

**Commissione Lavori pubblici, comunicazioni (8ª) del Senato – Audizioni nell'ambito dell'esame dell'[Atto di Governo n. 352](#) Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci.**

**Audizione in videoconferenza dei vertici di RFI Reti Ferroviarie Italiane S.p.A.** dell'8 febbraio 2022 – Sintesi diretta web.

**Interviene la dott.ssa Fiorani – AD di RFI**

L'AD Fiorani introduce il tema dell'audizione attraverso la presentazione di slides. La programmazione derivante dall'aggiornamento 2020-2021 apporta un incremento per 31,8 miliardi del portafoglio progetti con una serie di investimenti quali:

- **l'estensione della rete AV** – 17,1;
- la **digitalizzazione** e lo **sviluppo tecnologico** – 3,3;
- lo sviluppo dei **sistemi regionali** – 3,2;
- il miglioramento dei **livelli di resilienza** – 3,2;
- il potenziamento degli **itinerari merci** – 2,8;
- il potenziamento dei **nodi metropolitani** – 2,1.

I principali obiettivi riguardano:

- lo **shift modale** verso la modalità ferroviaria;
- la **decarbonizzazione**;
- la **transizione digitale**;
- il valore sui **livelli occupazionali** diretti e indiretti;
- **inclusione sociale e crescita economica**.

L'AD di RFI sottolinea come da **marzo 2022** si procederà all'avvio della **contrattualizzazione dei nuovi CdP-S e CdP-I per il 2022-2026**. In questi contratti di programma si definiranno i fabbisogni finanziari prospettici per il periodo di riferimento, in coerenza con le strategie del MIMS. Le prime analisi mostrano **55 miliardi di euro (Investimenti) e 11 miliardi (servizi)**, sulla base di studi di fattibilità e maturità dei progetti vigenti.

L'AD poi passa ad analizzare il **CdP-S (servizi)**, indicando come sia articolato in quattro sottosistemi:

- infrastruttura fisica – 1,5;
- infrastruttura energetica – 0,2;
- infrastruttura tecnologica – 0,3;
- manutenzione e internalizzazione – 0,2.

L'AD ritiene che con gli investimenti si modificheranno i numeri di km di binari rinnovati, deviatoli, giunti, ponti/gallerie, km di linea. L'effetto dell'investimento farà scendere **da 28 anni a 26 anni la vetustà media delle infrastrutture**.

Per quanto concerne, invece, il **CdP-I (investimenti)**, esso ammonta a **213,4 miliardi** (109 di opere già finanziate e 104 di opere programmate e non finanziate di cui 54,6 nel corso del 2022-2026 e 49,7 a completamento sul prossimo CdP). Gli interventi in "*Sicurezza e adeguamento standard tecnici*" saranno 12,7 per le opere in corso già finanziate, 8 miliardi da finanziare per il 2022-2026 e 18,4 miliardi per le opere a completamento dopo il 2026. Gli investimenti in "*Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento*", invece, saranno 7,9 miliardi per opere già finanziate, 5,4 da finanziare per il 2022-2026 e 5,8 miliardi da completare dopo il 2026. In fine, gli investimenti in "*Sviluppo infrastrutturale, direttrici, nodi e linee regionali*" saranno 88,5 miliardi in opere già finanziate, 25,5 a completamento dopo il 2026 e 41,2 miliardi da finanziare

per il 2022-2026 (Completamento opere PNRR, progetti speciali – Olimpiadi, Giubileo, Ryder Cup, completamento TEN-T core, interventi commissariati, nuove esigenze di investimenti – PFTE). L'AD ricorda che i programmi di investimento strategici in materia di mobilità ferroviaria tengono conto di **temi globali** (urbanizzazione e gap territoriali, crescita della domanda di mobilità, innovazione tecnologica, cambiamento climatico, agenda 2030, politica europea di trasporto) e che l'attenzione verso tali temi conduce all'approntamento di strategie di investimento mirate alla soluzione di tali problemi. Gli elementi di contesto, il gestore, dunque, li traduce in elementi pratici:

- una **rete passeggeri più integrata e accessibile, più veloce, più capillare e performante;**
- una **rete merci più integrata e intermodale;**
- una **rete più sicura, robusta e resiliente** (ambiti trasversali).

La dott.ssa Fiorani passa in rassegna rapidamente tutte le altre slides che spiegano in dettaglio le misure e gli interventi di RFI che insistono sul CdP 2022-2026, con particolare riferimento a:

- **Resilienza infrastrutturale;**
- **Adeguamento a standard tecnici di interoperabilità** (sicurezza in galleria, adeguamento a STI, risanamento acustico, soppressione passaggi a livello, miglioramento sicurezza sismica, sviluppo flotta navale per la continuità territoriale);
- **Sviluppo nuove tecnologie;**
- **Accessibilità delle stazioni;**
- **Trasporto pubblico locale** (bacini regionali, aree metropolitane e aree turistiche);
- **Diretrici di interesse nazionale** (trasversale padana, Torino-Lione, Liguria-Alpi, Genova-Ventimiglia, Tirrenica nord e accesso ai porti tirrenici, Cagliari-Sassari/Olbia, Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Catania-Messina, trasversale meridionale, Napoli-Bari, Adriatico-Jonica, trasversali appenniniche Centro Italia, Verona-Brennero);
- **Collegamenti ferroviari a porti e terminali** (quote modali, porti e terminali – al 2030 2 nuovi porti e 8 potenziati e 7 terminali potenziati);
- **Collegamenti ferroviari con gli aeroporti** (al 2030 11 nuovi collegamenti);
- **Nuove progettualità** (procedura di valutazione di fattibilità tecnico-economica).

In conclusione, la dott.ssa indica come nell'ambito dell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I sia stato introdotto un **fondo specifico** con una importante dotazione finanziaria (497 miliardi) ed è stato prodotto una **raccolta delle esigenze** (110 tavoli di ascolto, 72 piani di potenziamento, 49 intese, 47 commissioni parlamentari, 36 accordi-quadro) che rispondono a circa **250 esigenze di cui 52 principali** (inserite in appendice 10 dell'aggiornamento 2020-2021).

### **Domande dei Senatori**

La Sen. DI GIROLAMO Gabriella (M5S) lamenta l'impossibilità per la Commissione di intervenire sui contratti di programma e chiede se la Commissione possa comunque avere un'interlocuzione diretta con RFI (invio delle schede dei singoli progetti).

Il Presidente COLTORTI Mauro (M5S) chiede un approfondimento sull'idrogeno.

### **Repliche di RFI**

L'AD Fiorani indica che le schede sui progetti potranno essere inviate con un approccio relativo allo stato di avanzamento dei lavori.

Sull'idrogeno, l'AD indica che è stato chiesto di fare una linea di idrogeno (Terni-Sulmona). L'analisi fatta da RFI mostra che si possono trasformare circa 2.000 km di rete a idrogeno (non elettrificata, ma non tutta quella non elettrificata), pur tenendo conto che vanno definite le linee di sicurezza e gli aspetti regolatori (ruoli e produzione).

### **Audizione in videoconferenza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, dell'8 febbraio 2022 – Sintesi diretta web.**

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, illustra il precedente iter approvativo del CdP ferroviario (ex L. 238/1993 e D.lg. 112/2015) che conteneva anche con alcuni doppi passaggi (come quello in Corte dei conti) e che era articolato in 12 passaggi. A tal proposito, il Ministro ricorda come l'iter approvativo del 2007 aveva avuto una lunga durata, che nel caso dei rinnovi del 2010, 2012 e 2018 era arrivata fino a 3 anni.

La riforma prevista dal PNR (art. 5 del DL 152/2021) ha definito un **nuovo iter**, articolato in **3 macro-fasi** e una **durata complessiva massima di 8 mesi**. Il nuovo iter ha assicurato una **maggiore rilevanza all'indirizzo strategico delle Camere e della Conferenza unificata**, anche grazie alla durata quinquennale del documento strategico con aggiornamento dopo un triennio, sia un **iter più snello e tempi definiti per legge** che permettono di affrontare la sfida del PNRR senza ridurre l'importanza degli attori in gioco.

Le 3 macro-fasi sono:

- **Indirizzo strategico**
  - o Presentazione entro il 31 marzo entro l'anno precedente;
  - o Parere della CU e delle CP;
  - o Recepimento dei pareri e approvazione del documento programmatico;
- **Approvazione amministrativa**
  - o Predisposizione dello schema di CdP che recepisce il DP;
  - o Informativo all'ART e ai richiedenti potenziali;
  - o Approvazione con delibera CIPESS dello schema di contratto;
  - o Registrazione della CdC;
- **Sottoscrizione e aggiornamenti**
  - o Sottoscrizione del CdP da parte del MIMS/RFI entro 15 gg.;
  - o Aggiornamento annuale del CdP con risorse LdB;
  - o Relazione annuale alle Camere sull'attuazione e aggiornamento triennale.

Le principali **finalità** del documento strategico sono:

- Individuare le esigenze in materia di mobilità passeggeri e merci;
- Individuare criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale;

mentre i principali **contenuti** riguardano l'individuazione:

- degli assi strategici;
- degli interventi prioritari sulle direttrici e le priorità;
- la localizzazione degli interventi;
- la ricognizione dei fabbisogni per la manutenzione;
- delle metodologie di valutazione degli investimenti;
- dei criteri di valutazione delle performance del gestore e relative premialità.

La struttura del documento è articolata in **3 parti**:

- **Obiettivi strategici** della politica delle infrastrutture e della mobilità;
- **Descrizione** dell'attuale CdP 2017-2021 e dell'aggiornamento 2020-2021, le risorse disponibili per il 2022-2026 e l'indicazione delle priorità degli interventi;
- **Metodologia di valutazione** *ex ante*, *ex post* e *in itinere*.

Le linee programmatiche tengono conto del *green deal europeo*, dell'Agenda 2030 e delle linee programmatiche UE e sono orientate su due diverse direttrici: la prima per **soddisfare le necessità immediate del sistema dei trasporti** (manutenzione del patrimonio, miglioramento dell'efficienza, tempestiva attuazione degli investimenti programmati, riforme di sistema), la seconda rivolta alla **realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti**.

Come obiettivo di medio-lungo termine, il documento prevede lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto a lunga percorrenza e locale, nonché la riduzione delle disuguaglianze territoriali e delle emissioni di gas climalteranti e dell'inquinamento.

I programmi di sviluppo e i progetti di investimento sono rivolti al miglioramento dell'accessibilità e delle prestazioni, attraverso le seguenti **azioni**:

- Piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T;
- Potenziamento e messa in sicurezza della circolazione ferroviaria;
- Aumento della resilienza alla crisi climatica;
- Potenziamento ed estensione dell'AV;
- Miglioramento delle reti regionali, interregionali e locali;
- Miglioramento del sistema logistico nazionale;
- Aumento della qualità delle stazioni;
- Innovazione tecnologica.

Le **linee di azione** si inseriscono nel percorso già avviato con DEF (allegato infrastrutture) e con il PNRR e riguardano in particolare:

- Completamento delle direttrici della rete TEN-T;
- Estensione del sistema AV nel Sud del Paese;
- Sviluppo di connessioni veloci trasversali;
- Potenziamento dei nodi ferroviari regionali e metropolitani;
- Estensione del sistema ERTMS a tutta l'infrastruttura ferroviaria italiana;
- Elettificazione delle linee ancora a gasolio.

Il Ministro ricorda che la rete europea TEN-T è organizzata in corridoi e sottolinea come una vittoria avere fatto **inserire l'Adriatica**, oltre al corridoio tirrenico, e il **Porto di Civitavecchia** all'interno della rete Core.

Il Ministro poi descrive i **due CdP**: uno per la parte Servizi (manutenzione ordinaria e straordinaria) e uno per la parte Investimenti (Sicurezza e adeguamento a standard tecnici, tecnologie per la circolazione, upgrading, stazioni, progetti di sviluppo).

I **macro-filoni di investimento** sono due:

- Programmi di investimento di **upgrading della rete esistente**;
- Progetti di investimento per lo **sviluppo della rete**.

Il documento dettaglia strategie e fornisce indicazioni su:

- Programmi di manutenzione;
- Programmi di resilienza al *climate change*;
- Programmi di sviluppo tecnologico;
- Programmi per l'accessibilità delle stazioni;
- Progetti di fattibilità;

- *Project review*;
- Ultimo miglio dei porti e degli aeroporti;
- Sperimentazioni e innovazioni ambientali.

In fine, il Ministro sottolinea l'importanza data alla **valutazione ex ante** (linee guida), **ex post** (revisione triennale del CdP e degli aggiornamenti annuale) e **in itinere** (scostamenti/penali).

In conclusione, il Ministro ricorda come su richiesta della competente commissione della Camera abbia trasmesso un'**integrazione del documento strategico** con una tabella contenente le direttrici prioritarie e un aggiornamento dei costi (da 77 a 81 miliardi di euro). Il Ministro, a tal proposito, ricorda che la Genova-Ventimiglia è stata inserita tra gli interventi prioritari e che sono inoltre state inserite le risorse aggiuntive previste nella legge di bilancio 2022. Illustrando la tabella con l'ammontare dei costi e l'indicazione del fabbisogno residuo finale, il Ministro indica come, coerentemente con l'Allegato Infrastrutture al DEF, il Governo abbia lavorato per colmare il *gap* di risorse iniziale.

### **Domande dei Senatori**

Il sen. CAMPARI Maurizio (L-SP-PSd'Az) lamenta che il CdP, nel nuovo iter, non passa più nelle Commissioni. Ritiene sia una stortura che debba essere riportata a come era prima.

Lamenta che l'aggiornamento del documento è stato fornito alla Camera e non al Senato.

Reputa positivo che c'è un occhio di riguardo sulle grandi stazioni, ma ritiene che vi sia bisogno di concentrare le attenzioni anche sulle piccole e medie stazioni (affitti insostenibili, poche attività e poco presidio del territorio dovuto al degrado e all'abbandono).

La sen. PERGREFFI Simona (L-SP-PSd'Az) lamenta il mancato passaggio del CdP nelle Commissioni parlamentari e nella Conferenza unificata (non nella programmazione annuale e triennale).

Lamenta che l'allegato non è stato mandato alle Commissioni e chiede se si può aggiungere qualcosa nell'allegato (opere).

Chiede che vi sia più attenzione alle piccole stazioni, quali presidio territoriale. Ritiene che togliere i parcheggi significhi bloccare lo scambio intermodale.

Ritiene che la chiusura dei passaggi a livello non sia accompagnata da una viabilità alternativa.

La sen. DI GIROLAMO Gabriella (M5S) lamenta il mancato passaggio del CdP nelle Commissioni parlamentari, fermo restando che il documento strategico indica tutta la mobilità delle merci e dei passeggeri in una logica complessiva. Pur comprendendo la velocità entro il quale ci si deve muovere, ritiene che il documento contenga anche opere che non hanno i tempi stretti del PNRR. Ritiene che si debba mantenere un rapporto costruttivo con le Commissioni, quanto meno per le opere al di fuori del PNRR.

Il sen. MARGIOTTA Salvatore (PD) ritiene il documento ben fatto e ben costruito. Osserva che gran parte delle opere sono del PNRR (spendibili).

Chiede di smentire i dubbi che circolano sulla possibile rimodulazione del PNRR per far fronte ai termini stringenti di chiusura entro il 2026.

Il sen. D'ARIENZO Vincenzo (PD) reputa interessante l'inserimento del Porto di Civitavecchia nel business core TEN-T e le novità sulla Ancona-Foggia.

Auspica che si riesamini la decisione sul passaggio del CdP nelle Commissioni.

Nel merito, rileva un problema relativo alla forza di regioni ed enti locali sulla realizzazione di infrastrutture (es. ultimo miglio) e si chiede perché non ci sia una decisione nazionale che prevalga sulle realtà territoriali.

Rileva un profilo problematico nei rapporti con le tratte a lunga percorrenza.  
Chiede maggiori sforzi per l'alta velocità al Sud (trasporto cadenzato e innovazione).  
Chiede maggiore attenzione tra realtà territoriali (comitati) e *general contractor*.

Il sen. RUSPANDINI Massimo (FdI) chiede chiarimenti sulle preoccupazioni di perdere 21 miliardi in relazione alla mancata chiusura dei progetti del PNRR entro il 2026.

Il sen. CORTI Stefano (L-SP-PSd'Az) sottolinea la problematica delle stazioni obsolete e dei progetti turistici.

Chiede chiarimenti sullo smezzo dei treni dovuto alla eccessiva lunghezza delle locomotive acquistate negli anni.

Chiede anche attenzione al personale.

Il Presidente COLTORTI Mauro (M5S) evidenzia il problema del mancato passaggio in Commissione del CdP e del programma Anas.

## **Repliche del Ministro**

Il Ministro chiarisce che l'*aggiornamento* è stato inviato anche alla Commissione al Senato e non c'è nessuna asimmetria con la Camera.

Chiarisce anche che il *documento aggiuntivo* si riferisce alle opere prioritarie direttrice e quindi non contiene la lista con le singole opere, ma aggiorna l'allegato infrastrutture al DEF alle modifiche intervenute anche con la legge di bilancio (quadro informativo aggiornato).

Sulla *procedura*, il Ministro ritiene che si stia seguendo l'iter che è stato previsto dal DL 152 del 2021. Ritiene che il Parlamento abbia un ruolo strategico e addirittura anticipato rispetto al passato. Ricorda che una volta approvato il CdP, questo viene trasmesso alle Camere e visto che c'è l'aggiornamento annuale, le Camere possono offrire un parere proprio per via di questo aggiornamento continuo.

Ritiene che le osservazioni sulle *stazioni* siano un ottimo esempio delle indicazioni fornite dal Parlamento e dalle Commissioni. Stessa cosa vale per l'obiezione sui *passaggi a livello*.

Sulle *interlocuzioni con le regioni e gli enti locali*, il Ministro indica che sta incontrando tutte le regioni e le aree metropolitane per tutta la programmazione, anche quella futura.

*[interruzione dovuta a problemi di connessione]*

Sui *rischi di ritardi*, il Ministro si dice sorpreso di queste notizie della stampa. Sul sito c'è una ricognizione dettagliata. Si dice in anticipo sia sulle riforme che sul trasferimento delle risorse alle stazioni appaltanti (oltre il 90%).

Diversamente, il Ministro ricorda il *problema del caro materiali e materie prime*. Occorre agire in sede europea (già segnalato all'UE) di un aumento dei prezzi di circa il 20% e il MEF ha già dichiarato di avere spazi di bilancio per allineare i costi. Il Ministro sottolinea che il PNRR è in linea con i tempi previsti e le nuove procedure permetteranno di snellire ancora di più l'iter.

Sulla liberazione di alcune aree, il Ministro ricorda che tale elemento sarà preso in considerazione nel CdP. Si sta discutendo con i Sindaci delle Città metropolitane proprio perché si vengono a liberare spazi oltre che linee.

Sulla capillarità, le linee storiche e il personale, il Ministro ritiene le considerazioni valide e sicuramente da prendere in considerazione.

Sui *rapporti con i general contractor*, il Ministro ritiene che l'abbassamento delle soglie per i dibattiti pubblici vada nel senso di dare maggiore voce ai territori.

Sulle *stazioni come nodo connettivo per la lunga percorrenza*, il Ministro ricorda che il PNRR non è semplicemente una lista di progetti, ma ha una visione coerente e in cui i nodi hanno un ruolo cruciale (in programma in settimana vi è proprio un incontro con UPI per comprendere i nodi al di fuori dei grandi centri urbani).

Sul *programma Anas*, il Ministro verificherà come coinvolgere il Parlamento anche se la norma non lo prevede.

*Sintesi a cura del Dr. D. Scarpone*