con degli *standard* di gran lunga superiori alla media europea.

Le prime consegne dei nuovi treni, anche sul tema *Intercity*, sono previste per il secondo semestre 2025, perché adesso stiamo aggredendo il tema *Intercity*. Come sapete, ci sono tre fasce: la prima è quella regionale, che ha un contratto a livello regionale

ed in cui c'è una contribuzione pubblica che tende a tenere bassa la tariffa, quindi di fatto la tariffa che paga l'utente è una quota del servizio, perché l'altro servizio viene pagato con i soldi dello Stato, ovvero con il TPL; poi abbiamo il servizio *Intercity*, che parzialmente è calmierato sempre dallo Stato; infine, abbiamo invece il servizio ad Alta Velocità, che è sul libero mercato per condizione europea e dove noi non possiamo calmierare le tariffe.

È evidente che oggi noi stiamo cercando, dopo aver sistemato il tema dei regionali, di aggredire il tema dei convogli *Intercity*, perché ci consentono di avere uno spostamento interregionale tra i capoluoghi di provincia in grado di far fronte non soltanto a situazioni in cui non c'è l'Alta Velocità o la domanda di Alta Velocità, ma anche a situazioni dove c'è la domanda di Alta Velocità ma l'utente medio, che magari ha bisogno di un movimento, non si può permettere il treno ad Alta Velocità. L'errore di pensare che il treno ad Alta Velocità sia un treno che può esser calmierato dallo Stato costituisce un errore proprio dal punto di vista legislativo. Non è possibile farlo.

Ad oggi, con Trenitalia che fra i tre servizi, con una parte di quello che ci rende l'Alta Velocità finanziamo gli altri settori. Questo è uno degli elementi che ci consente di capire come, in realtà, il gruppo oggi riesca a mantenere un piano di tariffazione che è più basso rispetto alle ferrovie tedesche o rispetto alle ferrovie francesi per tipologia di servizi erogati.

Avremo poi in servizio anche i treni *Intercity*, che oggi sono i più vecchi che abbiamo, insieme alle Frece Bianche che verranno presto allontanate dal servizio per essere sostituite con treni *Intercity* di nuova generazione, che garantiranno una velocità di 200 chilometri orari, dei servizi qualitativi e, possibilmente, con un piano ribassato per avere un'analogia con i treni regionali, anche perché noi dobbiamo arrivare ad avere un'unica tipologia di banchinamento nelle stazioni.

Come sapete, infatti, uno dei problemi più grossi che abbiamo sul carico e scarico – che poi crea anche dei problemi quando c'è un sovrappollamento dei tempi di ritardo

— è dovuto al fatto che, in molti casi, le banchine non sono allineate con l'entrata dei treni. Questo è un tema che noi stiamo affrontando con un'altra società del gruppo, ma che prevede, per una rete complessa come la nostra, l'adeguamento di tutte le banchine alla stessa altezza e, quindi, dei lavori molto elevati. È evidente che anche lì se abbiamo l'*Intercity* che ha bisogno di una banchina più alta, i regionali di una banchina più bassa e le Frece di un'altra banchina ancora, questo tempo di efficientamento del sistema non ci sarà mai. Si sta cercando quindi di trovare un'unica tipologia che consenta, sostanzialmente, un accesso e uno sgombero più rapido dei convogli.

Inoltre, l'ammodernamento dell'*Intercity* sarà necessario anche perché con i nuovi sistemi ERTMS abbiamo dei locomotori che, in alcuni casi, non sono in grado di leggerli. Di conseguenza, pian piano che adeguiamo la linea dobbiamo anche adeguare la tipologia dei convogli.

Si fa solo un investimento di 1.2 miliardi. In parte, sono stati predisposti anche dei fondi PNRR, perché questo Governo ha deciso di metterli sul rinnovo della flotta *Intercity*, anche se non si è potuto mettere troppo, perché oggi i tempi di consegna che ci sono da parte dei produttori non sono allineati alle scadenze del PNRR. Di conseguenza, si è riusciti a mettere tutto quello che sostanzialmente poteva essere costruito, privilegiando coloro che sono costruttori a livello internazionale ma che comunque hanno degli stabilimenti sul territorio nazionale.

Per quanto riguarda l'Alta Velocità — penso che lo sappiate — abbiamo lanciato il nuovo Frecciarossa 1000, che è stato presentato a Berlino l'anno scorso e sarà l'unico treno a livello europeo a poter andare in tutti i Paesi europei, perché — non so se lo sapete — ma ogni rete europea ha degli assorbimenti dei sistemi di segnalazione diversi e, quindi, i locomotori devono essere cambiati sugli attraversamenti dei Paesi. Il nuovo Frecciarossa 1000 sarà in grado di leggere tutti i sistemi europei dei principali sette-otto Stati europei e sarà in grado, sostanzialmente, di poter collegare

tutta l'Europa. È stato interamente realizzato in Italia, nello specifico a Pistoia da Hitachi, che ha tutti tecnici italiani. È considerato il treno più performante presente oggi in Occidente. Peraltro, nei prossimi anni dovrebbe sostituire — e sono già previsti gli acquisti — tutto il materiale rotabile che abbiamo in relazione all'Alta Velocità.

Oggi uno dei problemi che abbiamo in merito alla manutenzione riguarda il consumo delle rotaie ed è dovuto al fatto che i nuovi treni, soprattutto i regionali, sono più pesanti sui semiassi rispetto ai vecchi. Abbiamo riscontrato che sulle nuove produzioni si registra un miglioramento anche di questo tipo. Di conseguenza, ad esempio, la durata dei nuovi Frecciarossa sarà molto più elevata rispetto agli attuali, che quindi avranno un miglior servizio, ma dei costi chilometrici molto più bassi e una minor erosione sul sistema delle rotaie, che consentirà minori costi e tempi più lunghi di manutenzione. Sui nuovi acquisti si è quindi privilegiato un rapporto tra il sedime e i nuovi treni, così come anche sugli *Intercity*, rispetto a prima, perché questo è uno degli elementi che negli ultimi anni ha fatto aumentare — e anche di molto — il tema delle manutenzioni ferroviarie, cioè il fatto che il convoglio, ogni volta che passa, crea un po' di frizione sulle rotaie e, di conseguenza, pian piano smeriglia i binari.

Ovviamente, sono tutti elementi su cui si sta lavorando in maniera coordinata e su cui, nei prossimi anni, si vedranno ovviamente i risultati.

Il quesito successivo chiede se siano state messe in atto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti iniziative di monitoraggio e di verifica del servizio reso da FS per controllarne il miglioramento e, in caso contrario, se non ritenga urgente strutturare modalità di verifica e di controllo del servizio.

A seguito della trasformazione societaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, l'attuale Esecutivo espleta, a norma di legge, le proprie funzioni di vigilanza e controllo in relazione ai contratti in essere con la società e, quindi, sull'attuazione del contratto di programma MIT-RFI.

Con riguardo ai compiti di vigilanza e controllo sull'esecuzione di tali contratti, sono costanti le interlocuzioni con il gestore di servizio che, in riferimento alle interruzioni dei servizi, fornisce indicazioni sulle tratte interrotte e sui provvedimenti adottati per mitigare i disagi ai passeggeri. Inoltre, si evidenzia che, nel prossimo aggiornamento del contratto di programma — parte servizi del 2025, verrà ulteriormente incrementata la casistica dei controlli sull'impiego delle risorse e sulla programmazione degli investimenti.

Ricordo che abbiamo un'agenzia, ovvero ANSFISA, che gestisce anche la parte di controllo per quanto riguarda l'armamento ferroviario. È evidente che, per quanto riguarda gli specifici servizi, noi diamo delle indicazioni all'azienda, ma poi è l'azienda stessa — in quanto autonoma rispetto allo Stato, visto che l'operazione che lo Stato italiano ha posto in essere è stata questa — a dover garantire la qualità dei servizi. Di conseguenza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non può andare a sindacare sui contratti che stipula con le varie regioni o sulla qualità dei servizi. È evidente che quello che noi qui chiediamo è che, qualora ci siano dei disallineamenti tra i contratti di servizi, soprattutto con lo Stato, ci siano poi delle compensazioni da parte del gruppo rispetto all'utenza o rispetto ai territori. Questo è l'elemento di *moral suasion* che abbiamo con l'azienda, ma a livello operativo noi ci interfacciamo rispettando l'autonomia di gestione del gruppo, con riferimento, ad esempio, ai rapporti tra i comitati dei pendolari e le situazioni che di volta in volta si vanno a coordinare. Poi nei tavoli di crisi noi, ovviamente, non ci sottraiamo, perché credo che sia nostro dovere quello di cercare un punto di caduta che possa costituire un *win-win* per l'azienda e per l'utenza, siccome la funzione dello Stato è quella di garantire i servizi.

Il successivo quesito fa presente che le pesanti difficoltà del sistema dei trasporti ferroviari ed i conseguenti gravi disagi per gli utenti a causa dei ritardi e delle cancellazioni dei servizi di trasporto, pressoché quotidiani, necessitano di un sistema

efficace per la tutela dei passeggeri. Si chiede, in particolare, se si ritenga che i viaggiatori siano sufficientemente tutelati sia per quel che riguarda l'accesso alle informazioni sia per quel che riguarda i rimborsi spettanti. Un altro quesito, vertere sulla medesima materia, chiede quali iniziative si intenda adottare per favorire il corretto coordinamento delle informazioni indispensabili a monitorare il fenomeno dei ritardi e dei disservizi diffondendo quotidianamente anche il dato complessivo dei ritardi e dei treni coinvolti nei disservizi, garantendo pienamente i diritti dei passeggeri coinvolti.

Sono state implementate delle misure volte ad un migliore coordinamento delle informazioni tra RFI e le imprese ferroviarie, in modo da fornire una più puntuale assistenza dell'utenza, sia presso le stazioni coinvolte che a bordo treno.

Noi siamo arrivati a un punto in cui sui *display* si diceva una cosa, l'autoparlante ne diceva un'altra e magari il messaggio ne diceva un'altra ancora. Questo è un tema classico di organizzazione aziendale e di gestione, anche perché spesso appartenevano a società del gruppo diverse. Si è cercato di realizzare un raccordo. Ciò che si sta facendo è creare un sistema integrato di filiera per potenziare, ad esempio, tutta la parte informatica, perché per noi in questo momento un altro tema di disagio sono gli attacchi *hacker* che stiamo continuamente subendo e che sta subendo il sistema ferroviario, i quali in questi anni hanno bloccato più volte parte dei sistemi. Ci vuole quindi un aumento della resilienza del sistema e degli investimenti sulle tecnologie, anche a livello militare. Io ritengo che le reti infrastrutturali italiane debbano avere delle tecnologie di carattere militare, perché andare oggi dentro a dei sistemi di carattere informatico delicati, come la mobilità ferroviaria, può costituire un elemento che, se non opportunamente presidiato e impermeabile a qualsiasi attacco, può creare disordini e disagi anche particolarmente elevati e, in momenti critici, rischiare di creare il caos nel Paese. Questo è un elemento. Siccome gli attacchi *hacker* negli ultimi anni sono aumentati in ma-

niera sensibile, soprattutto nel settore trasportistico e nella digitalizzazione – ed è, peraltro, una problematica che stiamo studiando anche con la Leonardo S.p.A. – questo è uno dei temi su cui il gruppo si dedicherà per cercare di creare una sinergia, al fine di garantire dei sistemi che siano efficienti, efficaci e possano garantire, anche in situazioni eccezionali, degli elementi informativi, come il classico messaggio che arriva all'utente. È evidente che risulta molto più facile per chi fa il biglietto *online* o entra direttamente, però abbiamo bisogno di un legame informativo particolarmente affidabile.

Si sta agendo sul potenziamento della sala operativa, con personale e strumenti tecnologici, per efficientare le comunicazioni *real time* tra la stessa e il personale a bordo.

Al fine di migliorare l'informazione a bordo treno, Trenitalia ha realizzato degli *upgrade software* denominati « Circolazione Perturbata », completamente dedicati a potenziarne le modalità di esposizione sui *monitor* di bordo in tutti i casi di criticità in corso. Inoltre, si è provveduto a rendere maggiormente intuitivo il reperimento delle informazioni di « infomobilità » sui canali *web* e sulle *app*. Trenitalia ha da tempo messo a disposizione dei clienti che utilizzano i canali digitali un servizio che permette di ricevere informazioni indicando il treno o la linea di interesse, al fine di ottenere le informazioni riguardanti il proprio viaggio, fermo restando che le informazioni che hanno un impatto di più grande rilevanza sulla rete sono notificate a tutti i clienti in *broadcast* tramite comunicazioni *ad hoc* sulla *homepage* del sito o dell'*app*.

Ad integrazione delle informazioni che sono già state trasmesse via *app* o *web*, per il cliente che ha acquistato un biglietto sull'Alta Velocità, sono state potenziate le funzionalità *smart caring*, che prevedono l'intervento di operatori che contattano via *e-mail* o *sms* il cliente che viaggia o viaggerà. È evidente che quella in corso è una fase di implementazione di questa tipologia di servizi, che abbiamo trovato, in alcuni casi, particolarmente carenti, anche perché l'aumento della mobilità ferroviaria e della

propensione all'approccio tecnologico spesso ha mandato in sovraccarico alcuni strumenti, che probabilmente non erano settati in maniera adeguata. Si tratta quindi di un tema rispetto al quale si iniziano a vedere, oggettivamente, dei miglioramenti.

Il prossimo quesito osserva che, sebbene RFI risulti essere la prima assegnataria delle risorse PNRR, tutte le opere sono in ritardo. Al riguardo, si chiede se ci siano delle accelerazioni e quali siano, eventualmente, le relative modalità. Si chiede, inoltre, quali iniziative vengano adottate nei confronti delle imprese che non rispettano i tempi di realizzazione e chiedono degli aumenti dei prezzi di costruzione e se, infine, siano previste penalizzazioni alle imprese di costruzioni che non rispettano i tempi.

RFI è assegnataria di risorse PNRR per circa 22 miliardi di euro per la realizzazione degli interventi dell'intera misura M3C1 (Infrastrutture ferroviarie) e di circa 70 milioni di euro per la realizzazione di interventi della misura M5C3 Investimento 1.4 (Zona Economica Speciale – ZES Unica).

In particolare, tali finanziamenti riguardano, nell'ambito della misura M3C1, la realizzazione delle linee AV Napoli-Bari (1.2 miliardi di euro), Palermo-Catania (800 milioni di euro), Salerno-Reggio Calabria (1.8 miliardi di euro), Brescia-Padova (4.4 miliardi di euro), Liguria-Alpi (4.2 miliardi di euro), Orte-Falconara (474 milioni di euro) e Taranto-Battipaglia (414 milioni di euro), nonché lo sviluppo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), per un investimento di 2.4 miliardi di euro.

A questi si aggiungono il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave (circa 3 miliardi di euro), il miglioramento delle linee regionali (circa 1 miliardo di euro), il potenziamento, l'elettificazione e l'aumento della resilienza delle ferrovie del Sud (2.4 miliardi di euro), il miglioramento delle stazioni ferroviarie gestite da RFI nel Sud (345 milioni di euro) ed infine il rafforzamento dei collegamenti interregionali (203 milioni di euro).

Per quanto riguarda, invece, la misura M5C3I.4, relativa alla Zona Economica Speciale, è prevista la realizzazione di una nuova stazione metropolitana nella Zona Industriale di Salerno, per un investimento di 12 milioni di euro, e l'adeguamento a modulo 750 metri negli impianti ferroviari di Sibari, San Pietro a Màida e Nocera Terinese e Rosarno, per 57.7 milioni di euro.

Alla data del 31 dicembre 2024, tutte le *milestone* e i *target* PNRR di competenza RFI sono stati raggiunti e, alla stessa data, risultavano spesi da RFI oltre 9 miliardi di fondi PNRR sulle citate tratte.

Per quanto riguarda, invece, possibili criticità connesse a tali lavori, attualmente vi sono alcuni interventi che presentano alcune problematiche relative a imprevisti. In particolare, per quanto riguarda il lotto Apice-Irpinia della linea Napoli-Bari sono emersi degli imprevisti di natura geologica, mentre per la Palermo-Catania vi sono stati dei rallentamenti dovuti alla fornitura idrica per il Tunnel Boring Machine (TBM) — vale a dire la talpa, che non si è potuta mettere in funzione per mancanza di acqua — che sono stati risolti anche grazie alla collaborazione di tutti gli attori istituzionali interessati.

A questi si aggiungono alcuni progetti afferenti all'opera di potenziamento, elettrificazione e resilienza al Sud, che registrano delle criticità che non consentiranno un completo assorbimento delle risorse finanziarie, pur consentendo di raggiungere in ogni caso il *target* europeo del PNRR.

Per quanto riguarda, invece, gli aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione, RFI sta applicando le disposizioni del cosiddetto « decreto Aiuti », che, per effetto della recente proroga disposta dalla legge di bilancio 2025, consente di riconoscere per le lavorazioni eseguite o contabilizzate fino al 31 dicembre 2025 il maggior importo valutato sulla base delle tariffe aggiornate.

Il successivo quesito, evidenziando come i disservizi ferroviari abbiano favorito l'incremento dei viaggi aerei Linate-Fiumicino, domanda se non si ritenga che tale situazione sia in contrasto con gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e

con il perseguimento dello *shift* modale verso il trasporto ferroviario.

I disservizi ferroviari — qui però non disponiamo dei dati della linea, perché si è incrementato il traffico — sono una problematica temporanea dovuta alla presenza di numerosi cantieri dovuti agli ingenti investimenti finanziati con le risorse PNRR. Tale situazione non modifica gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti, che anzi verranno incrementati quando la nuova infrastruttura di rete diverrà operativa. Nelle dinamiche di mercato risulta prevedibile una rimodulazione dell'offerta da parte dei servizi alternativi. Faccio inoltre presente che sulla tratta Milano-Roma movimentiamo più gente quest'anno rispetto all'anno scorso. Il tema vero è quindi che noi abbiamo una richiesta di mobilità che non riusciremo mai a soddisfare esclusivamente con il servizio ferroviario, perché le reti che noi abbiamo costruito — anche la rete più moderna, che è la Milano-Roma — erano state progettate per dei volumi di traffico inferiori rispetto a quelli attuali. Di conseguenza, bisognerà procedere nei prossimi anni — per tale ragione c'è un investimento nei prossimi quindici anni di quasi 200 miliardi di euro — anche a rimodernare delle tratte che, in realtà, sono state costruite negli ultimi trent'anni.

Ad esempio, il problema più grande che abbiamo sull'Alta Velocità Roma-Milano è l'interconnessione dei treni regionali a Sud di Firenze verso Roma, che fa sì che il sedime dell'Alta Velocità sia spesso occupato da convogli che non sono di Alta Velocità. Questo accade perché le linee tradizionali, nel frattempo, non sono state adeguate ai nuovi flussi di traffico dei pendolari. Quindi, se noi non procediamo con il raddoppio — o in alcuni casi anche con il quadruplicamento — di queste linee, il problema è che noi più di un incremento del numero dei passeggeri — che abbiamo fatto — difficilmente faremo. Se qualcuno oltre quelli che prendono il treno o che comunque in qualche modo devono viaggiare tra queste due città — che in questo momento sono le più dinamiche a livello nazionale — deve spostarsi, utilizzerà altri tipi di servi-

zio. Si tratta sicuramente di un tema importante, su cui noi ci stiamo andando a confrontare, perché — ovviamente — c'è l'idea dello svecchiamento della rete tradizionale. Tutti parlano di Alta Velocità, ma dobbiamo calcolare che i pendolari italiani non vanno sull'Alta Velocità, se non i ceti medio-alti ad alta remunerazione. Chi va tutti i giorni a lavorare o si muove all'interno di una regione o anche a livello interregionale utilizza treni regionali o treni *Intercity*, che vanno su binari che tendenzialmente non dovrebbero essere i binari dell'Alta Velocità. Dobbiamo quindi aggiornare anche quel tipo di servizio, che è una delle cose su cui noi ci stiamo impegnando, anche perché sapete che l'ultima evoluzione di eccellenza nel sistema ferroviario è stata ai tempi di Moretti — quando è stato fatto un lavoro eccezionale sull'Alta Velocità, che ha rinnovato e creato un valore aggiunto alla rete ferroviaria italiana — mentre poi per moltissimo tempo sulle reti tradizionali sono mancati gli investimenti, che sono stati dirottati sull'Alta Velocità.

Noi oggi dobbiamo completare i corridoi ad Alta Velocità e ad Alta Capacità, che sono le reti TEN-T, entro il 2032 con gli investimenti — e quello è un insieme — ma dobbiamo anche trovare le risorse per aggiornare una rete ferroviaria che mediamente è di ottant'anni, ma che in molti casi è superiore ai cento anni, perché alcune opere d'arte (quali ponti e gallerie) hanno più di cento anni. Noi abbiamo situazioni in cui dobbiamo rifare intere tratte, che si trovano magari in ambito montagnoso e dove le sopraelevazioni delle linee sono quindi particolarmente complesse. Questo vuol dire che se l'Alta Velocità riusciamo a finanziarla « in parte con il privato », i soldi pubblici li concentriamo sul servizio pubblico. Oggi finanziamo il mercato con i soldi pubblici, ma poi ci mancano i soldi per finanziare il servizio pubblico: credo che questa sia una stortura che, in qualche modo, se vogliamo adeguare la qualità del servizio, dobbiamo andare a risolvere. È un problema che non è solo di questo Governo o di questa maggioranza. È un problema della rete che, se non lo risolviamo, ci trascineremo avanti così, finendo per avere

dei manufatti di centocinquanta o duecento anni.

Con la prossima domanda si chiede perché non ci siano rimborsi automatici su tutta l'Alta Velocità.

Conformemente al regolamento europeo n. 782 del 2021, la richiesta di rimborso è previsto che provenga dal cliente, evitando il rischio di corrispondere somme o *bonus* in maniera impropria ad eventuali soggetti intermediari nella fase di acquisto del viaggio.

Ad ogni modo, Trenitalia, su specifica richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sta procedendo ad efficientare e velocizzare sempre di più il sistema dei rimborsi, implementando il sistema di *Smart Refund*, un sistema *blockchain* integrabile con l'intelligenza artificiale in grado di automatizzare l'esecuzione del contratto di vendita tra Trenitalia ed il cliente e rendere disponibili gli indennizzi e i rimborsi maturati per il ritardo del treno in pochi semplici passaggi e in tempi rapidissimi. Il sistema è stato attivato alla fine di settembre del 2024 e continua tutt'oggi ad essere implementato. Ad oggi, le richieste pervenute mediante questo sistema sono circa 190 mila. Il sistema è in fase di ampliamento per la gestione di tutti i casi di rimborso e non solo quelli generati da ritardi, come ad esempio le cancellazioni o rinunce ai sensi delle condizioni di trasporto. Dal 1° gennaio 2025, per i possessori di biglietto digitale regionale è attivo il servizio di corresponsione automatica, ovvero senza dover fare alcun tipo di richiesta dell'indennizzo in caso di ritardo del treno, laddove è previsto che venga riaccreditato direttamente sulla carta utilizzata per l'acquisto del biglietto.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti continuerà a monitorare l'efficacia delle soluzioni adottate dalla società, al fine di efficientare il sistema dei rimborsi. Pertanto, su questo ci sentiamo anche di essere parte obiettiva, perché è evidente che per qualsiasi azienda, compresa Trenitalia, la gestione dei rimborsi è particolarmente complessa, dal momento che costituisce un *cash flow* all'interno dell'azienda, per cui ritardare il rimborso anche solo di

un giorno comporta per l'azienda un vantaggio economico. Noi abbiamo avviato un confronto con l'attuale amministratore delegato del gruppo anche in merito alle rimodulazioni dei tempi di percorrenza dei treni e alla possibilità, eventualmente, di modificare al ribasso alcune tariffe.

Ribadisco, però, che chiaramente il tema da affrontare è l'equilibrio economico dell'intero sistema. Ripeto, infatti, che oggi in Italia abbiamo un sistema tariffario inferiore rispetto ai sistemi di altri Paesi. Questo in conseguenza della politica di mobilità ferroviaria che vogliamo perseguire, che ovviamente poi crea, ad esempio sull'EBITDA (*earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*) dell'azienda, quei problemi che giustamente in un'altra domanda avete ipotizzato. Dobbiamo quindi mantenere sempre una situazione di equilibrio tra il non rischiare di mettere l'azienda o il gruppo in difficoltà economiche e il garantire un servizio che abbia una corresponsione della tariffa equilibrata rispetto al servizio erogato, che ovviamente nei momenti di disagio sarà qualitativamente inferiore rispetto ai momenti in cui questo disagio non c'è.

Passo alla domanda successiva, presentata sempre dal gruppo del Partito Democratico.

PRESIDENTE. Colleghi, nel prossimo Ufficio di presidenza definiremo meglio come procedere nelle future audizioni, perché non possono essere trasformate in una sorta di *question time*. Se ogni gruppo presenta venti domande è evidente che l'audizione si prolungherà oltre i tempi a disposizione della Commissione. Non abbiamo precedentemente stabilito questa regola, ma la definiremo per la prossima occasione, per consentire un più ordinato svolgimento delle future audizioni e, in generale, per una migliore organizzazione dei lavori della Commissione.

Prego, Viceministro.

EDOARDO RIXI, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Grazie, presidente.

La successiva domanda segnala che durante una conferenza stampa tenutasi il 20

febbraio scorso — sono peraltro contento che seguiate le conferenze stampa — è stato annunciato da Ferrovie dello Stato che nel prossimo mese di agosto la linea ad Alta Velocità sarà interessata da importanti lavori di adeguamento della rete, con inevitabili ripercussioni nei percorsi e negli orari dei treni. Si tratta certamente di una linea di condotta molto diversa da quella dello scorso anno, che ha causato pesanti disagi ai viaggiatori per tutto il periodo estivo, ma alla quale non corrisponde un cambiamento di tariffe per l'utenza, venendo infatti confermati gli stessi prezzi già fissati, nonostante sia stato annunciato un servizio meno efficiente. Inoltre, non vengono considerati i possibili ritardi che potrebbero verificarsi. Si chiede, pertanto, se il Governo intenda intraprendere delle iniziative per evitare che i viaggiatori dei treni ad Alta Velocità si trovino a pagare i costi dei ritardi annunciati da Ferrovie dello Stato per il prossimo mese di agosto e se, inoltre, intenda attivarsi per evitare che i costi dei biglietti dei treni regionali e sovraregionali diventino eccessivi, tenendo conto anche del fatto che i lavori previsti per l'Alta Velocità non potranno che ripercuotersi su tutta la rete italiana e non solo sull'Alta Velocità.

Intanto segnalo che si ripercuotono sugli altri convogli, perché anche gli altri convogli utilizzano i binari ad Alta Velocità, sennò sarebbero isolati. Si tratta, quindi, di un problema di costruzione della rete, sul quale tutti dovremmo svolgere una profonda riflessione.

In questo momento storico sulle infrastrutture ferroviarie sono aperti più di 1.200 cantieri, conseguenti agli investimenti che il gestore dell'infrastruttura ha avviato nell'ambito del PNRR, che determinano aumenti di percorrenza. Per tale ragione, i servizi ad Alta Velocità e regionali sono stati rimodulati in conseguenza dell'effettiva disponibilità delle tracce, al fine di assicurare un servizio efficiente e rispondente alle esigenze dell'utenza. Per questo motivo, è improprio parlare di ritardi o di costi ulteriori rispetto alla normale tariffazione, perché cambiano proprio i tempi di percorrenza.

Al netto del fatto che stiamo cercando di trovare un punto di equilibrio con la società al fine di garantire che, se si realizzano degli aumenti di percorrenza sopra determinati tempi, possa operarsi una rimodulazione, sicuramente tale rimodulazione non riguarderà l'Alta Velocità, perché l'Alta Velocità è sul mercato. Quando si va sul mercato si paga il biglietto per un servizio: se l'Alta Velocità impiega tre ore e mezza anziché tre ore per un determinato spostamento ed all'utente viene comunicato che ci impiega tre ore e mezza, sarà l'utente stesso a decidere se acquistare o meno il biglietto. Ma va sul mercato. Lo stesso discorso vale anche per Italo, perché noi non possiamo pagare il biglietto di Trenitalia e non pagare il biglietto di Italo. Si tratta, però, di operatori privati, quindi diventerebbe un aiuto di Stato a favore dell'operatore. Compete quindi a loro la definizione della propria politica tariffaria — ossia alle aziende che offrono il servizio e non al Governo — per quanto riguarda l'Alta Velocità.

Per quanto riguarda invece il tema dei pendolari, stiamo valutando un'ipotesi di rimodulazione su delle linee importanti. Ad esempio, ne abbiamo una che riguarda la mia regione, la Lombardia, ovvero la chiusura della linea tra Genova e Milano per il rifacimento del ponte sul Po. Ebbene, in quel caso, i tempi di percorrenza rischiano di aumentare notevolmente, pertanto si sta valutando se si possano contenere, predisporre dei servizi sostitutivi o adeguare le tariffe ai nuovi tempi di percorrenza. È tuttavia evidente che, se c'è un problema su una linea ferroviaria e di stabilità di un ponte sul Po, non si possono far transitare i convogli. Quindi prima si fa il lavoro e meglio è per tutti. Nel frattempo, quando si farà quella operazione, noi faremo anche una serie di investimenti che altrimenti avremmo fatto dopo il 2026, nel senso che essendo chiusa la linea facciamo come i tedeschi, ossia quel tratto di linea lo rifacciamo tutto con gli investimenti tecnologici.

Il prossimo quesito riguarda il settore del trasporto ferroviario merci e della logistica. Si domanda, in particolare, se sia a

conoscenza della decisione adottata con la legge di bilancio 2025, la quale ha defanziato la misura cosiddetta « loco-carri », prevista dal decreto-legge n. 59 del 2021, convertito con modificazioni della legge n. 101 del 2021, che prevedeva risorse per il rinnovo del materiale rotabile e delle infrastrutture di trasporto ferroviario delle merci. Mi viene, inoltre, richiesto se ritenga che l'assenza di queste risorse possa penalizzare il settore.

La misura in questione era già stata oggetto di defanziamento con un provvedimento normativo di agosto 2024. In tale occasione si era provveduto inizialmente a ripianare il taglio che è stato successivamente mantenuto in sede di legge di bilancio. Rimane fermo l'impegno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a sostenere il settore ferroviario merci e logistica con le misure già menzionate a favore dell'intermodalità. Stiamo vedendo come recuperare questo tema. Ma lì il problema è stato assolutamente di carattere finanziario e congiunturale: i soldi non erano impegnati e, in quanto non impegnati, sono stati defanziati dal Ministero dell'economia e delle finanze. D'altronde, abbiamo un problema di regole contabili in questo Paese, perché quando si fa un bando, finché il bando non viene assegnato, le risorse non vengono utilizzate, ma giacciono sui conti dello Stato. Di conseguenza, quando ci sono i cosiddetti « tagli lineari », quelle risorse vengono tagliate. Questo è un problema che continua a presentarsi. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è comunque assolutamente favorevole al ripristino della misura sui locomotori.

Il successivo quesito domanda se le aziende pubbliche di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stiano rispettando, e in che percentuale, la parità di genere tra i dirigenti.

Il quesito riguarda un altro tema rispetto al trasporto ferroviario. Sebbene io sia assolutamente disponibile a rispondere alla domanda, faccio comunque notare che qua siamo allo scibile umano.

Il gruppo lavora in maniera sistematica da più di dieci anni sul tema della parità di genere — questo è ciò ci ha risposto l'a-

zienda — in particolar modo sulla fascia manageriale (*middle e senior manager*). L'incremento della percentuale di donne *manager* nel gruppo è fra gli obiettivi strategici inclusi nel Piano di sostenibilità ed è sostenuto da *policy* ed azioni specifiche che, per esempio, sollecitano il *management* e le strutture HR (*human resources*) a costruire e consolidare piani di successione manageriale bilanciati. Tali azioni hanno portato ad avere oggi una percentuale del 28,3 per cento di donne in posizioni dirigenziali, una percentuale superiore ai principali *benchmark* di mercato pubblicati nei rispettivi rapporti di sostenibilità e/o raccolti dai nostri analisti di mercato.

Vi riporto alcuni dati: nel 2018 la percentuale era del 18,1 per cento, nel 2020 era del 21,4 per cento, nel 2023 era del 27,5 per cento e nel 2024 era del 28,3 per cento. Vedremo quanto sarà la percentuale nel 2025. Ad ogni modo, si registra un incremento notevole, anno per anno, della quota femminile.

Tutte le nuove assunzioni, non solo dei *manager* ma anche dei quadri, sono in buona parte femminili. Chiaramente si tratta di un mercato e di un settore dove il lavoro femminile non era particolarmente diffuso, perché in effetti non c'erano moltissime donne nel settore ferroviario. I dati da cui è partita l'azienda erano pertanto dati bassi, ma come in tutte le altre aziende ferroviarie.

Con l'ultimo quesito, il gruppo del Partito Democratico domanda se saranno rispettati i tempi per la realizzazione del progetto ferroviario Terzo Valico dei Giovi, il cui termine sarebbe previsto per il 2026, ma su cui ci sono forti ritardi. Si chiede, soprattutto, se siano state allocate le risorse e a che punto sia l'*iter* di progettazione per completare il quadruplicamento ferroviario della linea Genova-Milano, anche con il tratto Tortona-Voghera, senza il quale il progetto del Terzo Valico rimarrebbe parziale.

Sono contento, perché non ce ne siamo occupati per ventun anni ed è giusto che ora ce ne occupiamo un po'.

Per quanto riguarda il Terzo Valico dei Giovi, l'avanzamento complessivo dello scavo

delle gallerie è circa al 91 per cento del totale delle opere in sotterraneo. Risultano attivi nove fronti di scavo su tredici: due apriranno probabilmente con qualche settimana di anticipo, nel mese di aprile, mentre gli altri due subito dopo, entro la primavera. Nell'arco degli ultimi quattro anni, gli scavi hanno registrato un'accelerazione da 36 a 79 chilometri scavati su 88 chilometri totali. Negli ultimi quattro anni abbiamo quindi scavato più che nei primi ventuno.

Dei quattro fronti fermi, i due fronti Vallemme verso Milano risultano interessati dalle consistenti venute di gas metano e sui due fronti Radimero verso Genova sono in corso le attività connesse e conseguenti allo smontaggio delle teste delle frese, che sono quelle che finiranno leggermente dopo, perché stiamo rifacendo le due gallerie.

In merito alla problematica delle venute di gas, si rappresenta che nel corso del 2024 sono state eseguite delle indagini preliminari e successivamente, nei mesi di novembre e dicembre 2024, sono stati attivati i tavoli tecnici con il *general contractor* COCIV ed Italferr, coinvolgendo esperti del settore e professionalità accademiche, che hanno affrontato tutte le problematiche in merito alle possibili modalità di esecuzione degli scavi in sicurezza, considerando anche il futuro esercizio della linea. A seguito di tali confronti è stata sviluppata una metodologia operativa per consentire, già ad aprile, la ripresa delle attività di scavo diluendo il gas nella galleria in costruzione. Il *general contractor* COCIV ha avviato tutte le azioni necessarie per la predisposizione di quanto necessario alla ripresa dei lavori in sicurezza: un'ulteriore implementazione del sistema di ventilazione, l'approvvigionamento delle attrezzature necessarie per l'esecuzione di prospezioni controllate al fronte di scavo, la progettazione di volate controllate per ridurre la frammentazione dell'ammasso roccioso, il rivestimento e l'impermeabilizzazione dei tratti già scavati per la riduzione e la liberazione del gas in galleria.

In parallelo, si è condiviso di eseguire ulteriori indagini integrative, sia in galleria

che sul piano campagna (sondaggi, indagini sismiche, analisi chimiche ed isotopiche acqua e gas). La ripresa degli scavi in tradizionale in direzione Nord è prevista sul binario pari a maggio 2025 e sul binario dispari a fine maggio. In merito ai due fronti lato Sud del cantiere interessati dallo smontaggio delle frese, si evidenzia che il *general contractor* ad oggi prevede la ripresa degli scavi con metodologia tradizionale sul binario dispari ad aprile 2025 e sul binario pari a fine luglio 2025.

A seguito delle criticità sopra evidenziate, negli ultimi mesi del 2024 (ottobre-dicembre) sono stati effettuati degli approfondimenti da FS, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di valutare gli effetti e le possibili azioni atte a garantire il massimo finanziamento possibile del PNRR all'opera, nel rispetto dei vincoli fissati dal programma.

Inoltre, sono stati avviati e sono attualmente in corso periodici tavoli tecnici di monitoraggio sullo stato di avanzamento dei lavori, con particolare riferimento all'attività di scavo della galleria di Valico.

Vorrei ricordare che all'interno di quest'opera è stato consolidato anche il nodo di Genova, che era stato ereditato fermo. La realizzazione dei lavori sul nodo di Genova è stata suddivisa in quattro interventi funzionali: il sestuplicamento Principe-Brignole, il quadruplicamento Voltri-Sampierdarena, il collegamento B. Fegino-Campasso-Porto Storico e il PRG di Voltri.

Per gli interventi di quadruplicamento è in corso di ultimazione il completamento delle tecnologie, con previsione di attivazione ad agosto 2025, mentre per il sestuplicamento il termine dei lavori è previsto a dicembre 2025. Siamo quindi completamente in linea con i cronoprogrammi dati, anzi forse saremo leggermente in anticipo. L'attivazione del nodo di Genova è programmata per i primi mesi del 2026. Aggiungo, a tal riguardo, che nel mese di marzo faremo un altro *open day* per dare la possibilità alle persone di vedere le opere fatte sotto Genova.

Per quanto riguarda la tratta Tortona-Voghera, con riferimento agli interventi di velocizzazione della linea Milano-Genova,

allo stato attuale delle attività, evidenzio che è in fase di completamento la progettazione esecutiva sia degli interventi di velocizzazione della tratta Milano-Pieve Emanuele, che dei lavori di adeguamento del ponte sul Po a Bressana. Inoltre, sono in corso gli interventi di adeguamento delle opere d'arte esistenti nella tratta Milano-Pavia, le verifiche sulle opere d'arte con luce superiore ai tre metri nella tratta Rogoredo-Tortona e i lavori di realizzazione dell'ACCM sulla tratta Pavia-Voghera.

Il completamento delle citate opere avverrà per fasi. In particolare, riguardo alle interruzioni inerenti alla manutenzione straordinaria sul ponte del fiume Po, interventi per un valore di 40 milioni di euro, saranno condotti in tre fasi: interruzione binario dispari da giugno a luglio 2025, interruzione della linea da luglio ad agosto 2025, interruzione del binario pari a settembre 2025.

Inoltre, sono previsti interventi per il quadruplicamento, per fasi funzionali, della linea Milano-Genova tra Rogoredo e Pavia. Per la prima fase, tra Rogoredo e Pieve Emanuele, con un costo di 319 milioni di euro interamente finanziati, sono in corso gli interventi per la realizzazione dell'opera, con previsione di completamento a partire da giugno 2026. La linea è tra i traguardi del PNRR e risulta completamente allineata rispetto alle scadenze. Per la seconda fase, relativa alla tratta Pieve Emanuele-Pavia, è in corso l'*iter* autorizzativo del progetto ed è stata conclusa la valutazione di impatto ambientale. Il costo è pari a 644 milioni di euro e sono stati finanziati 9 milioni di euro per le fasi progettuali, che consentono, per effetto dei poteri conferiti al commissario di Governo, di concludere l'*iter* autorizzativo. Vale la stessa cosa per la TAV. Successivamente, a norma di legge, per le opere dove è previsto un commissario sarà inserita in via prioritaria la copertura dei finanziamenti.

Per quanto riguarda il quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera, il cui costo è pari a 900 milioni di euro, sono stati finanziati 21.3 milioni di euro per la progettazione. Il progetto è stato inviato al

Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE) a fine aprile 2024 per la valutazione di impatto ambientale ed è tuttora all'esame del citato dicastero. Con ordinanza n. 15 del 21 ottobre 2024, il commissario ha avviato la procedura per l'approvazione del progetto.

Sono, altresì, in corso lavori sul PGR di Tortona per gli interventi di *upgrading* tecnologico finalizzati a predisporre l'innesto con la nuova linea del Terzo Valico, che saranno completati per fasi entro il 2028. Tali interventi, il cui costo è pari a 104 milioni di euro, sono stati interamente finanziati a valere sull'aggiornamento 2024 del contratto di programma MIT-RFI — Parte Investimenti e fondi PNRR.

Per il quadruplicamento della tratta Pavia-Voghera è in corso la realizzazione del documento delle alternative progettuali. A valle della progettazione potranno essere definiti i costi e i tempi di realizzazione dell'opera.

Ho risposto, dunque, a tutte le domande che mi sono state sottoposte.

PRESIDENTE. Grazie, Viceministro, per la disponibilità. È stato più che esauriente. Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna del documento depositato dal Viceministro Rixi (*vedi allegato*)

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ENZO AMICH. Grazie, Viceministro. La ringrazio di cuore per l'audizione di oggi, perché dimostra, per l'ennesima volta, che quello che serviva è concretezza e disponibilità per cambiare passo rispetto agli anni passati. La mole di lavoro che si sta svolgendo ci permette di affrontare il futuro con ottimismo, anche alla luce delle prossime scadenze.

Prima parlavo con il collega Molinari in merito alla possibilità di svolgere un sopralluogo nella provincia di Alessandria su tutto ciò che è Terzo Valico, perché Genova e il retroporto di Genova sono territori che conosce perfettamente e che, a nostro avviso, sono di vitale importanza per lo svi-

luppo e dove si riscontrano diversi rallentamenti su alcuni lavori, tipo il ponte di Bressana e la linea Tortona-Voghera. Pertanto, chiedo al presidente se fosse possibile, come Commissione Trasporti, riuscire a organizzare un sopralluogo sul posto.

Grazie.

ANTHONY EMANUELE BARBAGALLO. Anche noi ringraziamo il Viceministro per la disponibilità e la pazienza che ha avuto nell'affrontare i temi che gli abbiamo sottoposto con le nostre domande.

Io vorrei fare alcune considerazioni a proposito delle nomine. Ritengo che il Viceministro abbia centrato il punto: appartengono alla *holding*, sono state scelte nella *holding*, scelte di altri Ministeri. Da questo punto di vista però noi non ci fermeremo, perché a nostro avviso esiste un'incompatibilità. Chi le ha fatte? La *holding* con la copertura del Ministero dell'economia e delle finanze? Non abbiamo ben capito se ci sia anche una copertura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La *holding* in particolare si dovrà assumere le sue responsabilità. D'altronde, la considerazione che ha fatto l'amministratore delegato Donnarumma, in occasione di un'audizione svolta presso la Commissione, per cui la panchina è corta e deve utilizzare sempre le stesse persone, per noi è inaccettabile.

Faccio inoltre presente che per la prima volta, dopo l'informativa del Ministro Salvini in Aula e dopo l'intervento dell'amministratore delegato Donnarumma, abbiamo sentito parlare di ritardi. Certamente le motivazioni e le argomentazioni sono diverse, però per la prima volta si è aperto un *file* sui ritardi, che speriamo poi di approfondire anche per capire quali sono le possibili soluzioni. Speriamo che il prossimo anno si registri un miglioramento, perché se continua questa situazione sarà veramente un disastro.

ANDREA CASU. Grazie, Viceministro. Abbiamo avuto un lungo confronto, quindi cercherò di essere molto sintetico nel trattare alcuni punti sui quali penso possa essere utile svolgere un ulteriore approfondimento.

Sappiamo che la funzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riguardo alle nomine è una funzione di vigilanza, ma rispetto alle risposte che abbiamo ricevuto alla nostra prima domanda sulle nomine mi corre l'obbligo di fare un ulteriore passaggio. Dal momento che le nomine le compie il Ministero dell'economia e delle finanze — e noi sappiamo qual è la funzione — noi abbiamo presentato un'interrogazione a questo Ministero.

EDOARDO RIXI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi perdoni un attimo, la interrompo solo per fare presente che queste sono nomine di secondo livello che fa la *holding*, mentre il Ministero dell'economia e delle finanze deve solo verificarne la compatibilità con la legislazione vigente.

ANDREA CASU. Noi abbiamo presentato un'interrogazione al Ministero dell'economia e delle finanze e un'interpellanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Aula e abbiamo ricevuto una risposta in cui sostanzialmente ci è stato detto che non potevano ancora rispondere perché erano in attesa di valutare le carte, che ancora non erano arrivate. Poi abbiamo presentato queste ulteriori domande, ma nel frattempo si è compiuto anche il consiglio di amministrazione, quindi è chiaro che queste domande sono datate a un tempo che è precedente rispetto agli ultimi fatti. Vorrei però sollevare una questione, dato che è stata citata anche nell'ambito del ruolo di vigilanza che svolge il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su tutte queste procedure, ruolo che comunque gli è attribuito e si differenzia dal ruolo che ha il MEF nel concedere il nulla osta. La domanda che vorrei porre è molto semplice. Si è parlato di una situazione in concreto, di *audit* e di pareri resi da esperti. Ebbene, dato che noi abbiamo rivolto atti di sindacato ispettivo — che poi, ai sensi del nostro regolamento, non essendo risultata soddisfacente la risposta, abbiamo convertito in mozione — e poiché abbiamo chiesto al Governo di metterci a conoscenza di queste procedure e di questi aspetti, noi

formuliamo questa domanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla luce della sua funzione di controllo, al Ministero dell'economia e delle finanze alla luce della sua funzione di nulla osta e al gruppo, i cui rappresentanti abbiamo avuto qui in audizione e ai quali abbiamo rivolto direttamente il quesito. Ciò che noi vorremmo capire — e a questo punto ci rivolgiamo anche al presidente della Commissione — è quale sia lo strumento — perché se dobbiamo presentare un ulteriore atto di sindacato ispettivo o formulare un'ulteriore richiesta lo faremo — per sapere, oltre che esiste un *audit* e che esistono i pareri resi dagli esperti, quali siano questi pareri e queste dichiarazioni rese in autocertificazione dai soggetti coinvolti, che sono arrivati a dichiarare di non aver avuto alcuna funzione che vada a configurare quegli aspetti della norma. Vogliamo, ad esempio, sapere quali sono i pareri del collegio dei revisori e degli altri soggetti istituzionalmente coinvolti da quelle stesse procedure di nomina che sono state enunciate e richiamate sia in Aula in risposta alla nostra interpellanza, sia qui in Commissione in risposta alle nostre domande.

Se l'opposizione, in una democrazia, pone un quesito, la risposta può essere quella di dire che una risposta c'è. Tuttavia questa risposta non può essere solo un titolo, ma dovrebbe esserci un luogo a cui noi possiamo accedere per far sì che quel titolo sia declinato.

Concludo velocemente, presidente, facendo notare al Viceministro che alla domanda concernente gli incentivi alla logistica non è stata data una risposta. Avevamo infatti chiesto perché c'è un ritardo rispetto agli incentivi alla logistica del trasporto ferroviario merci e si è parlato dei 40 milioni annui derivanti dall'incentivo ferrobonus. Ma noi sappiamo, per tutti i problemi che ci sono con l'autotrasporto, che è sul piede di guerra per altre ragioni, che sono 1.600 i milioni di euro sull'autotrasporto. Pertanto chiedevamo le ragioni di questo squilibrio e da questo punto di vista non ravvediamo un passo in avanti.

Sulla misura « loco-carri » si pone sicuramente una questione procedurale, legata

agli errori che ha commesso il Governo, ma c'è anche un problema per le imprese, che hanno investito 700 milioni di euro per acquistare 200 nuovi locomotori, facendo affidamento su una procedura che è stata avviata e che poi — per qualunque ragione, che probabilmente riguarda più il Ministero dell'economia e delle finanze che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — non è stata perfezionata. Si tratta quindi di un problema a cui bisogna porre rimedio.

L'ultima questione riguarda i rimborsi, e poi concludo. È stato posto il tema del rimborso automatico — che noi chiediamo — e il tema delle direttive europee. Io non credo che, se ci sono due soggetti sull'Alta Velocità, uno vada contro le direttive europee e l'altro vada a favore. Io non so se la motivazione sia quella, che lei ha riportato, riguardante una scelta aziendale. Dopodiché, è chiaro che uniformare questo sistema deve essere nell'obiettivo dei cittadini.

ANTONINO IARIA. Vorrei cominciare con il tema della privatizzazione, perché a mio avviso la risposta fornita non ha senso. Non si capisce infatti se fate entrare o meno i privati. Lei dice una cosa, l'amministratore delegato ne dice un'altra ed il Ministro Salvini ne dice un'altra ancora. Diciamo che non sapete cosa fare su questo tema: è sicuro che volete privatizzare, ma non avete idea di come farlo, perché avete detto troppe cose contraddittorie. Tra l'altro, il pericolo di perdere, anche qui, pezzi della nostra rete infrastrutturale è molto presente. Rischiate di ripetere lo stesso errore che avete commesso con il fondo KKR e la parte della rete unica nazionale per quanto riguarda le telecomunicazioni.

Un altro aspetto importante riguarda la TAV. Ho sottomano una bellissima foto del Ministro Salvini al lavoro — che tra l'altro conserverò perché è una foto rarissima, che potrei vendere anche su eBay — in una conferenza stampa con il ministro dei trasporti francese Philippe Tabarot. Ebbene, in questa bellissima conferenza stampa il colloquio si è concentrato su Fréjus e Tenda, ma non si è parlato di TAV, ossia di un'opera che, come lei ha detto, solo di recente

impiega risorse per più di 9 miliardi di euro, ma in totale impiega circa 14 miliardi di euro, se non di più. Invece in questa conferenza stampa tra i ministri dei trasporti italiano e francese non si è parlato di TAV. Tra l'altro, vi ricordo che il vecchio ministro dei trasporti francese aveva detto che probabilmente la parte francese avrebbe congelato il progetto, per poi riprenderlo fra un bel po' di anni.

Lei ha parlato di insiemi e ha detto di non confondere le cose, però un tema sono i soldi buttati per la TAV, un altro tema sono i soldi buttati per il ponte sullo Stretto e un altro tema ancora sono i soldi che mancano al trasporto pubblico locale. Il discorso fondamentale è quindi che i soldi buttati avrebbero potuto essere impiegati per il trasporto pubblico locale, che è lo stesso insieme. Quello sarebbe stato un insieme efficiente, se avessimo spostato i soldi da queste due opere inutili per destinarli al trasporto pubblico locale. I vostri sono quindi insiemi che non funzionano.

Passo all'ultimo tema che vorrei trattare. Lei ha detto semplicemente che c'è un investimento per l'attraversamento stabile dello Stretto con l'ammodernamento delle due navi — ovvero la nave ibrida, se ho capito bene, e la nave Iginia — ma non ha parlato minimamente di un progetto che avrebbe risolto l'attraversamento stabile dello Stretto per i treni ad Alta Velocità, ossia il famoso progetto di navi lunghe duecento metri, con un nuovo porto a Villa San Giovanni in grado di ospitarle, che avrebbero potuto portare i treni ad Alta Velocità di lunghezza minore — che esistono nel mercato — e avrebbe evitato questo discorso del ponte.

Un'altra bugia — o errore — di natura tecnica che ha detto è che il ponte sullo Stretto non verrà mai chiuso, perché non è vero. Ogni ponte a sbalzo superiore a 500 metri, quando c'è vento forte o si registrano delle scosse sismiche, che sono cose che non so se possano capitare nello Stretto di Messina, viene sottoposto ad almeno due o tre giorni di chiusura al fine di verificare se ci siano stati danni, mentre se ci sono stati danni, malfunzionamenti o problemi di altro genere viene chiuso per più tempo.

Di conseguenza, non è vero che il ponte sullo Stretto di Messina non sarà mai chiuso anche in presenza di condizioni meteo o sismiche ordinarie. Vi ricordo che il ponte sullo Stretto di Messina è lungo tre chilometri, non 500 metri, quindi questi problemi sono molto più potenti.

Per il resto, io ho presentato un'interrogazione sul ponte di Bressana, a cui lei ha fatto un riferimento che mi ha preoccupato. Da quello che so i lavori dovrebbero durare tutta l'estate, invece lei ha detto che si appropiterà per fare ulteriori lavori su quella linea. Ma questo è un argomento che tratterò con la prossima interrogazione.

Grazie.

PRESIDENTE. Do la parola al Viceministro Rixi per la replica.

EDOARDO RIXI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie. Sul tema delle visite decide la Commissione. Noi ovviamente siamo assolutamente favorevoli al fatto che la Commissione vada a visitare i cantieri. Tra l'altro, su quell'area stiamo anche progettando il nuovo interporto di Alessandria Smistamento, con il recupero di un'area di due milioni di metri quadri all'interno della città di Alessandria, abbandonata da tempo ormai immemorabile. È il più grande scalo ferroviario in disuso del Paese, che verrà riutilizzato garantendo un equilibrio con la città e, quindi, valorizzando le aree e dando un importante sviluppo di retroporto rispetto alla portualità genovese. Credo ci siano dietro i progetti degli altri corridoi e tutta una serie di progettazioni che consentiranno di trasformare in maniera efficiente il sistema retroportuale.

Per quanto riguarda il tema della vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, voglio chiarire la questione. Io non dico che noi non c'entriamo niente per chissà quale ragione. Per legge il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si occupa del controllo del contratto di programma e della gestione del contratto di programma con RFI, ma non delle procedure delle nomine. Questo è un tema la-

sciato ai soci, perché parliamo di una società. Ricordo, infatti, che questo Paese, ad un certo punto, ha deciso che FS non dovesse essere più di proprietà esclusiva dello Stato, ma dovesse essere una società dello Stato e, in quanto società, dovesse avere una propria autonomia, che è prevista nelle condizioni stabilite a livello europeo per far sì che parte dei suoi investimenti non siano nel bilancio dello Stato, ma che possa ricorrere all'indebitamento bancario. Non può quindi esserci un comportamento, da parte del mio Ministero nei confronti del gruppo, che sia penetrante nei processi interni di *audit*. Questo lo dico perché è un tema: c'è la separazione tra il pubblico, che in questo caso è lo Stato, e una società dello Stato, ossia FS, che può accedere anche al mercato dell'indebitamento privato, come anche ANAS, proprio perché ha una forma separata rispetto all'amministrazione pubblica. Su questo c'è stata una divisione dei poteri: al Ministero dell'economia e delle finanze è stata data la funzione, come socio dell'azienda, di vigilare sulle nomine per quanto riguarda la *holding* e di verificare la congruità dei processi di nomina rispetto alle scelte, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stata invece assegnata la funzione di controllo della parte infrastrutturale dell'azienda.

Detto questo, visto il dibattito che si è creato e le tensioni che si sono determinate, che oggettivamente non aiutano un'azienda di Stato, poiché noi vogliamo cercare di migliorare il servizio e, quindi, dialogare di più sul tema dei ritardi e dei rimborsi — sui quali le vengo dietro — e di meno sul tema delle nomine, mi preme sottolineare che a me non interessa chi sia l'amministratore, purché faccia bene il suo lavoro. Su queste scelte, che sono state fatte sicuramente in un momento in cui le nomine erano sfasate tra la *holding* e alcune partecipate, c'è stato l'insediamento di un nuovo amministratore delegato della *holding*, che ha predisposto il suo piano per rilanciare l'azienda, che ha ereditato in una situazione che presenta alcune criticità, che peraltro ci rimproverate tutti i giorni. Di conseguenza, noi ci siamo attivati garan-

tendo all'amministratore delegato una copertura, come Governo, alle sue scelte, per consentirgli di individuare la squadra che, a suo giudizio, potesse essere la migliore per realizzare un piano di efficientamento dell'azienda. Nell'ambito di tali scelte ha individuato alcuni spostamenti all'interno dell'azienda e si è preoccupato di parlare con il soggetto interessato da parte del Governo, ossia il Ministero dell'economia e delle finanze, per capire se si potesse o meno eseguire questo spostamento. La risposta, che vi ho letto, è stata che non c'è un divieto di legge, ma bisogna solo verificare, con un *audit* interno, se ci sia o meno una compatibilità. L'azienda ha quindi seguito quella strada in maniera assolutamente lineare.

È evidente che dentro qualsiasi azienda ci sono delle tensioni, perché se si sceglie una persona piuttosto che un'altra per ricoprire la carica di amministratore o direttore, si accontenta qualcuno ma si scontenta sicuramente qualcun altro. Tuttavia, dal punto di vista della trasparenza sono state osservate le norme. Poi a chi bisogna chiedere o a chi non bisogna chiedere, quello è un tema che bisogna verificare, perché il collegio dei revisori interessato è quello della *holding*. Vorrei peraltro ricordare, per massima prudenza di tutti, che abbiamo anche un magistrato della Corte dei conti che siede nel consiglio della *holding* e che se siamo giunti con ritardo ad alcune nomine è stato perché ci è stato chiesto di mantenere la massima prudenza in qualsiasi tipologia di nomina. Stiamo comunque parlando di una fase transitoria.

Come parlamentare ritengo che sia giusto che lei formuli tutte le domande e le richieste, ma è altrettanto giusto avere presente che, trattandosi di un gruppo e avendo delle procedure interne, le domande devono essere rivolte al gruppo.

Con riferimento al tema dei rimborsi, mi sembra di aver detto nella risposta che noi puntiamo a creare una situazione analoga tra Italo e Trenitalia nella gestione dei rimborsi sull'Alta Velocità. Su questo tema, quindi, le veniamo dietro. Sul tema dei ritardi faremo ovviamente le dovute veri-

fiche sulle cause, così da poter cercare di risolverle.

Rispetto al tema posto dal gruppo del Movimento 5 Stelle — e anche se non lo vedo presente, voglio comunque rispondere — ribadisco che parte dei ritardi sulle opere ferroviarie di questo Paese è dovuta alla loro azione politica. La TAV e il Terzo Valico dei Giovi li abbiamo tenuti fermi per una vita. Oggi abbiamo una manifestazione «No TAV» a Vicenza. Quindi, io vorrei capire perché, da una parte, ci si chiede di rinnovare il sistema ferroviario, mentre dall'altra parte, quando facciamo degli investimenti, si vanno a infuocare i territori, dicendo che quell'investimento comporta una distruzione del suolo invece che un vantaggio. Io ricordo ancora l'incontro che ho avuto a Palazzo Chigi quando ero Vice-ministro, tre Governi fa, sul mantenimento degli investimenti sulla Torino-Lione, poiché si riteneva che, siccome sarebbero passati meno camion dai valichi alpini, lo Stato avrebbe incassato di meno sulle accise del gasolio. Queste sono state le argomentazioni che hanno portato avanti.

Io chiedo quindi se ci sia la condivisione da parte di tutte le forze politiche della volontà di incrementare la potenzialità della rete o se, invece, c'è qualcuno che è contrario a potenziare il servizio ferroviario nazionale. In questo caso, però, lo dica, perché qualsiasi cosa è legittima, ma ciò che non è legittimo è sperperare il denaro pubblico. Noi dobbiamo sapere se nel Paese alcune opere, indipendentemente da chi oggi è al Governo, si porteranno avanti oppure no, perché noi non possiamo avere ritardi di ventun anni su opere come il Terzo Valico dei Giovi, che dovrebbe collegare il primo porto del Paese con la prima realtà industriale del Paese, a causa di scelte a volte politicamente infelici.

Questi sono temi che, dal mio punto di vista, presuppongono una condivisione tra maggioranza e minoranza, perché quando diciamo che nei prossimi dieci o dodici anni investiremo 200 miliardi di euro in ferrovie vorremmo sapere se, anche qualora noi perdessimo le future elezioni, chi verrà dopo di noi questi investimenti li porterà avanti, altrimenti facciamo uno

sforzo incredibile per poi non dare un risultato ai cittadini. Questi sono i temi su cui ci deve essere un coinvolgimento generale.

Per quanto riguarda la questione delle scosse sismiche, personalmente ritengo che, qualora dovesse esserci una scossa sismica sullo Stretto di Messina, come il traghetto non imbarcherebbe un treno, così nessuno potrebbe attraversare il ponte. Il problema è che l'Alta Velocità con il traghettamento del convoglio non è possibile, perché un treno che impiega un'ora e mezza per attraversare lo Stretto non è più un treno ad Alta Velocità. Non ci sarà nessuno disposto a pagare un biglietto, peraltro salato, per prendere un Frecciarossa che per andare da Palermo a Roma impiega 8-9 ore. Non ci sarà nessuno. Il problema che quindi abbiamo è che, se vogliamo portare l'Alta Velocità sotto Salerno, in Calabria o in Sicilia, dobbiamo realizzare delle percorrenze che siano accettabili ed in tal senso il ponte sullo Stretto ridurrebbe i tempi di percorrenza da un'ora e mezza a tre minuti. Pertanto, dal punto di vista della

percorrenza ferroviaria, il ponte sullo Stretto è l'opera più efficace a livello nazionale, più del Terzo Valico, del Brennero e della TAV, perché ha tempi di riduzione del percorso che non si riscontrano in nessun'altra opera ferroviaria all'interno del territorio nazionale. Al riguardo, si può essere favorevoli o contrari, ma anche qua mi sembra che ci sia una preclusione al servizio di Alta Velocità, che invece è il servizio del futuro per l'utenza. Lo dico tenendo presente le posizioni su tutte le opere, compreso il nodo di Firenze, che è stato bloccato per anni e che oggi costituisce uno dei problemi più rilevanti nell'ambito del trasporto ferroviario nazionale.

PRESIDENTE. Non essendovi ulteriori richieste di intervento da parte dei colleghi, ringrazio il Viceministro per la relazione svolta e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.35.

*Licenziato per la stampa
l'8 maggio 2025*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

Audizione IX Commissione - Trasporto ferroviario**1. Investimenti manutenzioni sulla rete negli ultimi anni**

	Manutenzione Straordinaria	Manutenzione ordinaria	TOTALE (MILIONI)
2009	939	978	1.917
2010	944	949	1.893
2011	731	984	1.715
2012	769	905	1.674
2013	697	886	1.583
2014	813	881	1.694
2015	1.362	858	2.220
2016	1.517	852	2.369
2017	1.669	894	2.563
2018	1.669	1.002	2.671
2019	1.583	1.058	2.642
2020	1.657	1.106	2.763
2021	1.846	1.204	3.050
2022	1.964	1.254	3.218
2023	2.619	1.173	3.792

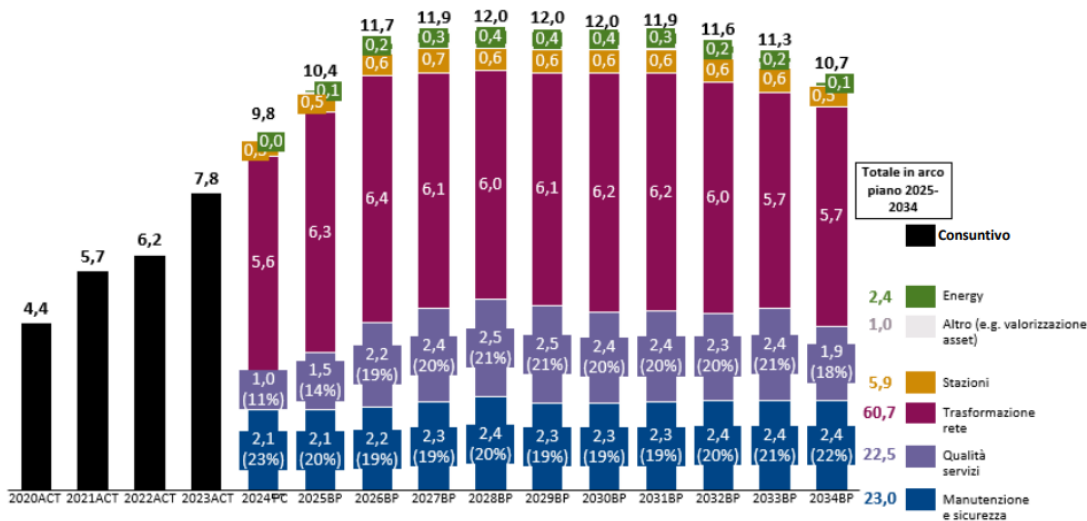


2. Piano investimenti RFI 2025-2034

RFI: ~€115mld di investimenti per il periodo 2025-2034

Valori in mld€

di cui ~40% focalizzati sulla qualità del servizio, manutenzione e sicurezza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale



~58 mld di investimenti previsti nel primo quinquennio 2025-2030

Tipologia di spesa

3. Investimenti > 10 mld

AV-AC Salerno - Reggio Calabria	17,49
AV-AC Salerno - Reggio Calabria completamento	12,76
Roma-Pescara completamento	12,75
Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi	10,62
TOT. 54 MLD	

4. Investimenti > 1 mld

N. 35 investimento per un totale di 87 miliardi

5. Km di rete in costruzione negli ultimi anni

Nei prossimi dieci anni, come previsto nel Piano Industriale, saranno realizzate nuove infrastrutture per uno sviluppo complessivo di poco più di 700 km di nuova rete. Se si vogliono considerare anche i raddoppi di linee



già esistenti i km di rete “oggetto di intervento”, saliranno complessivamente ad un valore di **circa 1250 km**.

6. Km di rete costruiti negli ultimi 20 anni

I km di rete al 31/12/2024 eserciti da RFI sono 16.879, di cui il 73% elettrificata e il 46% a doppio binario. **Negli ultimi 20 anni sono state attivati poco più di 1.000 km di rete** (di cui 855 km nel periodo tra il 2005 e il 2009, dove sono state attivate la maggior parte delle linee AV). Se si considerano solo **gli ultimi 10 anni, le nuove attivazioni hanno interessato poco più di 100 km di rete**.

7. Volume traffico: treni, passeggeri e merci

Per quanto riguarda il **traffico AV** i volumi complessivi circolati sono cresciuti dai 308 treni al giorno del 2017 ai 377 del 2024 con **punte giornaliere superiori a 400**.

Per quanto riguarda il traffico IC i volumi circolati sono leggermente decresciuti dai 184 treni al giorno del 2017 ai 179 del 2024.

I **treni regionali** circolati sono passati dai 7.273 treni al giorno del 2018 ai **7.603 del 2024**.

I treni merci sono leggermente decresciuti dai 539 treni al giorno del 2018 ai 515 del 2024.

8. Dati Puntualità nel corso degli anni

Alta velocità:

- media tra il 2019 e 2024: **77%** (stabile nonostante investimenti PNRR)
- media ottobre 2024 – febbraio 2025: **81%**

Intercity:

- media tra il 2019 e 2024: **84.5 %**
- media ottobre 2024 – febbraio 2025: **89%**

Regionali

- media tra il 2019 e 2024: **89%**



- media ottobre 2024 – febbraio 2025: **91%**

9. Età della rete

La maggior parte delle **Opere d'Arte sulla rete nazionale** ha una vetustà media che si aggira intorno agli **80 anni**.

Mentre le linee AV/AC possiedono opere d'arte con una vetustà media di circa **17 anni**.

Per quanto riguarda gli altri sottosistemi ferroviari con una durata di vita utile e un ciclo di rinnovo più rapidi, quali **l'armamento ferroviario** e la **trazione elettrica**, si registrano valori medi di **vetustà rispettivamente di circa 14 anni e 17 anni per la rete AV/AC**, mentre di **30 anni e 40 anni per la rete convenzionale**.

10. Cantieri

La media di cantieri attivi al giorno per il **2020-2023** sono stati pari a circa **1.000** (nuove opere 600 e Manutenzione 400);

Per il 2024 i cantieri medi al giorno sono stati pari a circa 1.200 (nuove opere 700 e 500 manutenzione);

Per il 2025 si stima un numero di cantieri attivi medi al giorno in lieve aumento pari a circa 1250 (nuove opere 700 e 550 manutenzione).

11. ERTMS

Km già attrezzati con tecnologia ERTMS sono circa 1.100.

RFI ha già appaltato nuovi investimenti tecnologici per l'attrezzaggio ERTMS di ulteriori circa 4.200 km di rete esistente e di circa 500 km di nuove infrastrutture native direttamente con tecnologia ERTMS.

12. Tecnologie ed età dei principali nodi

- ACEI Milano C.le 1984
- ACEI Firenze SMN 1966
- ACEI Napoli C.le 1955
- ACEI Torino Porta Nuova 1990
- ACC Roma Termini 1999



PAGINA BIANCA



19STC0139100