Schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. (Atto n. 284).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),
esaminato lo schema di aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (Atto n. 284);
premesso che:
l'articolo 3, comma 2, del contratto di programma 2007-2011 stabilisce che, entro il mese di gennaio di ciascun anno, le parti definiscano eventuali modifiche ai contenuti delle Tabelle e delle Tavole allegate al contratto stesso, per tenere conto delle variazioni alle coperture finanziarie disposte dalla legge finanziaria e dalle leggi ad essa collegate per l'anno di riferimento;
per l'aggiornamento 2009, tuttavia, il citato termine contrattuale è stato prorogato, al fine di definire gli aspetti rilevanti evidenziati nel corso dell'interlocuzione tecnica tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa, a valle delle sedute del CIPE (6 marzo, 26 giugno, 15 luglio e 22 settembre 2009) in materia di programmazione e finanziamento delle opere strategiche;
tutto ciò ha comportato un lungo slittamento dei termini approvativi, determinando altresì un accavallamento con l'*iter* per l'aggiornamento 2010 e il rischio di una sovrapposizione anche con l'aggiornamento 2011;
rilevato che:
lo schema di aggiornamento 2009 classifica gli investimenti in due classi tipologiche: quelli ricompresi nella Tabella A e quelli inclusi nella Tabella A1, pari complessivamente 87.528 milioni di euro, di cui 8.446 milioni di euro relativi ad impegni programmatici;
gli investimenti della Tabella A, che riguardano esclusivamente le opere aventi i requisiti della integrale copertura finanziaria - tra cui la manutenzione straordinaria, l'adeguamento agli obblighi di legge e le tecnologie per la sicurezza - risultano pari complessivamente a 76.503 milioni di euro;
gli investimenti della Tabella A1 che, ai sensi dell'articolo 2, comma 232, della legge finanziaria 2010, si riferiscono a opere strategiche di complessità tecnica e di impegno finanziario rilevante finanziabili «a *tranches*», hanno richiesto uno stanziamento di 2.579 milioni di euro, con un impegno programmatico dello Stato pari a 8.446 milioni di euro (AV/AC Treviglio Brescia, Tunnel di Base del Brennero e AV/AC Milano Genova - Terzo valico dei Giovi);
a tali investimenti si aggiungono quelli di natura prettamente programmatica, stimati in 104.997 milioni di euro, che sono stati indicati in un annesso documento denominato «Opere programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale» che ha raggruppato gli investimenti precedentemente ricompresi nelle Tabelle B, C, e D e fornisce elementi utili alla programmazione pluriennale degli investimenti e alle iscrizioni delle relative coperture finanziarie;
rilevato altresì che:
lo schema di aggiornamento 2009 tiene conto delle misure di definanziamento degli investimenti disposte da atti normativi che hanno comportato una complessiva riduzione delle coperture finanziarie già contrattualizzate, per un ammontare pari a 3.677 milioni di euro, di cui 3669 milioni di euro per la Rete Convenzionale (capitolo 7122) e 8 milioni di euro per il Sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli (capitolo 7124);
il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa, per far fronte a tale definanziamento, hanno proceduto, sulla base dei criteri contenuti nella delibera CIPE n. 10 del 6 marzo 2009, a decurtare le risorse finanziarie non impegnate con atti negoziali con terzi, allocate nelle tabelle programmatiche;
poiché, tuttavia, tale riduzione non ha consentito di reperire l'intero ammontare richiesto, ma

soltanto 3.068 milioni di euro, al fine di individuare ulteriori risorse si è attinto in parte alla Tabella A, limitatamente agli interventi previsti oltre l'arco di validità del contratto, per un importo complessivo pari a 255 milioni di euro, e in parte agli interessi intercalari AV/AC, per un ammontare pari a 346 milioni di euro;
considerato che, a fronte delle citate riduzioni, lo schema di aggiornamento 2009 prevede altresì l'utilizzo di ulteriori risorse disponibili rispetto all'aggiornamento 2008, pari complessivamente a 3.778 milioni di euro, derivanti da fonti UE e convenzioni con enti locali (1.432 milioni di euro), dalla legge obiettivo (1.317 milioni di euro) e dai fondi FAS (1.030 milioni di euro);
sottolineato che, come emerso nel corso dell'audizione informale dei Vertici di RFI:
ai fini della programmazione nazionale da iscrivere nella decisione di finanza pubblica (DFP), il gestore dell'infrastruttura ha indicato la pianificazione dei fabbisogni di competenza per il periodo 2010-2013, confermando un elenco prioritario di esigenze irrinunciabili per un ammontare pari a euro 1.500 milioni per l'anno 2010, a euro 4.190 milioni per l'anno 2011, a euro 6.250 milioni per l'anno 2012 e a euro 4.472 milioni per l'anno 2013, a fronte delle quali non sono state ancora predisposte le necessarie risorse;
tra le predette esigenze figurano anche quelle relative alla manutenzione straordinaria, per le quali lo schema di aggiornamento 2009 reca la quota residua di finanziamenti disponibili a legislazione vigente per il nuovo ciclo quinquennale di manutenzione straordinaria 2007-2011, pari complessivamente 2.595 milioni di euro;
tali finanziamenti, tuttavia, dovranno essere integrati con ulteriori risorse da reperire negli anni 2011 e 2012 per un ammontare complessivo pari a 1.770 milioni di euro;
ritenuto pertanto che vi siano alcuni elementi di criticità che riguardano sia la programmazione relativa agli anni successivi al 2009, sia la sensibile decurtazione delle risorse destinate nell'anno 2009 agli investimenti programmatici che, sebbene non incida su atti negoziali stipulati con terzi, appare comunque suscettibile di determinare difficoltà o quanto meno ritardi nella realizzazione delle opere;
rilevata la necessità di assicurare la destinazione di risorse congrue e certe al finanziamento degli investimenti ferroviari, anche in vista della realizzazione di un adeguato riequilibrio tra le varie modalità di trasporto;
ravvisata l'esigenza di attribuire priorità agli investimenti di carattere strategico e di particolare rilevanza sociale quali gli interventi in materia di sicurezza, le opere connesse ai grandi corridoi europei e ai nodi ferroviari metropolitani;

ritenuto, infine, che, per soddisfare tali esigenze, sia opportuno non solo destinare nuove risorse finanziarie in occasione dei prossimi aggiornamenti del contratto di programma, ma anche introdurre modifiche alla legislazione vigente che consentano di attribuire a tale contratto il ruolo di strumento unico di formalizzazione tra lo Stato e Gestore dell'infrastruttura di impegni certi ed esigibili, superando la sua attuale struttura che, come rilevato anche dalla Corte dei conti, non è quella di un contratto vero e proprio bensì di un documento quadro la cui attuazione viene sottoposta alle indiscutibili esigenze di finanza pubblica,
esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:
sia attribuita priorità agli investimenti in materia di sicurezza, alle opere connesse ai grandi corridoi europei e ai nodi ferroviari metropolitani, destinando ad essi adeguate risorse finanziarie, anche alla luce della pianificazione dei fabbisogni di competenza elaborata dal gestore dell'infrastruttura per il periodo 2010-2013, con particolare riguardo alla necessità di riequilibrare i fabbisogni infrastrutturali presenti in alcune regioni;
siano adottate opportune iniziative, anche di carattere legislativo, per attribuire al contratto di

programma il ruolo di strumento unico di formalizzazione di impegni certi ed esigibili tra lo Stato e Gestore dell'infrastruttura, in modo che i fabbisogni riportati nel contratto stesso, compresi quelli relativi agli investimenti programmatici, non siano oggetto di frequenti rimodulazioni, ma costituiscano veri e propri impegni per lo Stato alla iscrizione in bilancio delle necessarie risorse finanziarie, consentendo la realizzazione delle opere nel rispetto dei tempi previsti.