

Audizione Senato Commissioni riunite Bilancio e Politiche UE *Recovery Fund (PNRR)*

11 marzo 2021



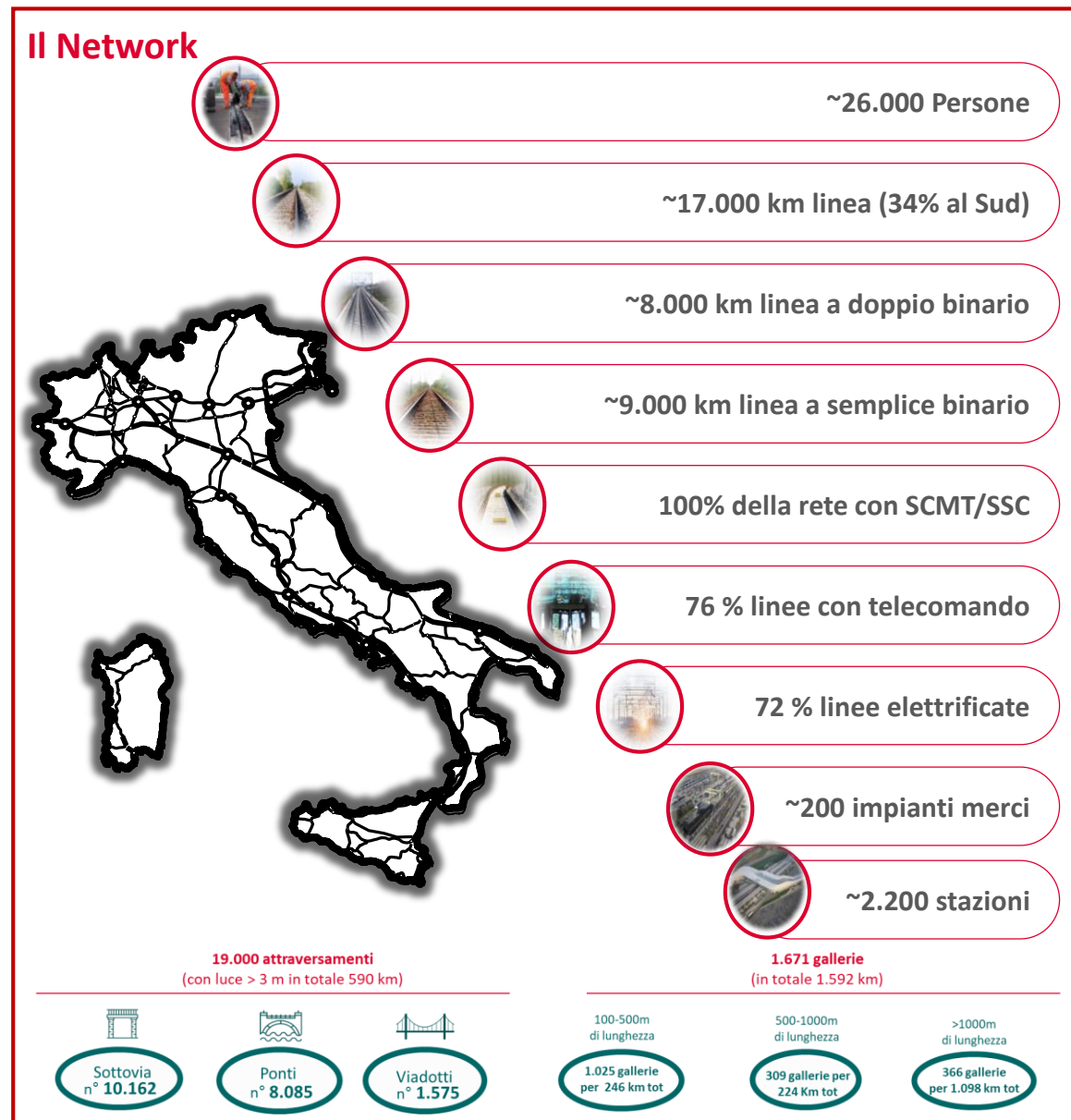
Le ferrovie hanno contribuito alla storia del nostro Paese investendo in infrastrutture e curando un grande patrimonio di opere d'arte

Dati aggiornati al 2019

Il sistema ferroviario è sempre stato caratterizzato da un intenso utilizzo delle risorse finanziarie oltreché del **capitale umano**. Nasce con le ferrovie la **grande ingegneria italiana** e la creazione di un corpo di **maestranze di altissima specializzazione**.

Dalla fine degli anni '90, inizia lo **sviluppo su tutta la rete di tecnologie di sistema per la circolazione, che garantiscono più sicurezza, flessibilità gestionale e capacità**.

RFI è tra i principali investitori del Paese.



I Contratti di Programma del Gestore con lo Stato

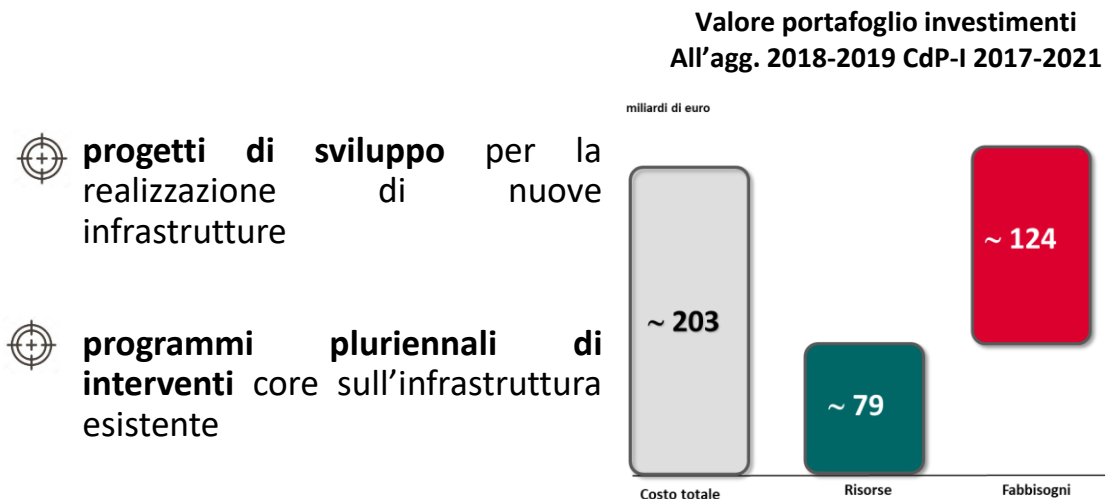
Il Contratto di Programma parte Investimenti (CdP-I) e parte servizi (CdP-S)

L'Atto di Concessione e il D.Lgs.112 del 15 Luglio 2015 all'art.15 stabiliscono che i rapporti tra RFI e lo Stato per la manutenzione e lo sviluppo della Rete sono regolati da uno o più Contratti di Programma (CdP) della durata non inferiore a 5 anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente. Nel 2012, il CIPE, con delibera n. 4/2012 ha richiesto la sottoscrizione due distinti atti contrattuali per garantire la continuità dei finanziamenti per le attività di manutenzione.

Contratto di Programma – Parte Investimenti (CdP-I)

- Il Contratto disciplina **gli investimenti ferroviari** da realizzare a carico del Gestore per il potenziamento, sviluppo e l'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria ed il relativo finanziamento.

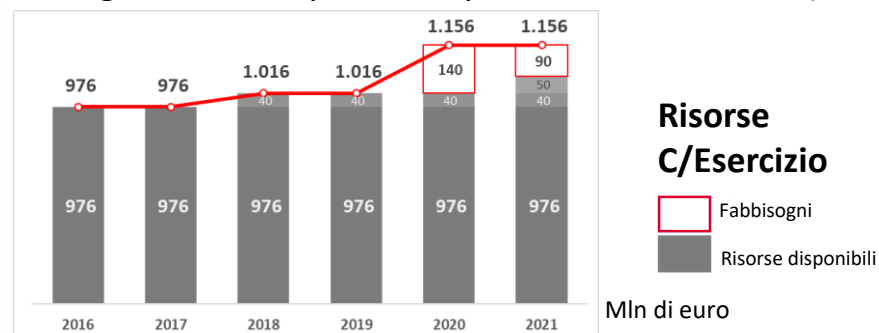
E' vigente l'agg. 2018/2019 del CdP-I, il quale è articolato in:



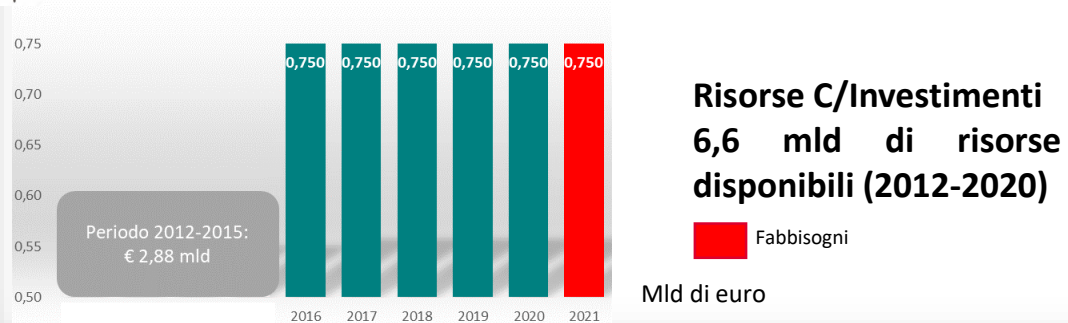
Contratto di Programma - Parte Servizi (CdP-S)

- Il Contratto disciplina la programmazione ed il relativo finanziamento delle attività di:

manutenzione ordinaria e di gestione della Rete (tra cui circolazione, navigazione, safety e security, carri soccorso e PRM)



manutenzione straordinaria dell'infrastruttura



Evoluzione del Piano Investimenti per far ripartire il Paese

RFI opera in un contesto sempre più complesso e in continuo mutamento...

Forte crescita della domanda di mobilità e **squilibrio tra trasporto pubblico e privato**.
Limitata soddisfazione delle persone per l'**accessibilità e la qualità** delle stazioni e dei servizi ferroviari, soprattutto in ambito metropolitano e regionale.



Presenza di un **gap di connettività ferroviaria** in termini di integrazione tra i diversi sistemi di mobilità e di **disomogeneità** nei livelli prestazionali delle linee e delle reti ferroviarie nelle diverse aree del Paese, con particolare attenzione alla **sicurezza**

Progressiva evoluzione dello **spazio ferroviario unico europeo** e del contesto regolatorio per favorire l'**interoperabilità**, la **concorrenza** e la **cooperazione** tra gestori per lo shift modale nel trasporto di persone e merci

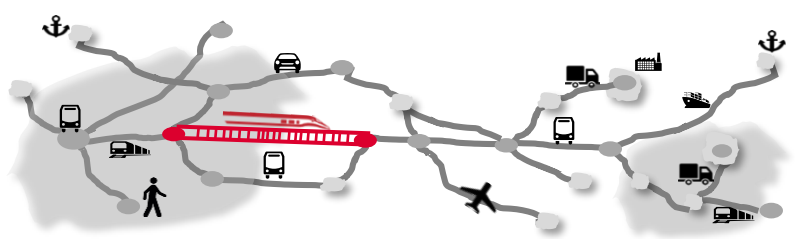
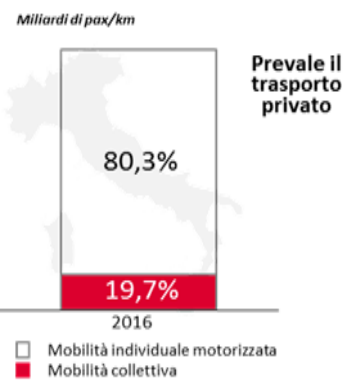


Aumento del ruolo dell'**innovazione tecnologica** e della **sostenibilità integrata** per la competitività del Paese e lo sviluppo della **mobilità del futuro** come leva per l'innalzamento della **qualità della vita** (i.e. **ambiente**, integrazione centro e periferia)

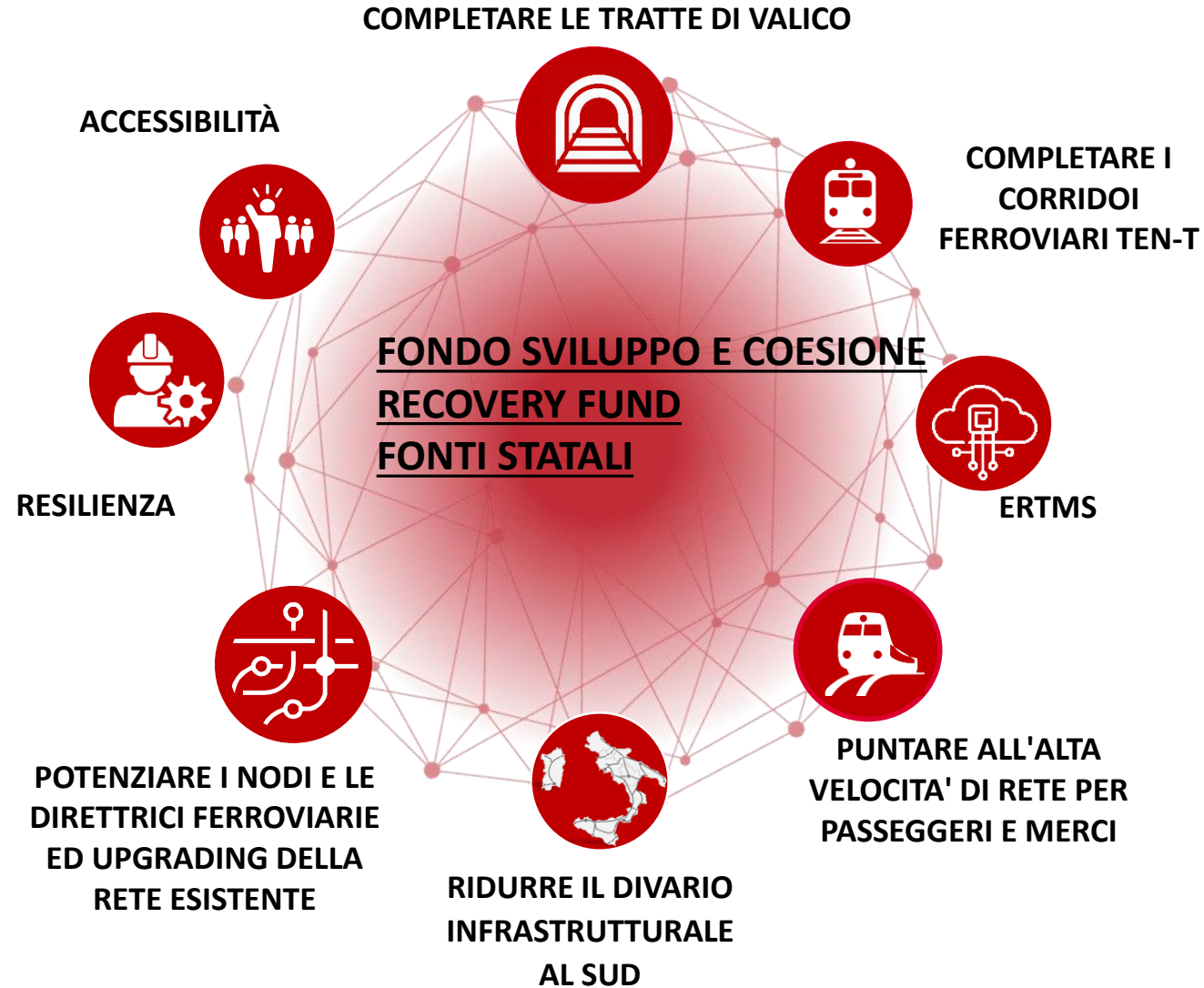
Crescente **urbanizzazione, climate change e fragilità del territorio**, con eventi repentini e distruttivi che richiedono un continuo sforzo per il **presidio** e la **resilienza** dell'infrastruttura e per la conservazione del territorio. In Italia, circa **7.000 comuni** sono a **rischio frane e a rischio idraulico**. Il **40% del territorio nazionale** (circa 22 milioni di persone) è in aree ad elevato **rischio sismico**.



La mobilità passeggeri in Italia



PNRR: LINEE STRATEGICHE DI INTERVENTO



PNRR: Le risorse del Next Generation Ue ammontano a circa 209 miliardi

DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITA' E CULTURA



45,38

DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E SICUREZZA NELLA P.A.	11,45
DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E COMPETITIVITA' DEL SISTEMA PRODUTTIVO	25,93
TURISMO E CULTURA 4.0	8,00

RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA



66,59

IMPRESA VERDE ED ECONOMIA CIRCOLARE	5,20
TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITA' LOCALE SOSTENIBILE	17,53
EFFICIENZA ENERGETICA E RIQUALIFICAZIONE DEGLI EDIFICI	29,03
TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO E DELLA RISORSA IDRICA	14,83

INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE



31,98

ALTA VELOCITA' FERROVIARIA E MANUTENZIONE STRADALE 4.0	28,30
INTERMODALITA' E LOGISTICA INTEGRATA	3,68

ISTRUZIONE E RICERCA



26,66

POTENZIAMENTO DELLE COMPETENZE E DIRITTO ALLO STUDIO	15,37
DALLA RICERCA ALL'IMPRESA	11,29

INCLUSIONE E COESIONE



21,28

POLITICHE PER IL LAVORO	6,65
INFRASTRUTTURE SOCIALI, FAMIGLIE, COMUNITA' E TERZO SETTORE	10,45
INTERVENTI SPECIALI DI COESIONE TERRITORIALE	4,18

SALUTE

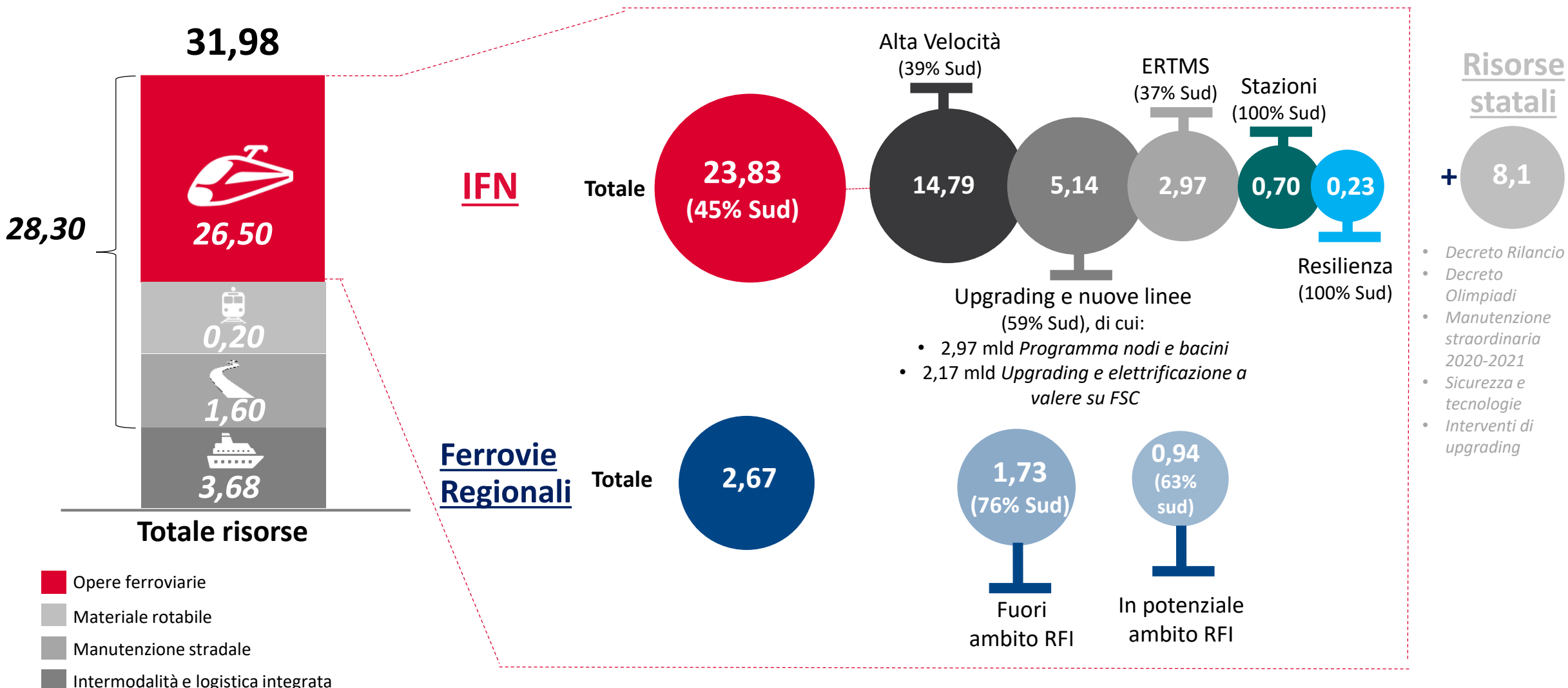


18,01

ASSISTENZA DI PROSSIMITA' E TELEMEDICINA	7,50
INNOVAZIONE, RICERCA E DIGITALIZZAZIONE DELL'ASSISTENZA SANITARIA	10,51

Un piano ambizioso per la rinascita di infrastrutture sostenibili

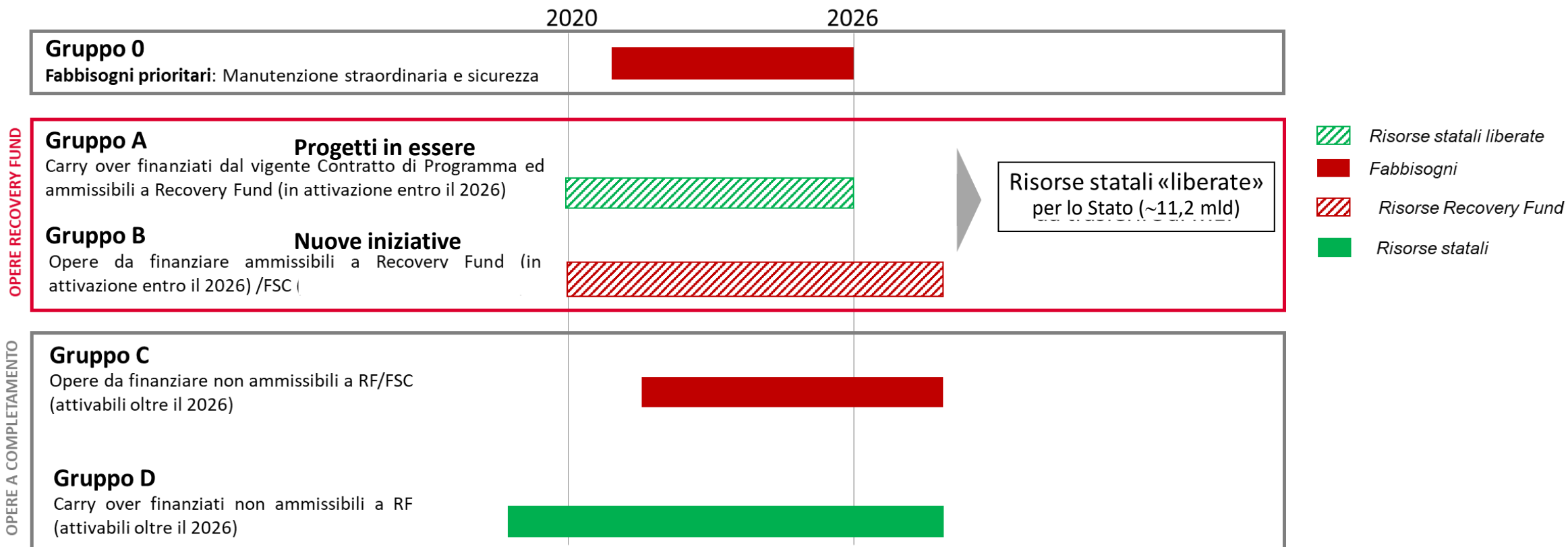
Le risorse a disposizione (RF + FSC) rendicontabili con la spesa da effettuarsi nel periodo 2020-2026



Miliardi di euro

L'articolazione del Piano investimenti da avviare

Gli investimenti sono suddivisi in gruppi in base alla data di attivazione e alla situazione finanziaria. Il Recovery Fund nasce con la finalità di dare impulso nel breve/medio periodo ed è soggetto a vincoli: **utilizzo delle risorse entro il 2026, funzionalità delle opere entro il 2026; forte impulso allo sviluppo infrastrutturale al Sud.**



Il piano complessivo integrato e sinergico con le altre fonti finanziarie (FSC, Fonti statali) incrementa il volume degli investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture, il miglioramento dell'accessibilità al sistema ferroviario e la resilienza della rete.

I principali progetti infrastrutturali ferroviari in ambito «Recovery Plan»



QUADRANTE NORD-OVEST

Prosecuzione di grandi interventi per lo sviluppo del **corridoio europeo Reno-Alpi** e la **parte occidentale del corridoio Mediterraneo**

QUADRANTE CENTRO

Interventi per il **potenziamento delle linee trasversali appenniniche** (evoluzione dell'attuale sistema ad **AV in un sistema ad "Alta Velocità di Rete"**), per massimizzare le prestazioni offerte ai principali centri urbani



Linee interessate da investimenti finanziati dal Recovery Fund

QUADRANTE NORD-EST

Lotto prioritario delle opere di adduzione della **linea Verona-Brennero** per lo sviluppo del traffico merci, lungo il **corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo**

QUADRANTE SUD

Interventi di **potenziamento della relazione Roma-Napoli-Salerno-Reggio Calabria** con progressivo *upgrading* delle linee di connessione con la Basilicata e la Calabria; investimenti relativi a **Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo**

Focus interventi finanziati dal PNRR: Progetti in essere + nuovi

Progetti in essere / Progetti nuovi

NORD OVEST

- Nodo di Genova e Terzo valico dei Giovi
- Potenziamento Milano-Pavia 1^a fase
- Potenziamento Rho-Gallarate 1^a fase
- Raddoppio Albairate-Abbiategrasso
- Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^a
- Resilienza linee appenniniche di collegamento ai nodi
- Aeroporti Bergamo e Genova
- Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello
- Fermate SFM Torino fasi



Progetti in essere / Progetti nuovi

NORD EST

- Brescia-Verona
- Verona-Bivio Vicenza
- Circonvallazione di Trento
- Pot. Venezia-Trieste 1^a fase
- Coll. nto aeroporto di Venezia
- Elettrificazione anello Bellunese



CENTRO

- Orte-Falconara
 - PM 228 - Castelplanio
 - Velocizzazione tratte Orte-Falconara
- Roma-Pescara
 - Tagliacozzo-Avezzano
 - Scafa-Manoppello
 - Sulmona-Pratola Peligna
 - Manoppello-Interporto
- Potenziamento Pistoia-Lucca e Empoli-Siena
- Linea adriatica: Variante Falconara
- Adeguamento sagoma Bologna-Prato fasi



SUD

- Napoli-Bari
- Catania-Palermo
- Salerno-Reggio Calabria/Potenza-Taranto
- Aeroporti Trapani, Salerno e Olbia
- Porti e terminali Augusta e Bari
- Ionica Sibari-Catanzaro L.-Reggio Calabria
- (Roma) Venafrò - Campobasso - Termoli
- Anello di Palermo e Nodo di Catania 1^a fase
- Palermo - Agrigento - Porto Empedocle
- Elettrificazione Barletta - Canosa
- Raddoppio Decimomannu-Villamassargia
- Pescara/Potenza-Foggia
- Potenz. Collegamenti Bari e Brindisi
- Completamento Ferrandina-Matera
- Elettrificazione+Velocizzazione Roccaravindola-Campobasso
- Ripristino Caltagirone-Gela ed elettrificazione PA-Trapani Via Milo
- Piano resilienza e stazioni



Ferrovie Regionali

Descrizione

Il network delle ferrovie ex-concesse si compone di ~ **3.600 km di linea** (60% al sud, 10% al centro e 30% al nord). Di queste ~ 2.300 km sono linee interconnesse e ~ 1.300 km sono linee isolate. Gli interventi prevedono l'adeguamento delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza.

Obiettivi/Benefici

- Maggiore integrazione IFN-ferrovie regionali e ampliamento/integrazione dei servizi ferro/gomma;
- Omogeneizzazione degli standard di sicurezza;
- Nuove connessioni passeggeri e merci con aeroporti (es. Torino-Ceres), porti e terminali;
- Ottimizzazione dell'offerta con integrazione tra servizi AV e TPL;
- Miglioramento regolarità della circolazione grazie al rinnovo tecnologico degli impianti.



Risorse PNRR
Totale
(mld)

2,67

1,73
(76% Sud)

Fuori
ambito RFI

0,94
(63%
sud)

In potenziale
ambito RFI

Il piano investimenti da avviare e il quadro finanziario

Premesso che

- *Allo stato attuale sono vigenti l'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I e l'aggiornamento del CdP-S 2016-2021*
- *Sono state stanziati ingenti risorse finanziarie non ancora del tutto operative da diverse fonti normative*
- *Sono stati individuati dettagliati piani di investimento (DL Rilancio, DL Olimpiadi, FSC, PNRR)*
- *Rimangono da allocare le risorse statali ordinarie (L. Bilancio 2020/2021) a programmi/progetti di investimento in funzione delle priorità di prosecuzione delle attività di manutenzione (annualità 2021-2022), sicurezza ed in funzione della maturità dei progetti infrastrutturali.*

Le tematiche principali in corso di definizione

- 1. I fabbisogni del Piano investimenti da avviare e contrattualizzare con l'aggiornamento del Contratto di Programma:** manutenzione straordinaria, sicurezza, sviluppi infrastrutturali e nuove opere del PNRR
- 2. Quadro delle risorse finanziarie disponibili stanziati e da rendere operative:** Legge di Bilancio 2020/2021, Decreto Rilancio, Decreto Olimpiadi, RF e FSC 2021-2027
- 3. Iter accelerato:** operatività immediata delle risorse e soluzioni per i futuri fabbisogni finanziari a completamento del Piano per l'appaltabilità di alcune opere.

Le riforme per una mobilità sostenibile

Le linee di intervento da attuare con il PNRR sono accompagnate da riforme di contesto che, in sintonia con le Raccomandazioni al Paese da parte dell'Unione, mirano a ridurre gli oneri burocratici e a rimuovere i vincoli che hanno rallentato la realizzazione degli investimenti.

Le opere e i progetti rientranti nel PNRR assumono carattere prioritario e rilevanza strategica, sicché, pur senza rinunciare alle ordinarie garanzie procedurali, occorre introdurre meccanismi che, a vario titolo consentano di: definire ex ante in maniera chiara e trasparente il quadro normativo ed amministrativo in cui deve essere inserito ciascun intervento; semplificare e accelerare ulteriormente i lavori della conferenza di servizi e lo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale.

Le riforme

1. Modifica legislativa per l'accelerazione delle procedure di approvazione del Contratto di Programma (CdP) tra il MIT e RFI sarà presentata entro fine 2021.

Attraverso questa riforma si prevede l'accelerazione della procedura di approvazione del CdP quinquennale tra il MIT e RFI e dei successivi aggiornamenti annuali, con la conseguente velocizzazione della realizzazione degli interventi.

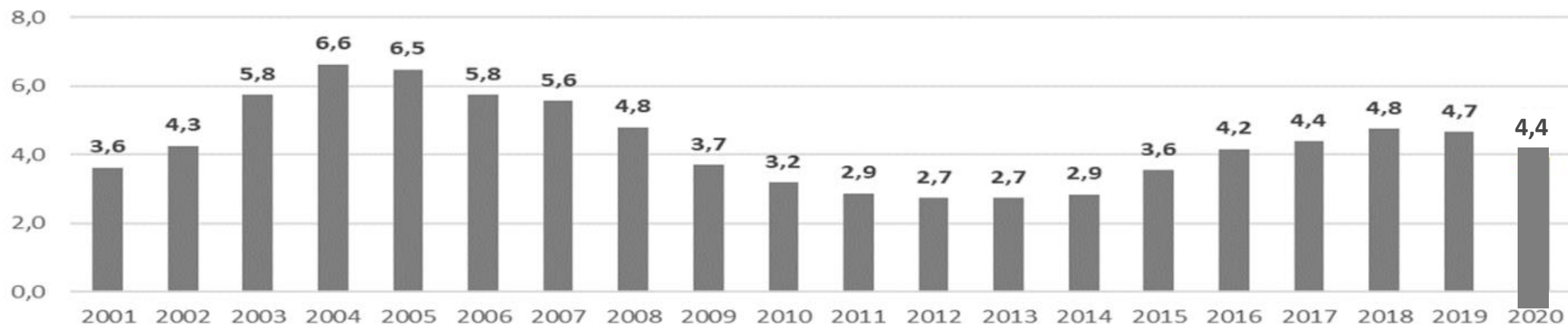
2. Modifica legislativa all'art. 13 della Legge n. 120/2020.

Con la modifica normativa proposta, si anticipa sul Progetto di fattibilità Tecnica Economica (PFTE) la localizzazione dell'opera, mediante l'intesa Stato – Regione, in variante agli strumenti urbanistici, con l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

La capacità realizzativa del Gestore

Nel primo decennio del 2000 il Gestore dell'IFN è stato impegnato nella realizzazione del più importante programma di investimenti di sviluppo che ha riguardato la rete ferroviaria nazionale con la costruzione delle linee ad **Alta Velocità/Alta Capacità TO-MI-NA**. In questo periodo l'infrastruttura ferroviaria nazionale ha registrato volumi di spesa per investimenti dell'ordine dei **6-7 mld annui**, in gran parte dovuti alla realizzazione del citato programma Alta Velocità/Alta Capacità. Con il completamento della TO-MI-NA nel 2009, il volume della spesa annua si è progressivamente ridotto. Con la ripresa degli stanziamenti pubblici negli anni 2015 e 2016 si è registrata una significativa crescita della spesa annua.

Con l'impulso del Recovery Plan il settore ferroviario dovrà garantire un elevato livello di spesa nel periodo 2020-2026 pari a circa 24 mld



Grazie