

Bologna, 17 settembre 2019
Prot.n° 022/19SR

**Al Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei
Trasporti e del Paesaggio
Regione Emilia Romagna
segreteriaprit@regione.emilia-romagna.it**

OGGETTO: Piano Regionale Integrato dei Trasporti 'PRIT 2025' – OSSERVAZIONI SULL'OPPORTUNITÀ DI AVVIO DELLE OPERAZIONI STRAORDINARIE SOCIETARIE DI FER.

La scrivente Segreteria Regionale Faisa -Cisal, con l'intento di tutelare le ragioni dei lavoratori di FER nonché dell'utenza ferroviaria in riferimento alla Deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 214 del 10/07/2019 con cui è stato approvato il "PRIT 2025" con la presente formula le proprie osservazioni per il pari oggetto.

Sulla base degli studi trasmessi in allegato e già condivisi con l'Assessorato ai trasporti, reti infrastrutture materiali e immateriali, programmazione territoriale, si è ritenuto doveroso in più occasioni manifestare la nostra contrarietà alle prospettate operazioni societarie straordinarie ed all'ipotesi di subentro di RFI nella gestione della rete ferroviaria regionale di Fer.

D'altra parte non è condivisibile l'ostinazione con cui è stata manifestata l'intenzione di disperdere una realtà produttiva e competitiva come FER, asserendo di perseguire nebulosi e vacillanti obiettivi di contenimento della spesa ed adottando strumenti individuati aprioristicamente senza il supporto di approfonditi esami che ne dimostrino l'efficacia.

Non vi è traccia, nelle azioni e negli atti assunti, della dimostrazione dei risparmi attesi da tali operazioni straordinarie, di fatto tali contenimenti di spesa potranno concretizzarsi esclusivamente con il passaggio di proprietà delle reti, evidenza riscontrata nel tempo ed allo stato indefinita e non certa per le reti individuate, infatti si recita che "contestualmente alcune reti regionali di interesse nazionale potranno.....".

D'altra parte il PRIT 2025 non prende in considerazione lo sviluppo e la professionalizzazione di FER che, nel tempo, con proprie risorse ed in piena autonomia, ha acquisito un proficuo *know how* tale da raggiungere un risultato d'eccellenza: la certificazione di sicurezza ANSF, ottenuta tra i primi in Italia, sulla base di un proprio sistema di gestione della sicurezza (SGS) ben calato sulle risorse disponibili e aderente alle caratteristiche proprie della rete regionale.

Il passaggio invero comporterebbe insidie di natura tecnico-operativa che potrebbero minare la qualità del servizio prestato nei confronti dell'utenza: si pensi a titolo esemplificativo che l'attuale rete regionale è provvista per quasi tutta la sua estensione di traverse biblocco, sconosciute all'interno del sistema di gestione della sicurezza RFI.

Pertanto, il subentro di RFI comporterà la confluenza dell'SGS Fer nel sistema autorizzazione di sicurezza RFI, quindi per le caratteristiche della rete regionale Fer si renderebbe indispensabile o il rifacimento in toto dell'armamento ferroviario (costo 1ml € per Km circa) o l'adozione di misure mitigative quali ad esempio l'abbattimento delle velocità massime dei convogli a 50 km/h con negative ripercussioni sui tempi di percorrenza e sul numero delle corse.

Sorge spontaneo domandarsi perché gettare al vento gli investimenti affrontati da FER per l'adozione del proprio SGS e contestualmente chi si farà mai carico del suo adeguamento alle *policy* aziendali

RFI? Sono stati valutati i costi indiretti che l'adeguamento al SGS RFI comporterebbe? La Regione ha stimato
REGIONE EMILIA-ROMAGNA (P. Emilio)
Giunta AOO EMR
d'adeguamento della rete agli standards e alle procedure
PG/2019/0708624 del 18/09/2019 09:54:11
tenere tali costi?

Non si può poi tacere su quanto asserito dall'Assessore Raffaele Donini che nel corso dei lavori di adozione del "PRIT 2025", durante la seduta dell'assemblea Legislativa RER del 10 luglio 2019, ha avuto modo di dichiarare *"per quello che riguarda l'accordo [Accordo 'Master Plan' del 20/12/2017 tra RER, RFI e FER], invece, che abbiamo siglato precedentemente, abbiamo posto tre condizioni. La prima è che questo accordo fosse voluto e accettato dai rappresentanti dei lavoratori. Ci sono fior di verbali dei sindacati, che io spero che vi possano essere offerti, che invece dicono "disponibili" a valutare la clausola sociale affinché il personale FER possa subentrare in RFI alle migliori condizioni possibili. Secondo: che nella prima fase di eventuale subentro di RFI nella rete FER vi sia un risparmio da parte della Regione per la concessione. Terzo: che RFI, nel caso acquisisca le nostre linee, si faccia promotore di investimenti importanti, da considerare un upgrade delle nostre linee ferroviarie, tra quelle nostre, FER, e quelle di RFI stesso"*.

Quanto al secondo punto, appare fuorviante che un piano programmatico, *ipso facto* di ampio respiro temporale e che coinvolge direttamente e indirettamente il tessuto produttivo, trovi il proprio fondamento esclusivamente su esigenze di contenimento della spesa nel breve periodo, ignorando che nel medio periodo queste economie risulterebbero riassorbite se non addirittura surclassate.

Sulla questione, infatti si ritiene che le operazioni di cessione di una realtà industriale strategica quale FER, così come paventate dal PRIT 2025 soffrano di: 1) scarsa definizione degli obiettivi da raggiungere che si limitano a vaghe e annunciate logiche di risparmio di spesa che trascendono da una puntuale ricognizione dei compiti da affidare al gestore subentrante e men che meno si curano della qualità del servizio da erogare alla popolazione; 2) assenza di valutazione degli scenari futuribili e dei risvolti che potrebbero generare le azioni intraprese; 3) assenza totale di una stima dei costi derivanti dall'impatto economico in termini di risorse dirette ed indirette che comporterebbe la gestione del subentrante RFI.

Inoltre quanto asserito dall'Assessore Donini all'ultimo punto individuato si scontra con l'evidenza che RFI, pur assumendo l'intento contenuto nell'Accordo 'Master Plan' del 20/12/2017, impegnerà le proprie risorse, come indicato nei propri piani industriali, sui soli investimenti individuati come maggiormente redditizi dagli indicatori di prestazioni chiave che premiano le linee di maggior traffico a discapito della rete secondaria con conseguente detrimento degli oneri di servizio pubblico cui sono soggette le linee di proprietà regionale.

Per quanto esposto, sulla base delle analisi condotte, si chiede la cancellazione delle parti del PRIT 2025 in cui si menziona la cessione della rete da FER a RFI ovvero del cambio del gestore infrastruttura ferroviaria.

In subordine, di modificarle rendendole contestuali al passaggio di proprietà della completa rete regionale Fer, ovvero di inglobare Fer nella società FSI come azienda controllata.

Laddove non fosse accettata la nostra istanza, si richiede di dotare il PRIT 2025 delle motivazioni a sostegno delle operazioni straordinarie di cessione/subentro nella gestione e nella proprietà della rete ferroviaria regionale.

Sicuro che le nostre osservazioni presentate incontreranno la Vostra cortese attenzione, si porgono cordiali saluti.

ALLEGATI:

"L'evoluzione dei Gestori Infrastruttura Ferroviaria - PARTE I"

"L'evoluzione dei Gestori Infrastruttura Ferroviaria - PARTE II"

Il Segretario Regionale Faisa – Cisl
Maurizio Buzzoni



EVOLUZIONE DELLA GESTIONE DELLA RETE FERROVIARIA REGIONALE IN EMILIA-ROMAGNA – PARTE I

La scelta arbitraria di cedere competenza in materia
trasporti e dissolvere un'eccellenza aziendale



INDICE

- I compiti del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria
- Il Quadro normativo
- Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: *'Le scelte percorribili'*
- *'Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025)'*
- Conclusioni

1. I compiti del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (G.I.)





1. I compiti del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (G.I.)

- **Regolazione** in sicurezza della circolazione ferroviaria con attività di gestione e regolamentazione del traffico ferroviario
- **Mantenimento** in piena efficienza **dell'infrastruttura** ferroviaria disciplinato dall' "Accordo di Programma" con cui l'Ente Responsabile affida al G.I. le attività di:
 - **Manutenzione ordinaria** e **straordinaria** della rete
 - Progettazione e realizzazione degli **investimenti** per il potenziamento dell'infrastruttura e di nuovi impianti
- Definizione annuale dell' **orario ferroviario** in funzione delle richieste avanzate dalle Imprese Ferroviarie (I.F.) sulla base del "Prospetto Informativo della Rete (PIR)" il documento con cui il G.I. fissa procedure, modalità e termini per l'erogazione dei servizi ad egli affidati e le modalità di accesso alla rete



1. I compiti del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (G.I.)

- Fruibilità ed efficienza dei **terminal merci** finalizzata alla migrazione del trasporto merci dalla 'Gomma' al 'Ferro'
- Accessibilità delle **stazioni** e dei servizi offerti a tutti gli utilizzatori della rete (viaggiatori, I.F., utenti etc.)
- Vigilanza su parallelismi e **distanze in deroga** alla ferrovia con funzione di regolazione per gli attraversamenti e adiacenze della rete (condotte, reti elettriche, recinzioni etc.)
- Accertamento dell'idoneità psico-fisica del **personale e formazione professionale** continua
- Gestione del **Patrimonio immobiliare** affidato al G.I. attraverso una concessione degli immobili funzionali (e non) all'esercizio ferroviario

COMPITI SPECIFICI AFFIDATI A FER

Gara del ferro

Stazione Appaltante per la 'Gara del Ferro' con attività di affidamento del servizio di trasporto ferroviario regionale e successiva vigilanza sull'erogazione dello stesso (affidato nel 2015 il contratto fissa le modalità di erogazione dei servizi, standards qualitativi e fornitura di nuovi convogli con durata di 22,5 anni e importo di circa 3,5 miliardi di euro) **DALLA QUALE È SCATURITO L'ACQUISTO DEI NUOVI CONVOGLI ELETTRICI**



Autoproduzione

Interventi di Ammodernamento in 'Autoproduzione' consistenti in attività di manutenzione straordinaria della rete al fine di elevare gli standards tecnologici dell'infrastruttura mediante l'utilizzo di risorse interne in una logica di razionalizzazione della spesa (anziché ricorrere ad appaltatori, FER affronta in proprio i lavori di ammodernamento con il vincolo di costi inferiori)





«Mi auguro che ci venga concessa l'autonomia e vorrei che il mio fosse un Paese in cui le autorità locali si prendono la responsabilità di chiedere l'autonomia. [...]

Bisogna dare alle Regioni un livello di responsabilità!»

Stefano Bonaccini (Presidente Regione Emilia-Romagna)



2.1 Il Quadro normativo

ANNI '90

Prima ancora della riforma Bassanini alcuni Enti Locali hanno stipulato contratti di servizio o accordi di programma con le aziende di trasporto. Tra i primi ci sono le aziende consortili dei capoluoghi dell'Emilia Romagna che hanno stipulato accordi di programma con i rispettivi Comuni, con la Provincia e con la Regione.

dal 1 gennaio 2000

(Art. 2 comma 7 L. 662/96), le Regioni hanno ottenuto la possibilità di affidare la gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale mediante concessione a società già esistenti o da costituire.

RIFORMA BASSANINI DEL 2001

(Art. 117 della Costituzione)
«Sono materie di legislazione concorrente [cioè affidate sia allo Stato che alle Regioni] quelle relative a: [...] governo del territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione»

2.2 Il Quadro normativo

Il D.Lgs 162/2007

Decreto di recepimento del 'II° pacchetto Ferroviario UE' istituisce l' Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria con la funzione di rilasciare (rinnovare, modificare e revocare) i certificati di sicurezza delle I.F. e le autorizzazioni di sicurezza dei G.I. Inoltre i soggetti operanti nell'ambito ferroviario sono tenuti ad adottare un proprio sistema di gestione della sicurezza.

IL SISTEMA SI APRE AL LIBERO MERCATO PREVEDENDO LA POSSIBILITÀ PER NUOVI OPERATORI (SIA I.F. CHE G.I.) DI PRESTARE I PROPRI SERVIZI.

RFI per primo nel 2014 ottiene autorizzazione di sicurezza per l'esercizio delle attività di G.I. restando monopolista sino al 2018.

Il D.Lgs 112/15

(attuazione della Direttiva Recast)

in continuità con la preesistente normativa puntualizza sui ruoli dei soggetti operanti nel mercato ferroviario

Il Decreto MIT 5 /08/2016

a seguito del **disastro ferroviario tra Andria e Corato** in Puglia viene esteso il modello ANSF (e lo sviluppo di un proprio sistema di gestione della sicurezza) anche ai gestori delle 'ex-concesse' sino ad allora regolati dal d.P.R. 753/80



2.3 Il Quadro normativo

**L'art. 47 del D.L.
50/17**

Introduce il concetto di Linee di Rilevanza Nazionale (LRN), da individuare con successivi decreti attuativi, su cui lo Stato può investire. Inoltre si prevede la possibilità trasferire allo Stato a titolo gratuito parte della rete regionale

**Il Decreto MIT del
16 aprile 2018**

In attuazione al Decreto MIT del 05/08/2016
Classifica **6 delle linee Regionali dell'Emilia Romagna** come Linee di Rilevanza Nazionale



3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le scelte percorribili'

PREMESSA

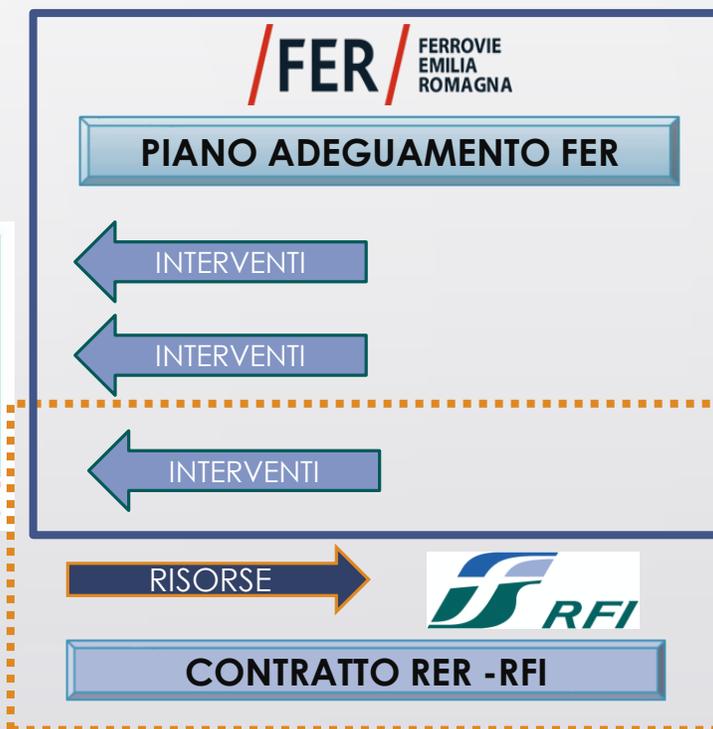
Successivamente al Decreto MIT del 05/08/16, il Legislatore Nazionale, con l'art. 47 del D.lgs. 50/17, ha voluto accentuare il processo di uniformazione dei G.I. individuando molteplici percorsi di adeguamento. La norma in questione prevede **una pluralità di strumenti graduati e gradualità** con cui si è soppesata la necessità di garantire alle Regioni la propria autonomia decisionale in materia trasporto (garantita dall'art. 117 COST.) ed al contempo si è data maggiore propulsione all'indispensabile processo di armonizzazione delle reti (e di adeguamento agli standard di sicurezza ANSF ed europei). Ognuno di tali strumenti, volendo **evitare possibili conflitti di attribuzione Stato-Regioni**, fissa come principio la **concertazione tra Enti** e muove dal presupposto che siano **le Regioni gli attori protagonisti** che individuino la strada da percorrere e i tempi per la realizzazione. Tale lettura è facilmente rilevabile dal parere rilasciato dalla Commissione Affari Costituzionali che rileva quanto sia «opportuno il coinvolgimento delle Regioni interessate nel procedimento di emanazione dei suddetti decreti [riferendosi ai decreti che individuano le reti ritenute di interesse Nazionale]».

Infine occorre anche rilevare come, anche grazie al D.lgs. 50/17, il panorama dei G.I. è profondamente mutato: nel giugno 2018 **ANSF rilascia autorizzazione di sicurezza a FNM, FER e Ferrotramviaria scardinando dunque il monopolio di RFI** e conseguentemente instaurando un regime di mercato per la gestione della rete ferroviaria.

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

I° SCELTA: Il COMMA 1 e 2 - Il contratto per la realizzazione degli interventi di Sicurezza

1. Al fine di favorire ed accelerare il conseguimento della compatibilità degli standard tecnologici e di sicurezza delle linee ferroviarie regionali con quelli della rete ferroviaria nazionale di cui al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 31 ottobre 2000, n. 138T, garantendo al contempo adeguati livelli di efficienza e sviluppo, previa intesa tra le Regioni e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da definirsi entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è individuata quale unico soggetto responsabile della realizzazione dei necessari interventi tecnologici da realizzarsi sulle stesse linee regionali
2. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. attua gli interventi di cui al comma 1 nell'ambito di apposito **contratto con le Regioni** interessate, **nei limiti delle risorse disponibili destinate agli scopi**, ed in coerenza con i piani di adeguamento tecnico presentati dai competenti gestori delle reti regionali, rispetto ai quali sia intervenuto il relativo pronunciamento da parte del competente l'organismo preposto alla sicurezza.





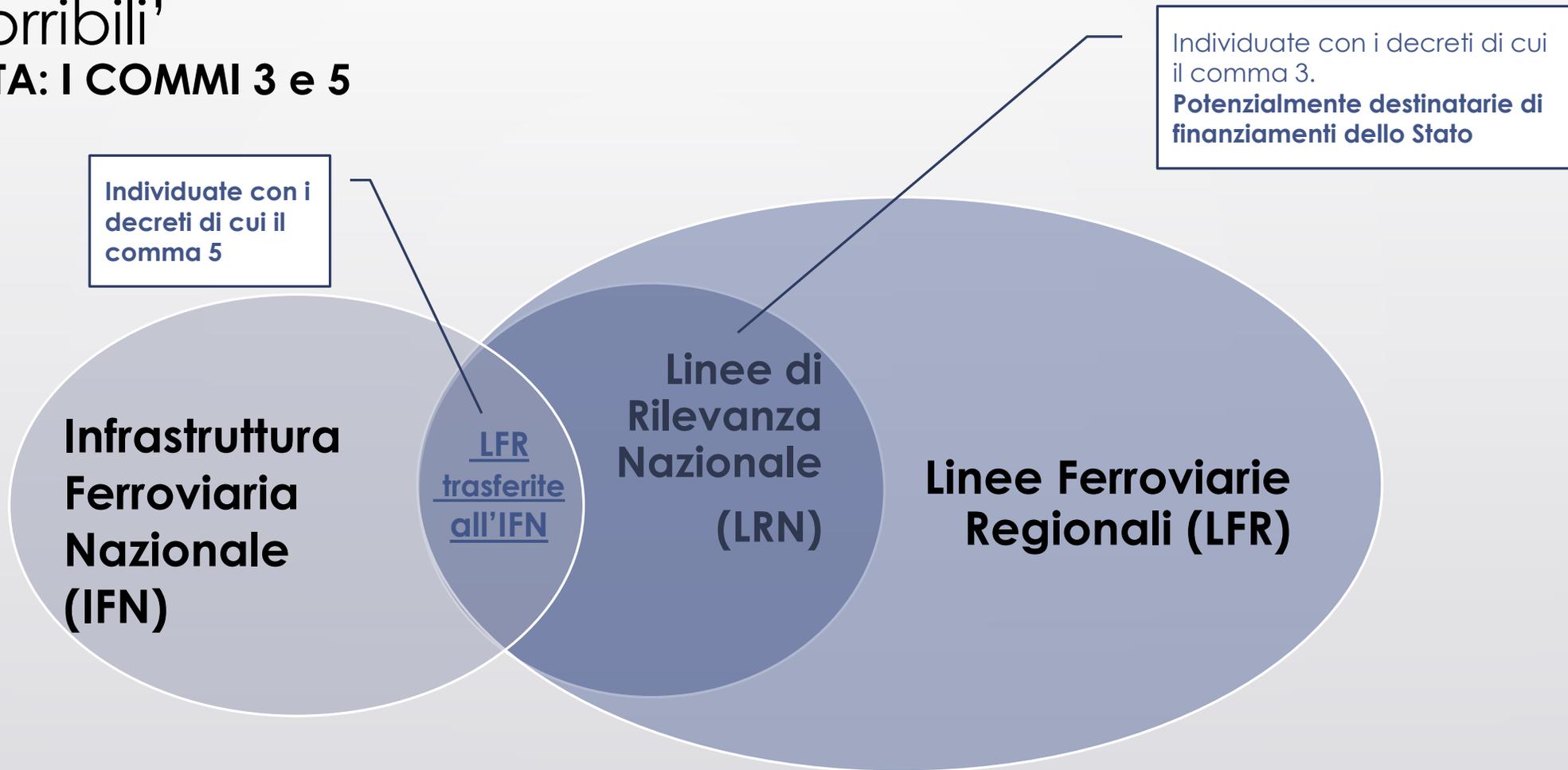
3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

II° SCELTA: I COMMI 3 e 5 - Le Linee Ferroviarie Regionali, le Linee di Rilevanza Nazionale e l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

- 3. Con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sulla base di criteri che tengano conto delle esigenze di mobilità dei viaggiatori e delle merci, di ampliamento della connettività della rete ferroviaria, di integrazione con il territorio e le aree metropolitane, di potenziamento delle connessioni verso i sistemi portuali ed aeroportuali, sono individuate, nell'ambito **delle Linee Ferroviarie Regionali**, quelle di **Rilevanza per la rete ferroviaria Nazionale**, che possono essere **destinatari di finanziamenti dello Stato** per eventuali investimenti sulle linee.
- 5. Con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, previa intesa con la singola regione interessata e in sede di Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sono individuate, tra quelle di cui al comma 3, le linee che assumono la qualificazione di **Infrastruttura Ferroviaria Nazionale**, **previa individuazione delle risorse da destinare alla gestione** ai sensi del secondo periodo, ivi incluse quelle iscritte sui pertinenti capitoli del bilancio dello Stato che sono corrispondentemente riallocate. Tali linee sono trasferite, a titolo gratuito, al Demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile dello Stato ai fini del contestuale trasferimento, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione nell'ambito del contratto di servizio con lo Stato ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 31 ottobre 2000 n. 138 T.

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

II° SCELTA: I COMMI 3 e 5





3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

II° SCELTA: I COMMI 3 e 5: Le Linee Ferroviarie Regionali, le Linee di Rilevanza Nazionale e l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

I commi 3 e 5 non mutano il precedente quadro lasciando inalterato il riparto tra soggetto gestore, soggetto esecutore degli interventi di manutenzione straordinaria/investimenti ed Ente finanziatore. Unica novità è l'introduzione della nuova fattispecie 'ibrida' delle Linee di Rilevanza Nazionale, di proprietà Regionale ma eventualmente destinatarie di finanziamenti Statali. Tali linee (tutte o in parte), solo a seguito di intesa con la Regione e **previa individuazione delle relative risorse**, che potrebbero dunque essere anche individuate come una **riduzione dei trasferimenti Stato – Regione**, potranno essere **cedute a titolo gratuito** all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (passando in gestione ad RFI).



**L'ATTUAZIONE DEL
COMMA 5 È DEL
TUTTO EVENTUALE
ESSENDO
OBBLIGATORIA UNA
PREVIA INTESA CON
LA REGIONE**

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

II° SCELTA: I COMMI 3 e 5: Le Linee Ferroviarie Regionali, le Linee di Rilevanza Nazionale e l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale

TIPOLOGIA DI LINEA	SOGGETTO FINANZIATORE DELLA MANUTENZIONE ORDINARIA	SOGGETTO GESTORE DELLA MANUTENZIONE E ORDINARIA	SOGGETTO FINANZIATORE DEGLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA	SOGGETTO ESECUTORE DEGLI INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA	SOGGETTO FINANZIATORE DEGLI INTERVENTI DI INVESTIMENTO	SOGGETTO ESECUTORE DEGLI INTERVENTI DI INVESTIMENTO
Linee Ferroviarie Regionali	Regione (con Accordo di programma)	FER	Stato e Regione (con fondi ad hoc)	FER	Regione (con fondi ad hoc)	FER
Linee di Rilevanza Nazionale	Regione (con Accordo di programma)	FER	Regione ovvero eventualmente per specifici interventi lo Stato	FER (o RFI laddove la Regione si sigleranno appositi contratti affidandone le risorse)	Regione o eventualmente per specifici interventi lo Stato	FER (o RFI laddove la Regione si sigleranno appositi contratti affidandone le risorse)
Infrastruttura Ferroviaria Nazionale	Stato (con Contratto di programma – Parte servizi)	RFI	Stato (con Contratto di programma – Parte servizi) [Interventi finanziati in base al principio di 'PRIORITY']	RFI	Stato (con Contratto di programma – Parte investimenti)	RFI

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

Le linee regionali oggi

Linee Ferroviarie Regionali	Linee di Rilevanza Nazionale	Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
Bologna Portomaggiore	Bologna Portomaggiore	Attualmente non è stato emanato alcun Decreto di cui il comma 5 e pertanto nessuna linea è stata ceduta al Demanio Statale
Reggio E. Guastalla	Reggio E. Guastalla	
Reggio E. Sassuolo	Reggio E. Sassuolo	
Casalecchio Vignola	Casalecchio Vignola	
Parma Suzzara	Parma Suzzara	
Suzzara Ferrara	Suzzara Ferrara	
Ferrara Codigoro		
Reggio E. Ciano E.		
Modena Sassuolo		
Portomaggiore Dogato		

Con il Decreto MIT del 16 aprile 2018 sono state individuate le prime Linee di Rilevanza Nazionale (**Tabella a sinistra**).

Le linee nella colonna di sinistra appartengono al Demanio Regionale e sono in gestione a FER. Le linee della colonna centrale appartengono al Demanio Regionale **che possono** essere destinatarie di finanziamenti dello Stato: **i fondi destinati a tale scopo attualmente sono esauriti** (circa 50 Mln per le linee Regionali).

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

Un possibile scenario

Linee Ferroviarie Regionali	Linee di Rilevanza Nazionale	Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
Bologna Portomaggiore	Bologna Portomaggiore	
Reggio E. Guastalla	Reggio E. Guastalla	
Reggio E. Sassuolo	Reggio E. Sassuolo	
		Casalecchio Vignola
		Parma Suzzara
		Suzzara Ferrara
Ferrara Codigoro		
Reggio E. Ciano E.		
Modena Sassuolo		
Portomaggiore Dogato		

← seguono le logiche di priorità degli investimenti in RFI

Il Decreto di cui il comma 5, ben potendo individuare solo alcune delle linee da trasferire all'IFN, porterebbe alla creazione di **un triplo regime** per le linee attualmente appartenenti al Demanio Regionale (come nell'esempio della **Tabella a destra**). Le linee nelle colonne di sinistra e centrale rimarrebbero al gestore Regionale, mentre le linee nella colonna di destra passerebbero in gestione ad RFI.

D'altra parte poi la cessione a titolo gratuito di alcune linee comporterebbe oltre all'**evidente diminuzione del patrimonio Regionale e delle competenze in materia trasporto** anche una **riduzione di capacità di incidere sui fondi di investimento per le linee ricadenti nel territorio regionale: le linee vengono cedute a titolo gratuito e senza impegni di investimento sulle stesse.**

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

III SCELTA: IL COMMA 4 PRIMO PERIODO

Il contratto di sussidiarietà per la realizzazione di ulteriore interventi

L'art. 47 c. 4 del D.lgs. 50/17 PRIMO PERIODO



Le Regioni territorialmente competenti, i gestori delle linee regionali e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. **possono altresì concludere accordi** e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi diversi da quelli previsti al comma 1

Sempre in adesione al principio di sussidiarietà, per interventi che non siano quelli di adeguamento degli standards di sicurezza, le Regioni **possono**, dunque si tratta di una facoltà – in caso contrario si paventerebbe un conflitto di attribuzione Stato-Regione - concludere contratti e accordi con RFI e il Gestore Regionale.

Tale facoltà è esercitabile con **una graduale intensità**: si parte da un minimo di delegazione (nell'ipotesi di non sottoscrivere contratti per interventi specifici) ad un massimo di cessione delle competenze nel caso di subentro di RFI nella gestione (slide successiva).

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

III SCELTA: IL COMMA 4 PRIMO PERIODO - Il subentro di RFI nella gestione ed i conflitti tra norme

L'art. 47 c. 4 del D.lgs. 50/17 SECONDO PERIODO

ovvero [...Le Regioni possono stipulare contratti per...] **il subentro** della medesima Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nella gestione delle reti ferroviarie regionali, ivi comprese quelle classificate di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale ai sensi del comma 3, **definendo gli oneri contrattuali e individuando le risorse necessarie per la copertura finanziaria.**



- **L'art. 22 comma 2 della Legge Regionale 30/98**

(come sostituito dall'art. 12 della L.R. 20/11)

La Regione affida la gestione della rete di sua competenza, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 13, comma 3, **alla società di cui all'articolo 18 [FER]**, di proprietà esclusiva della Regione e degli enti locali o di forme associative a totale controllo degli enti locali

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'
III SCELTA: IL COMMA 4 PRIMO PERIODO Il subentro di RFI nella gestione ed i conflitti tra norme

Con Legge Regionale 30/98 FER è individuato quale gestore della rete ferroviaria Regionale: un'eventuale subentro nella gestione potrà avvenire solo a seguito della modifica di tale disposizione.



Il subentro potrà avvenire previa individuazione dei compiti affidati a RFI e dei relativi corrispettivi.

In tale eventualità, il cambio di Gestore è percorribile solo laddove il subentrante a parità di prestazioni e condizioni potrebbe trovare fondamento **esclusivamente in logiche di compressione della spesa** da destinare per la gestione della rete Regionale.



3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili' **Accordo tra RER, RFI e FER del 20/12/2017: cosa c'entra con gli interventi per la sicurezza?**

20/12/2017 Ancor prima dell'individuazione delle linee di rilevanza Nazionale, la Regione E-R, RFI e FER firmano un accordo programmatico che vuole dare attuazione a quanto previsto dall'art. 47 del D.lgs. 50/17.

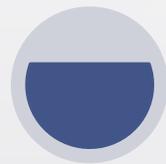
3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili' Accordo tra RER, RFI e FER del 20/12/2017: cosa c'entra con gli interventi per la sicurezza?

COMPITI della Regione Emilia Romagna Art. 5 comma 1



Lett. a

Verificare gli interventi normativi e le modifiche legislative necessari a **consentire il processo** di razionalizzazione del settore ferroviario Regionale anche mediante **ristrutturazione della società FER**, in House della Regione, ed **ai fini del subentro, da parte di RFI, nella gestione della Rete**



Lett. b

Provvedere, sulla Rete regionale di rilevanza nazionale e su quella residuale, **nel caso di subentro di RFI nella gestione** della Rete, a **trasferire** a quest'ultima le **risorse per la gestione** delle suddette reti con le modalità da definire in appositi Accordi tra RFI e Regione



Lett. c

Definire, il percorso per il **trasferimento della rete regionale** qualificata infrastruttura ferroviaria nazionale **al demanio dello stato** ed il conseguente **subentro dello stato** nella concessione **con copertura completa dei costi** di gestione e di investimento a carico dello stesso

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'
Accordo tra RER, RFI e FER del 20/12/2017: cosa c'entra con gli interventi per la sicurezza?

COMPITI della Regione Emilia Romagna
(Art. 5 comma 1) Lett. a

COSIDERAZIONI

Verificare gli interventi normativi e le modifiche legislative necessari a **consentire il processo** di razionalizzazione del settore ferroviario Regionale anche mediante **ristrutturazione della società FER**, in House della Regione, ed **ai fini del subentro, da parte di RFI, nella gestione della Rete**



Dunque la **Regione** si fa **soggetto promotore** per il subentro di RFI nella gestione della Rete, facendosi finanche parte attiva: **prima ancora che gli investimenti al fine di migliorare standards** di sicurezza come chiesto dal D.lgs. 50/17, **l'obiettivo dell'accordo è il trasferimento della gestione ordinaria.**

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'
Accordo tra RER, RFI e FER del 20/12/2017: cosa c'entra con gli interventi per la sicurezza?

COMPITI della Regione Emilia Romagna
(Art. 5 comma 1) Lett. b

Provvedere, sulla Rete regionale di rilevanza nazionale e su quella residuale, **nel caso di subentro di RFI nella gestione** della Rete, a **trasferire** a quest'ultima le **risorse per la gestione** delle suddette reti con le modalità da definire in appositi Accordi tra RFI e Regione



COSIDERAZIONI

L'affidamento della Gestione dell'intera Rete avviene **senza la definizione nel dettaglio delle attività da affidarsi** demandando tutto a futuri accordi tra RER e RFI. Tuttavia **una seria razionalizzazione della spesa parte dalla definizione dei fabbisogni che possono meglio essere garantiti da un soggetto controllato: FER!**

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'
Accordo tra RER, RFI e FER del 20/12/2017: cosa c'entra con gli interventi per la sicurezza?

COMPITI della Regione Emilia Romagna
(Art. 5 comma 1) Lett. c

Definire, il percorso per il **trasferimento della rete regionale** qualificata infrastruttura ferroviaria nazionale **al demanio dello stato** ed il conseguente **subentro dello stato** nella concessione **con copertura completa dei costi** di gestione e di investimento a carico dello stesso



COSIDERAZIONI

L'accordo prevede dunque che la **Regione individui interventi, oneri e condizioni contrattuali da affidare a RFI** ma che gli **importi relativi siano poi affrontati dallo Stato** (completamente estraneo alla definizione degli stessi): un po' come auto-invitarci a cena fuori, ordinare caviale e champagne e poi pretendere che paghi il tavolo vicino.

Conseguenza di tale insolito accollo è che **lo Stato individuerà secondo propri criteri le priorità da affrontare avendo cura degli interessi generali e non di quelli locali con buona pace dell'autonomia regionale**

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

COMPITI di Ferrovie Emilia Romagna (Art. 5 comma 1)

Lett.
a)

Collaborare con la Regione e RFI nel dare attuazione al presente accordo

Lett.
b)

Curare tutte le attività necessarie all'eventuale trasferimento in capo a RFI della **gestione e della manutenzione ordinaria e straordinaria dell'Infrastruttura della Rete**

COSIDERAZIONI

Nulla si dice sulle attività collaterali alla gestione non previste in accordo quali:

- a) gestione del traffico;
- b) gestione del patrimonio immobiliare;
- c) **attività di controllo del contratto di TPF.**

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

COMPITI di Rete Ferroviaria Italiana (Art. 5 comma 1 lett. a))

Concordare con la Regione e condividere con il MIT gli interventi e gli investimenti previsti nel 'Master Plan' (Allegato all'Accordo) [...]

COSIDERAZIONI

«Condividere con il MIT» che è dunque un semplice soggetto informato tuttavia chiamato a finanziare le opere: **laddove gli interventi non saranno reputati dal MIT prioritari è evidente che non vedranno la luce.**

'**Master Plan**' sono interventi che ricadono per circa il 95% su **linee appartenenti alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale** (sulla quale **la Regione non esercita alcun potere**) il restante 5%, pur ricadendo sulle linee regionali, riguarda **interventi già realizzati da FER e finanziati con fondi FSC (ormai esauriti)**



**COMPITI di
Rete Ferroviaria Italiana
(Art. 5 comma 1 lett. b))**

Assicurare alla Regione, in caso di subentro nella gestione della rete regionale, un risparmio rispetto all'attuale.

Il punto si scontra con una serie di **RILEVANTI DUBBI:**

1. RFI deve garantire un risparmio rispetto i prezzi attualmente praticati allo Stato oppure rispetto all'attuale contratto della Regione? Le successive tabelle (confrontando i dati di bilancio 2018) evidenziano il risparmio che FER ottiene rispetto RFI.
2. Come è possibile garantire un risparmio se non si conoscono mansioni, linee e condizioni dell'affidamento?
3. Nel caso il prezzo praticato da RFI sia superiore alle attese, la Regione a chi potrà rivolgersi per la gestione della rete?

Le considerazioni riportate lasciano presagire che si stia procedendo a creare un monopolio dove l'offerta del monopolista RFI andrà ad assumere una posizione predominante. È facile presagire che, se anche il primo anno sia raggiunto il tanto atteso obiettivo di spesa, negli anni successivi il monopolista RFI potrà pretendere adeguamenti del corrispettivo ai quali non ci si potrà sottrarre data l'assenza di altri Gestori Infrastruttura

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'

Il principio di SUSSIDIARIETÀ

al fine di garantire celerità nella realizzazione di interventi di sicurezza, si sancisce un concorso nell'adeguamento della rete permettendo alla Regione di affiancare, stanziando le relative risorse, RFI a FER nella realizzazione di specifici interventi.

Principio di sussidiarietà: *quando un ente inferiore è capace di svolgere un compito, l'ente superiore non deve intervenire, ma eventualmente può sostenerne l'azione.*

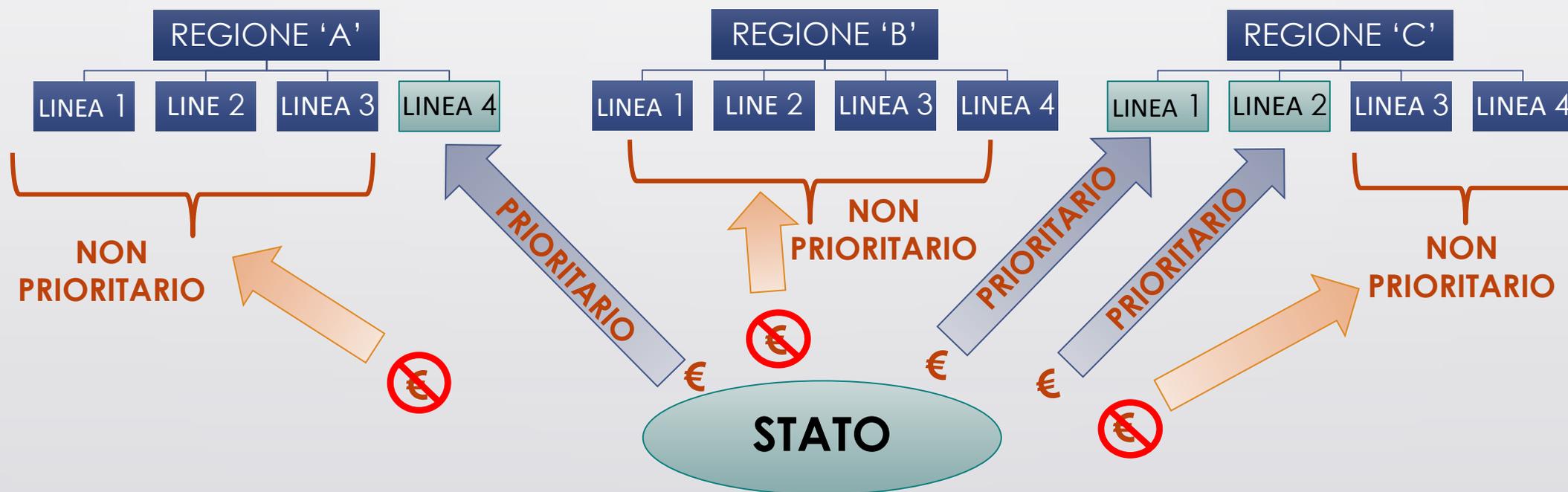
Ne consegue che **l'intervento pubblico va attuato** quanto più vicino possibile al cittadino: la ripartizione gerarchica delle competenze deve essere spostata in modo da essere più vicini ai bisogni del territorio. **L'intervento dell'entità di livello superiore**, se del caso, **deve teso a restituire l'autonomia** all'ente di livello inferiore.

Il principio comporta due considerazioni:

➤ **la più vicina istituzione deve soddisfare l'interesse della popolazione che amministra**

➤ per convesso se si affida un'esigenza locale ad un Ente superiore, questo prenderà in considerazione interessi di carattere generale **prescindendo da quelli LOCALI**

3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'



3. Focus sull'art. 47 del D.lgs. 50/17: 'Le strade percorribili'
Accordo tra RER, RFI e FER del 20/12/2017: cosa accadrà dopo il subentro di RFI?

Il 'Master Plan' prevede investimenti solo in minima parte su linee Regionali: ma l'obiettivo non era di adeguare la rete regionale?

Perché il MIT dovrebbe finanziare interventi che **NON RITIENE PRIORITARI**?

Ci sarà realmente un risparmio nel cambio di gestore?

E risparmio rispetto cosa?

PERCHÈ CEDERE LA PROPRIA AUTONOMIA?



DOVE SONO LE RISORSE?

Cosa sarà delle attività non ricadenti nell'Accordo RER-RFI?

Quando RFI diverrà **MONOPOLISTA** e pretenderà **adeguamenti dei prezzi** che alternative avrà la Regione se non pagare di più?

4. Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025)

- Il PRIT è principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione Emilia-Romagna che partendo dall'analisi del contesto attuale:
 1. individua le **esigenze da soddisfare**;
 2. di conseguenza **programma la strategia** integrata per la mobilità sul proprio territorio;
 3. individua dove indirizzare le **risorse disponibili**.



4. Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025)

- OBIETTIVI DI PRIT 2025:
- Sostenibilità ambientale
- Accessibilità integrata
- Riduzione dei costi
- Decongestione delle aree urbane
- Valorizzazione dell'asset infrastrutturale esistente
- Integrazione dei piani di programmazione





4. Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025) **AZIONI INDIVIDUATE IN AMBITO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE**

- Elevare gli standard di sicurezza della marcia dei treni, completando per l'intera rete ferroviaria regionale l'attrezzaggio di terra del sistema di controllo della marcia del treno. **[Progetto attualmente portato avanti da FER]**
- adeguando in alcune tratte l'armamento ferroviario;
- regolarizzando e ottimizzando i sistemi di segnalamento e le distanze dei segnali; **[Progetto attualmente portato avanti da FER con interventi in 'Autoproduzione']**
- trasformando gli attuali sistemi di protezione dei passaggi a livello per consentire l'aumento delle velocità massime attualmente consentite ove non già realizzati; **[Progetto attualmente portato avanti da FER con interventi in 'Autoproduzione']**
- intervenendo su ponti e rilevati che limitano la velocità dei treni; **[I progetti avviati a cura di FER vedono il cofinanziamento Stato - Regione]**



4. Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025) **AZIONI INDIVIDUATE IN AMBITO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA REGIONALE**

- migliorare e ottimizzare il comando e controllo della circolazione ferroviaria dell'intera rete regionale utilizzando un unico centro di telecomando degli impianti di segnalamento (CTC unico) i cui lavori di implementazione stanno giungendo a termine; **[Progetto che FER si avvia a concludere]**
- migliorare il livello di accessibilità, di fruibilità e di integrazione modale delle stazioni/fermate, in particolare per standardizzarle, almeno a livelli minimi di funzionalità; **[primi interventi eseguiti da FER, tuttavia i fondi si sono esauriti]**
- eliminare parte dei numerosi passaggi a livello ancora presenti con il concorso finanziario degli Enti proprietari delle relative strade - o sostituire i dispositivi tecnologici che comandano alcuni di essi con altri più evoluti; **[Progetto attualmente portato avanti da FER con interventi in 'Autoproduzione']**
- potenziare la relazione Parma – Suzzara – Poggio Rusco nell'ambito del già richiamato corridoio TiBre.
- elettrificazione delle tratte strategiche della rete regionale destinate a integrarsi maggiormente con la Rete Nazionale **[Progetto avviato da FER – Fondi in esaurimento]**.

4. Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025)

Le contraddizioni e i dubbi

- «al fine di ottenere la migliore gestione della Rete nella prospettiva di un **futuro trasferimento** di quella parte di rete regionale che sarà qualificata infrastruttura ferroviaria nazionale da specifici atti governativi» (pag. 80 – PRIT 2025)
- «rendere quanto possibile **indipendente il gestore** della rete Regionale da quello della rete Nazionale» (pag. 92 – PRIT 2025)



4. Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025)

Le risorse individuate o meglio I COSTI INDIVIDUATI

Tabella 21
Previsioni costo interventi infrastruttura ferroviaria nazionale in territorio regionale e infrastruttura ferroviaria regionale (mln di €)

SISTEMA FERROVIARIO

LINEE REGIONALI - RIEPILOGO PER INTERVENTO

Investimenti su linee RER	totali	realizzato o in corso	da programmare
Elettrificazione	88	6,8	81,2
Eliminazione passaggi livello	400	0	400
Nuovo tracciato Pr-Poggio Rusco	360	0	360
Interventi linea	311	0	311
adeguamenti opere civili	153	0	153
sicurezza ferroviaria (SCMT)	74	23,45	50,55
manutenzioni straordinarie	45	da fondi annualità precedenti	45
totale	1.433	30	1.403

FONDI STATALI ex D.lgs. 422/97

Il dato evidenzia come **la Regione**, a fronte degli obiettivi che essa stessa ha individuato, **ha messo a disposizione solo lo 0,47%** delle risorse necessarie (6,8 Mln a fronte dei 1.433 Mln preventivati).

LINEE REGIONALI - RIEPILOGO PER LINEA

linea ferroviaria	totali	realizzato o in corso	da programmare
Bologna-Portomaggiore	194,4	1,2	193,2
Casalecchio-Vignola	77,2	8,33	68,87
Parma-Suzzara-Ferrara	647	4,24	642,76
Ferrara-Codigoro	94,2	1,12	93,08
Modena-Sassuolo	50,3	1,09	49,21
Linee reggiane	214,9	14,27	200,63
altri Interventi non scorporabili	155		155
totale	1433	30	1403



4. Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025)

LE PRINCIPALI QUESTIONI

Errata lettura dell'art. 47 del D.lgs. 50/17: perché ritenere obbligatoria la cessione della rete e **perché spogliarsi della propria autonomia?**

Non sono individuate le risorse ma solo dei costi per gli interventi pianificati: **chi finanzia gli interventi di sicurezza?**

Per gli interventi pianificati **le risorse realmente stanziare sono effimere** rispetto gli importi necessari: come si raggiungeranno gli obiettivi fissati?

Nel caso di trasferimento delle Linee Regionali, il MIT non è tenuto a seguire le strategie regionali (si veda la slide sul '*principio di sussidiarietà*'): chi dunque darà attuazione al PRIT 2025?



4. Nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025)

LE PRINCIPALI QUESTIONI

- «Tra i costi infine vanno sottolineati quelli relativi alla gestione del grande patrimonio infrastrutturale che si è ormai realizzato a livello regionale, e il cui mantenimento in efficienza è obiettivo prioritario» (pag. 228 – PRIT 2025)
- Il valore dell'accordo di programma per la gestione della rete Regionale (manutenzioni ordinarie) è stato costantemente ridotto. Inoltre il PRIT 2025 non prede assolutamente in considerazione i costi al mantenimento in efficienza delle Linee Regionali.
- Senza dare una valutazione dei costi di gestione, **la cessione delle linee è DOGMATICAMENTE vantaggiosa** senza un valutazione delle ripercussioni in termini di spesa, qualità del servizio e perdita di autonomia.

Gli investimenti in RFI e il principio di Priorità dell'intervento

PIANO INDUSTRIALE RFI ed. luglio 2018 (pg. 16)

Il processo di programmazione degli investimenti sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e di assegnazione dei relativi finanziamenti è definito in una serie di norme e documenti che regolano la realizzazione delle Opere Pubbliche:

- **le strategie sono definite** dal Documento di Programmazione Pluriennale (DPP) e, nelle more della sua redazione, dall'Allegato Infrastrutture al **DEF 2017**;
- Il D.lgs. 228/11 e le linee Guida **MIT stabiliscono i criteri di valutazione**;
- il **MEF ed il MIT che rendono disponibili i finanziamenti** con le Leggi nazionali;
- i **Contratti di Programma MIT-RFI (CdP) che disciplinano** le modalità di finanziamento degli investimenti e **la pianificazione temporale dei fabbisogni finanziari**.



L'intero processo è dunque gestito a livello nazionale con una pianificazione pluriennale adottata con legge. Ne deriva dunque una **totale impossibilità delle Regioni di incidere sul processo**, sugli investimenti da attuare e sulle risorse da destinare.

Gli investimenti in RFI e il principio di Priorità dell'intervento **PIANO INDUSTRIALE RFI ed. luglio 2018 (pg. 16)**

Il processo descritto dal piano industriale di RFI è fondato sulla logica degli indicatori di prestazioni chiave (c.d. **KPI**):

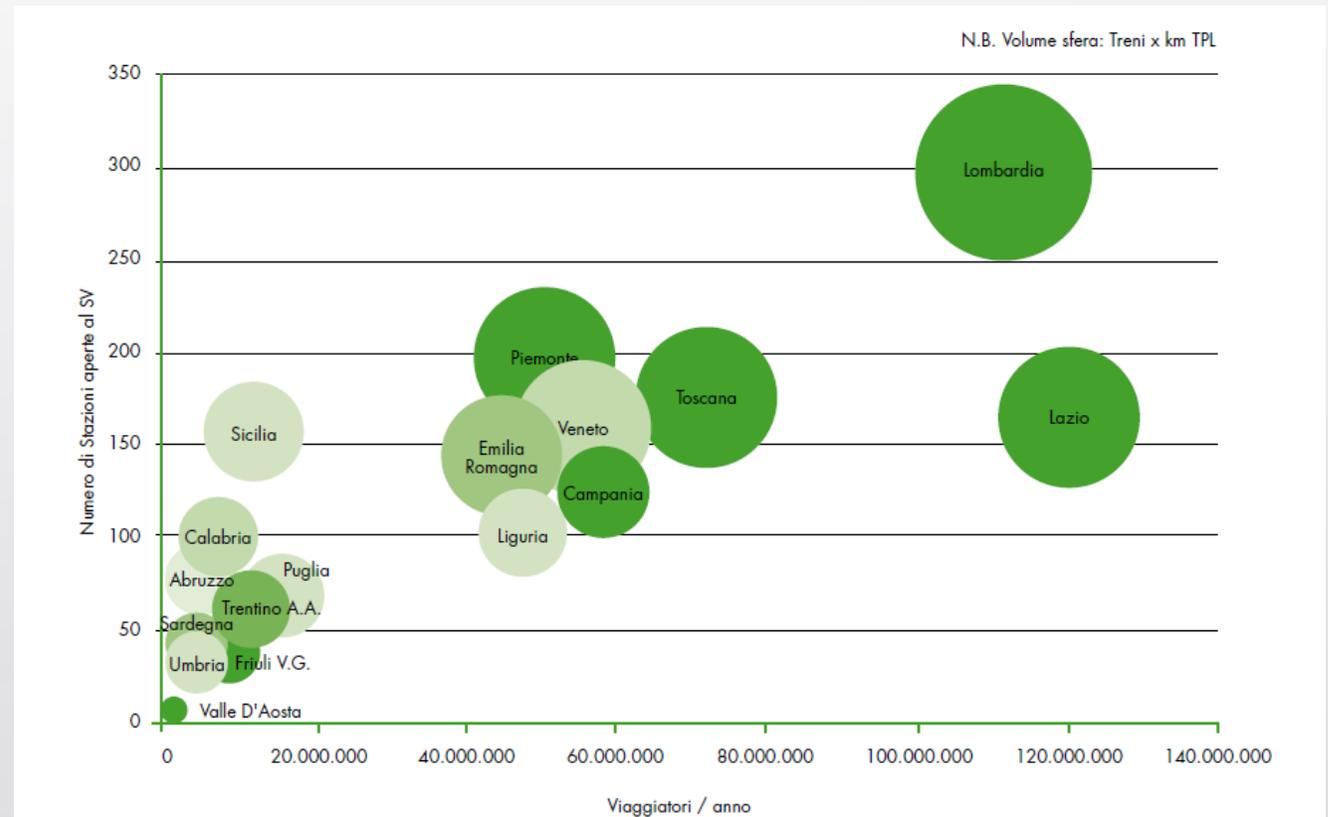
- *Esigenze del cliente* (**il cliente di RFI è principalmente il MIT!**)
- *Livello di utilizzo* (**la capacità di attrarre Imprese Ferroviarie**)
- *Customer* (**in funzione dell'utenza intercettabile**)
- *Caratteristiche della rete* (**le linee in peggiori condizioni conquistano minori investimenti**)
- *Modelli di esercizio scenari di mercato* (**la capacità commerciale**)



Gli indicatori di prestazione individuati, indirizzandosi a logiche commerciali e di ritorno nell'investimento, comportano che **la maggior parte degli interventi sarà destinata alle linee principali** a discapito delle secondarie. I pochi fondi destinati a queste ultime saranno **poi ripartiti su base nazionale**: quella che per una regione è una linea importante, su base nazionale potrebbe divenire una linea di scarsa importanza.

Gli investimenti in RFI e il principio di Priorità dell'intervento **PIANO INDUSTRIALE RFI ed. luglio 2018 (pg. 30)**

«Dal confronto tra le diverse regioni risulta che Lazio e Lombardia sono le regioni con il maggior numero di viaggiatori e di treni-km TPL; con un numero di stazioni e di treni-km TPL simile al Lazio, segue la Toscana con una frequentazione delle stazioni tuttavia molto inferiore rispetto alle prime due regioni. Al quarto posto per frequentazione delle stazioni segue la Campania, unica regione del Sud Italia che presenta elevate frequentazioni.»





Gli investimenti in RFI e il principio di Priorità dell'intervento **PIANO INDUSTRIALE RFI ed. luglio 2018 (pg. 30)**

Il grafico contenuto nel Piano industriale di RFI mostra l'attrattività delle regioni in funzione del TPL: **l'Emilia Romagna evidenzia un'attrattività media, invero molto scarsa se escludiamo le direttrici Milano-Ancona, Firenze-Bologna-Venezia e Modena-Brennero.** In funzione degli indicatori di prestazioni chiave, RFI non ha ritenuto di dover investire su *'linee secondarie'* dell'Emilia Romagna. Nella tabella gli interventi previsti

INTERVENTI PREVISTI ENTRO IL 2021	INTERVENTI PREVISTI DOPO IL 2021
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna - Lecce	Potenziamento tecnologico Bologna - Piacenza I Fase
Upgrade del sistema di distanziamento della linea Bologna - Verona	Potenziamento Tecnologico Bologna - Piacenza II Fase
Interventi di potenziamento Upgrading tecnologico e infrastrutturale Nodo di Bologna	Nodo ferrostradale Casalecchio di Reno: interrimento linea Porrettana (contributo RFI)
Potenziamento tecnologico Bologna - Padova	
Linea Rimini - Ravenna efficientamento itinerari	

Gli investimenti in RFI e il principio di Priorità dell'intervento **LINEE SECONDARIE RFI**



Gli investimenti in RFI e il principio di Priorità dell'intervento

LINEE SECONDARIE RFI IN EMILIA ROMAGNA

LINEE	STATO ATTUALE DELLA LINEA
Piacenza - Cremona	«La linea in questione non vede transitare treni passeggeri dal 2013 in seguito ai tagli effettuati dalla Regione» Rapporto Legambiente 'Pendolaria 2018'
Fidenza - Cremona	Attualmente la linea è attraversata da 8 sole coppie di treni al giorno normalmente sostituiti. A seguito di insistenze e lamentele della comunità locale si è giunti al ripristino di corse negli orari da pendolari.
Parma - Fornovo	<i>«Un altro caso di estrema criticità per i pendolari è quello della linea "Pontremolese", 120 km di lunghezza, dove convergono treni locali e di lunga percorrenza. Il raddoppio di questa linea ferroviaria (preventivato da 25 anni) rimane un'opera urgente e strategica sia per il pendolarismo sul territorio»</i> Rapporto Legambiente 'Pendolaria 2018'
Fidenza – Fornovo	Il 15/12/13 è stato eliminato il traffico locale: sull'intera tratta, solo la stazione di Medesano conserva un solo treno al giorno diretto a Milano e solo al venerdì un treno per Livorno
Parma – Brescia	«Linea Brescia-Parma, ancora non elettrificati, corrono solamente 12 coppie di treni giornalieri. Sono numerose le lamentele dei pendolari, relative all'insufficienza delle corse ma anche perché si tratta di una linea che versa da diversi anni in una condizione di abbandono» Legambiente 'Pendolaria 2018'
Faenza-Lavezzola	Attualmente la linea è attraversata da 2 sole coppie di treni al giorno

Gli investimenti in RFI e il principio di Priorità dell'intervento

LINEE SECONDARIE RFI IN ITALIA (2009-2019)

LINEE SECONDARIE	STATO ATTUALE DELLA LINEA
Pistoia – Porretta Terme	Dal 2010 solo 6 coppie di treni regionali al giorno spesso auto-sostituiti
Sulmona - Carpinone	Dal 2012 ha visto la sospensione del servizio. Dal 2014 è parzialmente utilizzata per soli treni turistici
Termoli - Campobasso	Dal 2016 completamente auto-sostituita
Aosta - Prè S. Didier	Non si effettua traffico dal 2015: i costi di gestione sono reputati insostenibili dalla Regione Valle d'Aosta
Romagnano S. - Grignasco - Varallo S.	Il servizio viaggiatori è stato sospeso dal 15/09/2014 ed auto-sostituito
Alcamo Diramazione - Trapani	Il servizio viaggiatori è stato sospeso dal 25/03/2014 per cedimenti ed auto-sostituito: il risanamento avviato solo a fine 2017 proseguono a singhiozzo
Bosco Redole - Benevento	Linea sospesa e sostituita con autobus nel 2013 a causa di problemi strutturali all'infrastruttura. Attualmente riutilizzata a soli scopi turistici
Vercelli - Casale Popolo	Dal 14 giugno 2013 è sospeso il servizio. Dopo proteste, nel 2018 è stata annunciata la riattivazione (entro il marzo 2019). Attualmente non è ancora stata riattivata.
Asti - Castagnole delle Lanze	Il servizio ferroviario passeggeri regionale risulta sospeso. La tratta Castagnole delle Lanze-Asti è stata riaperta al traffico turistico il 11 novembre 2018

Gli investimenti in RFI e il principio di Priorità dell'intervento

LINEE SECONDARIE RFI IN ITALIA (2009-2019)

LINEE SECONDARIE	STATO ATTUALE DELLA LINEA
Cantalupo - Nizza Monferrato - Alba	Linea sospesa e sostituita con autobus dal 17 giugno 2012 ed attualmente interessata da soli treni turistici.
Ceva - Ormea	Dal 2012 la linea è sospesa e sostituita con autobus. Viene utilizzata occasionalmente per la circolazione di treni turistici.
Gemona del Friuli - Pinzano - Maniago	Il 6 luglio 2012 a causa di una frana il servizio ferroviario fu sospeso e sostituito da un autoservizio. Attualmente è interessata da soli treni turistici. Più volte la Regione Friuli ha chiesto di gestirla autonomamente.
Pinerolo - Bricherasio - Torre Pellice	Dal 2012 il servizio è sostituito con autobus. Nel maggio 2019 è stata annunciata la riapertura, tuttavia non vi sono dettagli sui tempi di riattivazione.
Santhià - Borgomanero - Arona	Dal 2012 la linea è sospesa e sostituita con autobus.
Caltagirone - Gela	Dall'8 maggio 2011 la linea è interrotta, nella tratta Caltagirone-Gela, al km 326+600 per il crollo di un viadotto. Nel 2018 è stato presentato un progetto di ricostruzione dei viadotti ancora in fase di approvazione
Chivasso - Asti	Nel settembre del 2011 il servizio è stato sospeso. Pur i reiterati annunci, attualmente non vi sono progetti per la riapertura.
Castellammare di Stabia - Gragnano	Sospesa dal 2010 e da allora risulta priva di ogni traffico
Rocchetta S. A. Lacedonia - Avellino	Linea non ufficialmente soppressa ma di fatto chiusa all'esercizio. Da agosto 2016 è percorsa sporadicamente da treni turistici.

Conclusioni



Non c'è nulla nell'art. 47 del D.lgs. 50/17 che impone il trasferimento delle competenze

Ci sono una serie di strumenti normativi del tutto ignorati che consentono collaborazione al fine di elevare gli standards di sicurezza della rete regionale

Il subentro nella gestione non comporterebbe vantaggi economici. Anzi la posizione di monopolio di RFI implicherebbe un aumento della spesa

L'eventuale cambio di gestore è contrario all'invocata autonomia Regionale

Il passaggio delle reti all'IFN implica una completa estraneità della regione nel processo di investimento sulla rete Regionale

Con un passaggio andranno persi tutti gli investimenti immateriali fatti primo tra tutti la perdita di una realtà competitiva

I dati a disposizione mostrano come il sistema FER sia economicamente più sostenibile di quello degli altri Gestori Infrastruttura

Non ci sono garanzie di sviluppo delle reti cedute. RFI con le proprie modalità di investimento tende a dismettere ferrovie di scarso interesse

L'eventuale cessione della gestione comporta l'evidente necessità di avviare un tavolo sindacale (ad oggi fermo) per il passaggio del personale

La gestione della rete, anche laddove RFI costasse di meno, incidendo solo per il 25-30% non procurerebbe i vantaggi attesi ma solo perdita di autonomia

Una scelta attenta di Governance potrebbe ad investire su FER per raccogliere ancora più linee attualmente avviate da RFI all'abbandono



EVOLUZIONE DELLA GESTIONE DELLA RETE FERROVIARIA REGIONALE IN EMILIA-ROMAGNA - PARTE II

La scelta arbitraria di cedere competenza in materia
trasporti e dissolvere un'eccellenza aziendale



INDICE

- Premesse
- L'accordo di programma FER-RER
- *Focus Ferrovie Emilia Romagna – Rete Ferroviaria Italiana*
- *Focus Ferrovie Emilia Romagna – Ferrovie Nord Milano*
- Confronto tra Gestori Infrastruttura
- Conclusioni



Premesse

La provenienza dei dati raccolti

Le tabelle, i grafici e i dati nel seguito analizzati contengono informazioni tratte da pubblicazioni contenute nelle sezioni 'Amministrazione Trasparente' dei soggetti coinvolti dall'indagine: quanto riportato è tratto principalmente dai bilanci dei G.I. e dagli accordi di programma per la gestione della rete siglati tra i G.I. e i rispettivi Enti di riferimento.

Le notevoli differenze organizzative (alcuni soggetti non hanno adottato una piena separazione tra impresa ferroviaria e gestore infrastruttura), dimensionali e di classificazione del bilancio, nonché la differente architettura degli Accordi di programma non consentono un'immediata comparazione. In considerazione di ciò, sono stati individuati alcuni macro-indici ottenuti talvolta proporzionando il dato assoluto ai km di rete gestita, in altri casi riferendosi alla forma organizzativa o infine parametrando il singolo dato all'accordo di programma di riferimento: in conformità del principio di prudenza, sono stati sempre presi in considerazione gli scenari meno vantaggiosi per la dimostrazione delle tesi assunte.

Dal confronto emergono **inequivocabili differenze in riferimento alle risorse messe a disposizione** per l'assolvimento dei compiti assegnati:

FER È DI GRAN LUNGA IL GESTORE INFRASTRUTTURA CON MENO RISORSE DISPONIBILI.



Premesse

La bozza E-R di Autonomia Regionale: gli obiettivi contraddittori

DOVE ANDARE?

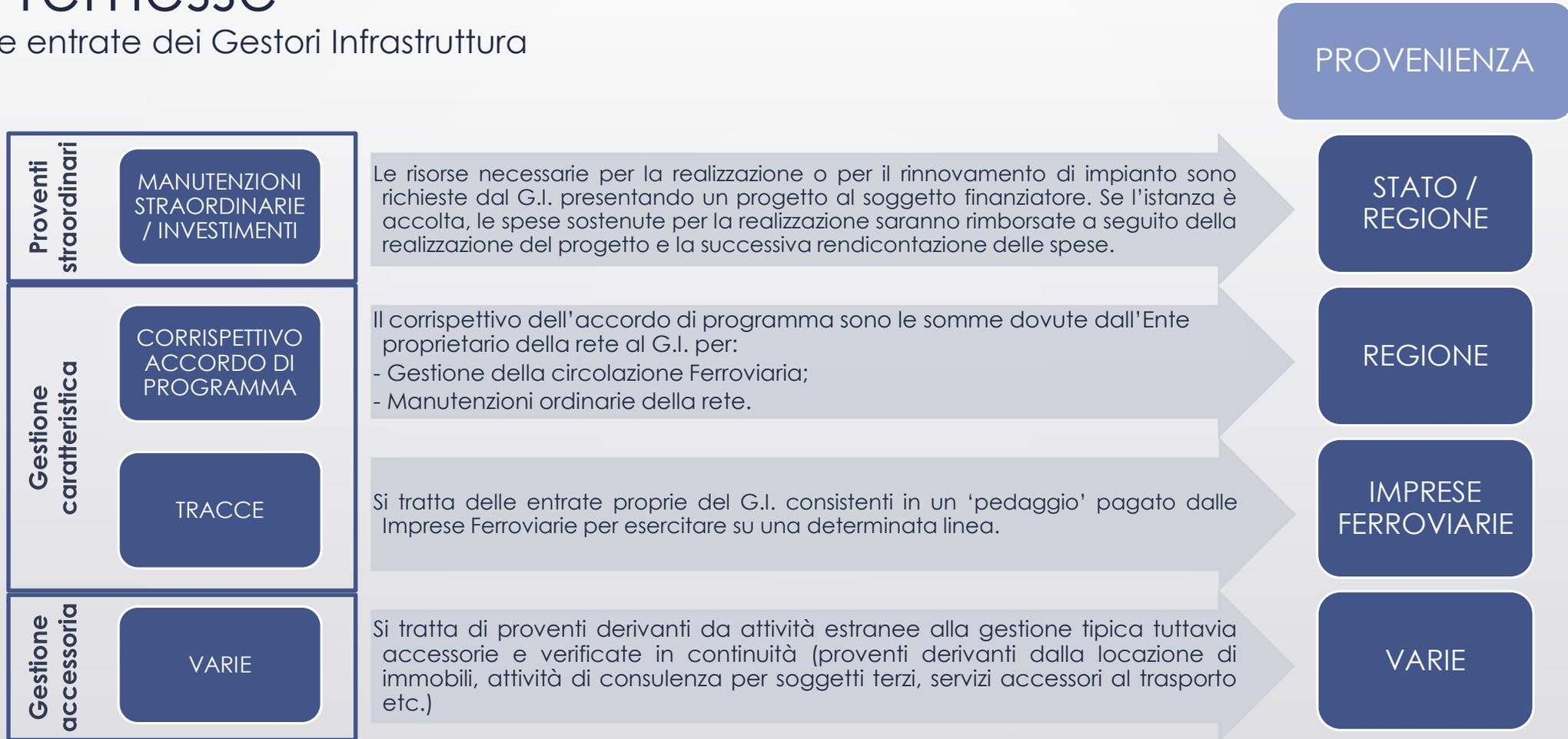


Iniziativa della Regione Emilia-Romagna per l'acquisizione di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia ai sensi dell'articolo 116, comma III, della Costituzione [Volume 2 - Testo del 8 febbraio 2019]

«La Regione Emilia-Romagna chiede che le sia attribuita la competenza sulla programmazione, approvazione e finanziamento delle opere infrastrutturali e degli interventi per il trasporto pubblico d'interesse nazionale che riguardino il territorio regionale. Il riferimento riguarda nello specifico **la programmazione e approvazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria**, di riqualificazione e potenziamento **della rete ferroviaria** e stradale nazionale, anche in riferimento ad opere d'arte viarie quali ponti e viadotti, **in aggiunta alle competenze di cui la Regione è già titolare sulle reti [...] ferroviaria** rispettivamente di interesse o di proprietà regionale.»

Premesse

Le entrate dei Gestori Infrastruttura



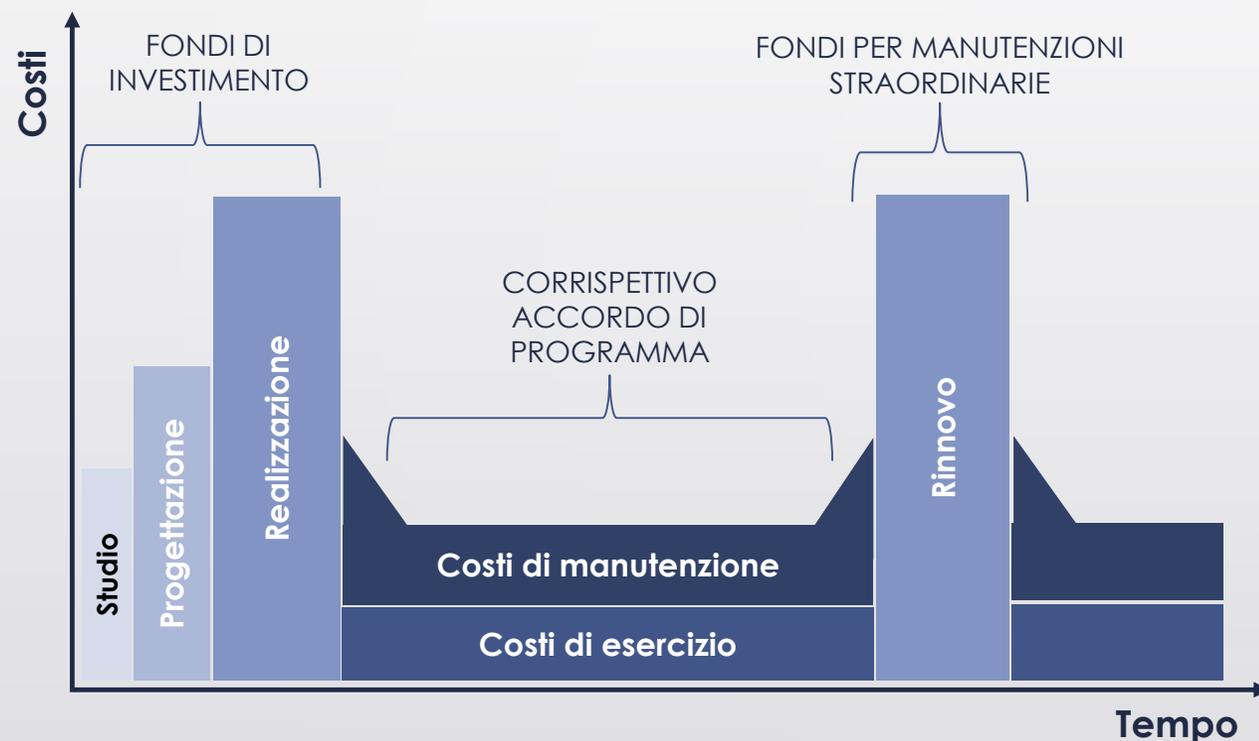
Premesse

Gli interventi sugli impianti



Premesse

Gli interventi sugli impianti



I costi affrontati per ciascuna fase di vita degli impianti sono riconducibili alle fonti di finanziamento utilizzate.

La realizzazione di un nuovo impianto è affrontata con fondi di investimento. La gestione e le manutenzioni ordinarie sono finanziate con il corrispettivo dell'accordo di programma. Il rinnovo degli impianti è finanziato con fondi di manutenzione straordinaria.

Manutenzione ordinaria = riparazioni che rappresentano spese ricorrenti che si sostengono per pulizia, riparazioni, sostituzione di parti deteriorate dall'uso, e che servono per mantenere nel tempo il valore d'uso del bene

Manutenzione straordinaria = interventi svolti periodicamente ed eccedenti le normali manutenzioni che comportano un allungamento significativo e tangibile della vita utile del bene.

Premesse

I costi di manutenzione degli impianti



All'aumentare dell'età degli impianti occorrono interventi manutentivi più frequenti e con un importo sempre maggiore.

Si deve tener conto che all'aumento del costo delle manutenzioni nel tempo concorrono il rinnovamento e la messa in sicurezza della rete che con

l'istallazione di nuovi apparati tecnologici comportano un aumento degli impianti da mantenere.

Inoltre un **up-grade tecnologico per efficientare gli standards di sicurezza comporta l'evidente aumento delle**

manutenzioni: si pensi ai costi manutentivi del 'blocco telefonico' (causa del disastro di Andria-Corato) pari a zero rispetto quelli sostenuti per la più sicura circolazione in 'telecomando'.



Premesse

Le risorse a disposizione di FER

I dati riportati in tabella sono tratti dal bilancio 2018 FER.

Il valore della gestione caratteristica (Accordo di programma + tracce) sono pari a € 14,3 Mln.: i proventi dell'accordo di programma sono attribuiti di anno in anno dalla RER con apposita deliberazione mentre le tracce sono liquidate dalle Imprese Ferroviarie operanti sulla rete FER.

Le somme per le manutenzioni Straordinarie derivano dagli interventi in 'Autoproduzione' finanziati dai fondi statali FSC.

FER		
	IN VALORE ASSOLUTO	PER KM
MANUTENZIONI ORDINARIE	€ 9.921.804,00	€ 27.257,70
MANUTENZIONI STRAORDINARIE	€ 4.378.000,00	€ 12.027,47
INVESTIMENTI	€ 27.156.579,52	€ 74.605,99
TRACCE	€ 4.439.579,00	€ 12.196,65
ALTRO (locazioni, risarcimenti, etc.)	€ 3.153.988,00	€ 8.664,80
TOTALE GIRO D'AFFARI	€ 49.049.950,52	

Confronto tra Gestori Infrastruttura

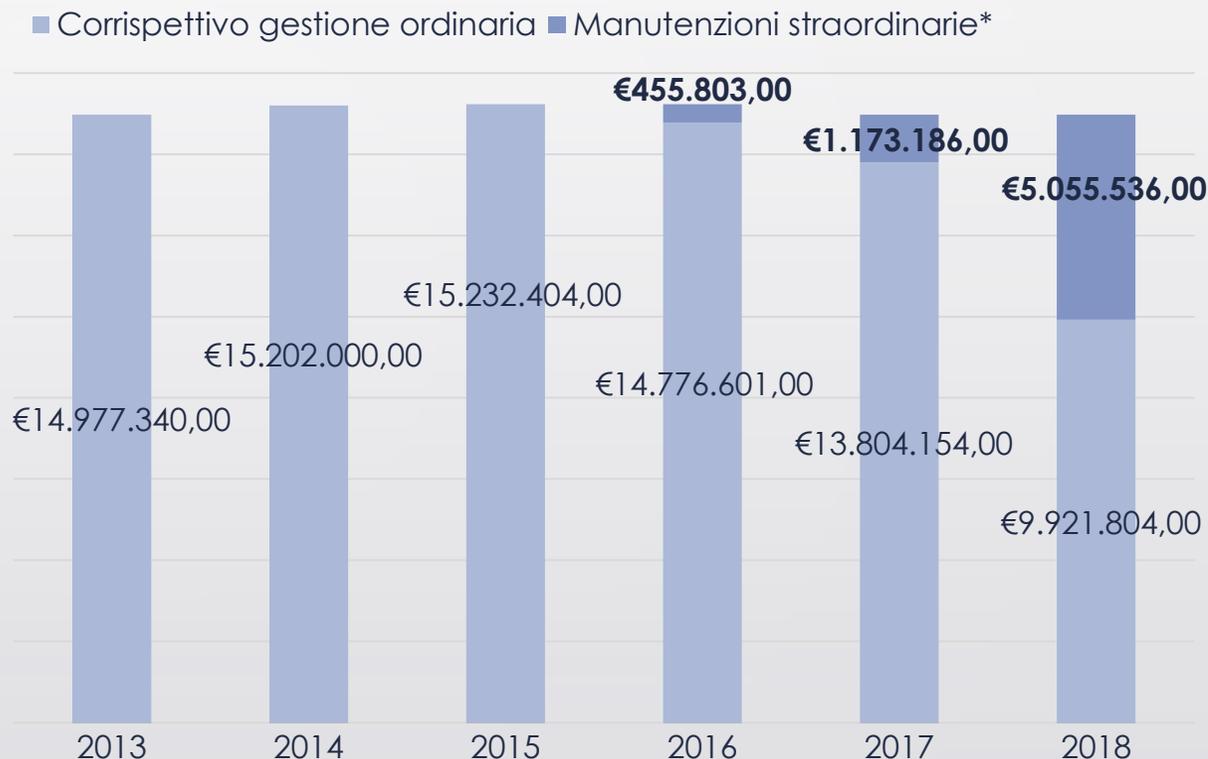
LE RISORSE A DISPOSIZIONE: l'Accordo di programma RER-FER

A seguito della separazione del ramo trasporto, il 01/02/2012 nasce l'attuale FER con compiti esclusivamente da G.I..

Nel successivo 12/02/2013 è stato sottoscritto l'accordo di programma per la gestione della Rete.

L'importo dell'accordo di programma, per la parte ordinaria, è soggetto a indicizzazione riferita al tasso d'inflazione e l'assunzione degli impegni di spesa relativi agli esercizi finanziari è adottata da parte della Regione 'in rapporto alle effettive disponibilità finanziarie allocate sui relativi bilanci di competenza non costituendo vincolo per l'iscrizione a bilancio della dotazione finanziaria per gli esercizi finanziari futuri in validità del contratto.'

RER ha progressivamente ridotto il corrispettivo dell'accordo di programma facendo confluire i fondi FSC nel progetto 'Autoproduzione' e conseguentemente **tagliando massicciamente le disponibilità per manutenzioni ordinarie e dunque per la sicurezza dell'esercizio.**



* Sul punto si vedano le successive slides

Confronto tra Gestori Infrastruttura

LE RISORSE A DISPOSIZIONE: la riduzione del corrispettivo (parte ordinaria) dell'Accordo di programma

IL BUSINESS PLAN FER PER GLI INTERVENTI IN MANUTENZIONE STRAORDINARIA

Piano Interventi in Autoproduzione

Il Piano di investimento FER 2019/2021 prevede interventi in 'autoproduzione' (con personale FER) per l'adeguamento dei passaggi a livello propedeutico all'attrezzaggio con SCMT

Per il segnalamento le fonti sono i fondi FSC assegnati dal MIT per complessivi € 50,5 mln.

Per la parte armamento, a fronte della riduzione dei fondi ex L. 297/78, RER ha dato copertura agli interventi avviando la vendita degli immobili non più funzionali

La razionalizzazione degli impianti

Il piano prevedeva:

1. Demolizioni di edifici non funzionali;
2. La sostituzione dei fabbricati di stazioni/fermate con pensiline;
3. la riduzione dei passaggi a livello.

La riduzione del corrispettivo parte ordinaria dell'Accordo di programma

A fronte del rinnovamento degli impianti e della riduzione degli stessi, il piano si prefiggeva di abbattere i costi per le manutenzioni ordinarie.

- **Deliberazione 511/16: riduzione del corrispettivo dell'accordo di programma – parte ordinaria - di € 0,5 Mln. per l'anno 2016**
- **Deliberazione 2161/17: ulteriore riduzione di € 1 Mln. per l'anno 2017**
- **Deliberazione 648/18: ulteriore riduzione di € 4mln. per l'anno 2018**



L'EQUILIBRIO DEL BUSINESS PLAN FER PER GLI INTERVENTI IN AUTOPRODUZIONE

- Incertezza: a fronte di entrate prima certe (€ 14,7 Mln.) le riduzioni (€ 5,5 Mln.) potranno essere assorbite solo realizzando pari volumi di interventi in Autoproduzione
- Rischio Finanziario: a differenza del contributo dell'accordo di programma (erogato trimestralmente) i fondi FSC sono liquidati solo a seguito della realizzazione degli interventi e della successiva rendicontazione esponendo dunque FER a costanti anticipi di cassa (con conseguente aggravio di costi derivanti da interessi). Inoltre il piano di vendita degli immobili ha aggravato il rischio di assenza di copertura essendo un processo farraginoso e dagli esiti non scontati vista la scarsa appetibilità dei beni da cedere
- Oneri amministrativi: i fondi FSC necessitano di complessi adempimenti legati alla rendicontazione che con il contributo non si sarebbero affrontati



**RISCHI
ASSUNTI**



**VANTAGGI
ATTESI**

- Impianti rinnovati: dunque minori costi manutentivi nel breve periodo
- Razionalizzazione degli impianti con riduzione dei passaggi a livello e dunque minori costi manutentivi in assoluto
- Demolizioni di edifici non più funzionali con conseguenti minori costi manutentivi e di gestione degli immobili
- favorire ed accelerare il conseguimento della compatibilità degli standard tecnologici e di sicurezza delle linee ferroviarie regionali con quelli della rete ferroviaria nazionale

Confronto tra Gestori Infrastruttura

LE RISORSE A DISPOSIZIONE: la riduzione del corrispettivo parte ordinaria dell'Accordo di programma



Nonostante l'aumento degli impianti installati e le nuove tecnologie adottate (dunque con un incremento dei costi di manutenzione) il corrispettivo dell'accordo di programma non è stato incrementato

Confronto tra Gestori Infrastruttura

LE RISORSE MESSE A DISPOSIZIONE: Le risorse disponibili al netto del costo del personale



Il grafico rappresenta l'incidenza dei costi del personale (le cui carenze di organico saranno descritte nel seguito) rispetto i proventi derivanti dalla gestione caratteristica di FER.

Restano a disposizione di FER meno di 1,2 milioni di

euro per: manutenzioni all'armamento ferroviario, sfalcio, manutenzioni ordinarie su impianti, ponti e viadotti, vigilanza, manutenzioni per gli impianti di accesso per disabili etc.

Quanto riportato mostra quanto sia fondamentale per l'equilibrio economico-finanziario dei Gestori Infrastruttura una costante programmazione degli investimenti: **la gestione della linea non sostiene nemmeno i costi del personale** che possono essere affrontati solo in presenza di un rinnovamento programmato e costante delle linee.

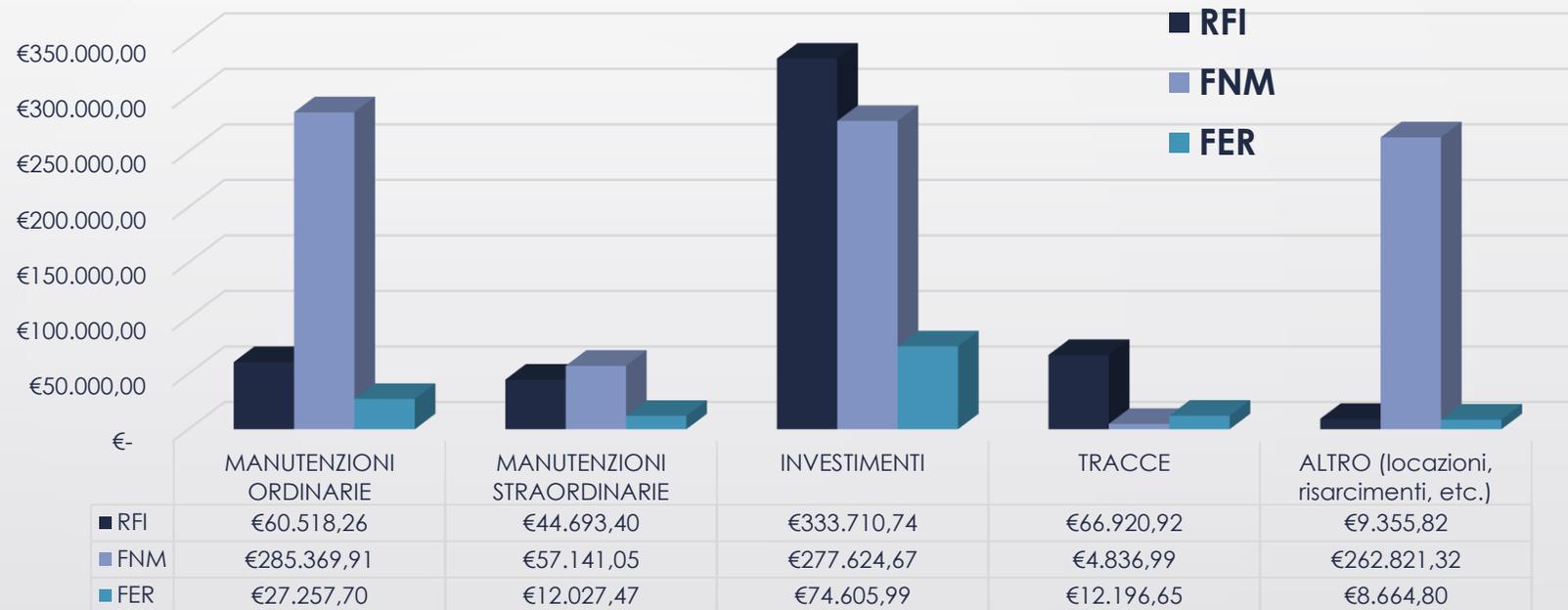


	FER FERROVIE EMILIA ROMAGNA	RFI	FNM
Gestione Tipica	CORRISPETTIVO ACCORDO DI PROGRAMMA Corrispettivo è rimodulato di anno in anno a fronte delle effettive disponibilità della Regione E-R (a partire dal 2014 ha subito una riduzione di € 5,5 mln.)	RFI per la parte ordinaria percepisce € 1.016 Mln./anno: il contributo è aumentato in funzione di attività non previste e poi attribuite al G.I.	FNM per la sola parte ordinaria percepisce € 92 Mln./anno: il contributo è aumentato in funzione di attività non previste e poi attribuite al G.I.
Proventi straordinari	INVESTIMENTI Di volta in volta erogati dall'ente finanziatore (stato/regione) a seguito dell'accoglimento dell'istanza: non è prevista alcuna programmazione della RER	Il gruppo FS ha presentato nel giugno 2019 un piano industriale con € 28 miliardi di investimenti nel periodo 2019-2023	Programmazione degli investimenti nel periodo 2016/2022 con €150 Mln. già disponibili (80 Mln. MIT, 60 Mln. Regione e il restante da altri enti) oltre € 321 mln. in attesa di copertura
	MANUTENZIONI STRAORDINARIE L'Accordo di programma prevede l'emissione da parte della RER di un programma triennale (l'ultimo è del 2015). Attualmente sono coperte con fondi FSC statali	Nel periodo 2016-2010 lo Stato ha stanziato a fronte di un programma di manutenzioni € 750 mln. per anno: tale importo è certo	FNM ha manutenzioni straordinarie programmate per oltre € 69 Mln. nel periodo dal luglio 2016 al dicembre 2022
Gestione accessoria	VARIE Entrate che derivano principalmente dalle locazioni di immobili e dal distacco di personale	I ricavi derivano principalmente dalla gestione del patrimonio	FNM gestisce il parco rotabili lombardo che è noleggiato alle I.F a fronte di canoni (circa € 63 mln. annui)

Confronto tra Gestori Infrastruttura

Un confronto impari

Tutto quanto prima rappresentato se ripartito in funzione dei chilometri di linea gestiti rende ancor più percepibile l'enorme divario: per ogni voce, **RFI e FNM possono godere di risorse largamente superiori a quelle attualmente a disposizione di FER.**



PRECISAZIONI:

1. I valori relativi alle manutenzioni straordinarie e investimenti RFI e FNM sono tratti da accordi programmatici sottoscritti tra Ente finanziatore e G.I. (e dunque non per questo completamente finanziati) i dati FER (non venendo programmati dalla RER ma essendo di volta in volta affidati) sono dati storici tratti dal Bilancio 2018;
2. I dati relativi agli investimenti in RFI e FNM sono ottenuti con un riparto proporzionale tra periodo programmatico e importo globale degli investimenti poi parametrato su 12 mesi.

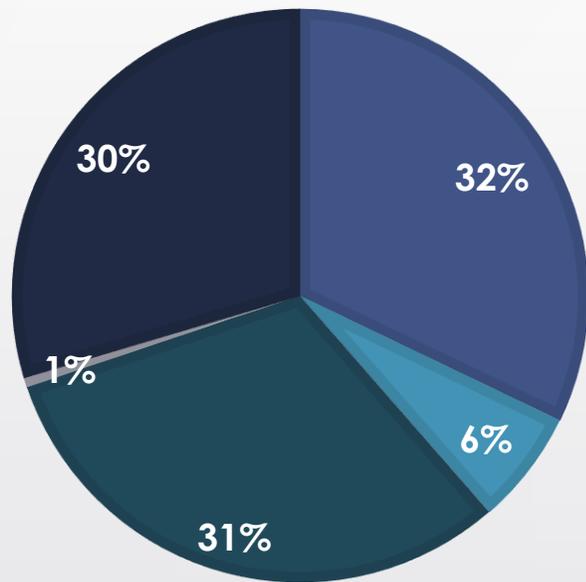
Confronto tra Gestori Infrastruttura

Confronto tra FER e FNM

	IN VALORE ASSOLUTO		IN RAPPORTO AI KM GESTITI	
	FNM	FER	FNM	FER
MANUTENZIONI ORDINARIE	€ 91.033.000,00	€ 9.921.804,00	€ 285.369,91	€ 27.257,70
MANUTENZIONI STRAORDINARIE	€ 18.227.996,00	€ 4.378.000,00	€ 57.141,05	€ 12.027,47
INVESTIMENTI	€ 88.562.270,74	€ 27.156.579,52	€ 277.624,67	€ 74.605,99
TRACCE	€ 1.543.000,00	€ 4.439.579,00	€ 4.836,99	€ 12.196,65
ALTRO (locazioni, risarcimenti, etc.)	€ 83.840.000,00	€ 3.153.988,00	€ 262.821,32	€ 8.664,80
TOTALE GIRO D'AFFARI			€ 356.408.775,11	€ 49.049.950,52

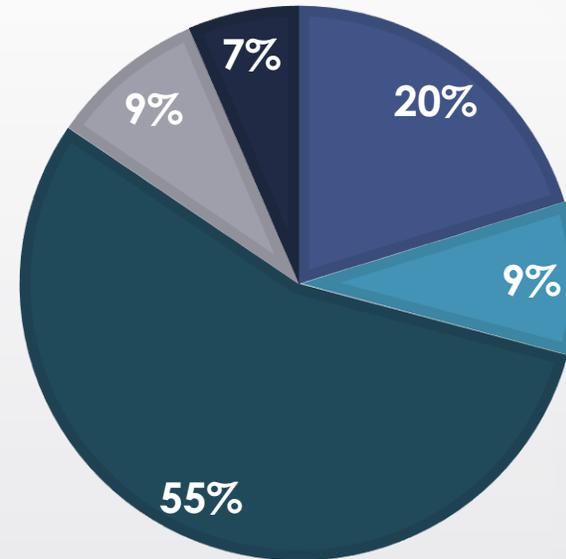
Come per RFI, anche l'accordo di programma Regione Lombardia - Ferrovie Nord Milano (FNM) consta di una parte ordinaria e di una parte straordinaria programmata.

La Regione Lombardia individua per l'intero orizzonte temporale le azioni da intraprendere, gli indici di performance richiesti, gli impegni di spesa e definisce compiutamente le modalità di rendicontazione: in una simile architettura, il G.I. ha contezza degli impegni assunti, delle risorse a disposizione nonché dei tempi, oneri e modalità di rimborso. Inoltre, il materiale rotabile lombardo è di proprietà di FNM: i proventi del noleggio consentono notevoli introiti nelle casse del G.I.: (€ 62 Mln./anno)



FNM

- MANUTENZIONI ORDINARIE
- MANUTENZIONI STRAORDINARIE
- INVESTIMENTI
- TRACCE
- ALTRO (locazioni, risarcimenti, etc.)



FER FERROVIE EMILIA ROMAGNA

- MANUTENZIONI ORDINARIE
- MANUTENZIONI STRAORDINARIE
- INVESTIMENTI
- TRACCE
- ALTRO (locazioni, risarcimenti, etc.)

FNM per estensione e tipologia della rete è certamente il G.I. più somigliante FER, tuttavia differisce sensibilmente l'organizzazione societaria (fa parte del gruppo FNM di cui è la capogruppo). L'accordo di programma che attua è suddiviso in parte ordinaria e parte straordinaria:

il valore dell'accordo di programma (parte ordinaria e straordinaria) FNM è di € 342.510,96 per km di rete a fronte di quello FER di € 39.285,18 per km di rete.

Tutto ciò senza considerare la voce 'Altro' considerevolmente differente è influenzata in gran parte dagli introiti che derivano dalla locazione materiale rotabile (circa 62,4 mln. di euro per anno).

Confronto tra Gestori Infrastruttura

LE RISORSE MESSE A DISPOSIZIONE: adeguamento del corrispettivo dell'Accordo di programma



AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

Autorizzazione di Sicurezza che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza e l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione ed il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento sulla rete in questione, conformemente alla direttiva 2004/49/CE e alla normativa nazionale applicabile

IT2120180002

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE
Imposta di bollo assolta in modo virtuale. Autorizzazione n. 0020044 del 21 febbraio 2014

1. GESTORE INFRASTRUTTURA AUTORIZZATO

Denominazione legale	FERROVIE EMILIA ROMAGNA S.r.l.	
Nome di registrazione ferroviaria	FER GESTORE	Acronimo FER G.I.
Numero di registrazione nazionale	REA FE 178009	N. di partita IVA 02080471200

Il 27/06/2018, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (A.N.S.F.) ha rilasciato a FER l'**Autorizzazione di Sicurezza** per tutte le linee ferroviarie gestite.

In ordine di tempo, FER è il terzo soggetto ad ottenere tale certificazione certificandosi come Gestore Infrastruttura dotato di un Sistema di Gestione della Sicurezza (**SGS**). Tale traguardo è raggiungibile solo attraverso un **notevole impegno sia in termini di professionalità che di risorse economiche.**

Confronto tra Gestori Infrastruttura

LE RISORSE MESSE A DISPOSIZIONE: adeguamento del corrispettivo dell'Accordo di programma



«È un risultato che ci riempie di soddisfazione. L'autorizzazione di ANSF certifica l'alto livello delle ferrovie dell'Emilia-Romagna raggiunto anche grazie alla Cura del ferro»
(17/07/2018 - **Stefano Bonaccini** Presidente della Regione E-R e **Raffaele Donini** Assessore ai Trasporti)

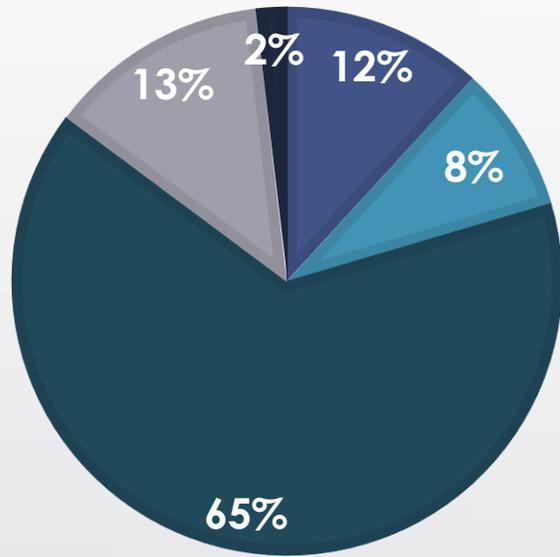
Confronto tra Gestori Infrastruttura

Confronto tra FER e RFI

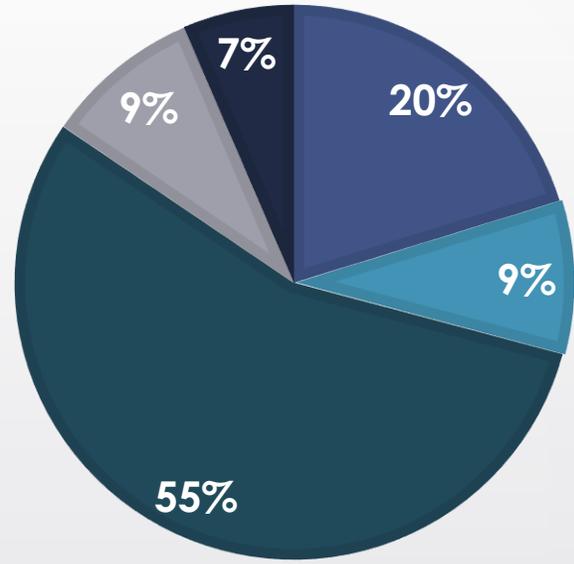
	IN VALORE ASSOLUTO		IN RAPPORTO AI KM GESTITI	
	RFI	FER	RFI	FER
MANUTENZIONI ORDINARIE	€ 1.015.557.000,00	€ 9.921.804,00	€ 60.518,26	€ 27.257,70
MANUTENZIONI STRAORDINARIE	€ 750.000.000,00	€ 4.378.000,00	€ 44.693,40	€ 12.027,47
INVESTIMENTI	€ 5.600.000.000,00	€ 27.156.579,52	€ 333.710,74	€ 74.605,99
TRACCE	€ 1.123.000.000,00	€ 4.439.579,00	€ 66.920,92	€ 12.196,65
ALTRO (locazioni, risarcimenti, etc.)	€ 157.000.000,00	€ 3.153.988,00	€ 9.355,82	€ 8.664,80
TOTALE GIRO D'AFFARI			€ 356.408.775,11	€ 49.049.950,52

La tabella riporta i proventi di RFI e FER: le manutenzioni ordinarie sono per entrambi contrattualizzate con l'accordo di programma. Quanto alle manutenzioni straordinarie, in RFI sono programmate e remunerate sempre dall'accordo di programma (parte straordinaria) mentre in FER sono affidate a fonti di finanziamento, statali o regionali, **di volta in volta individuate e ciò con evidenti carenze di programmazione.**

Infine le tracce sono una voce consistente in RFI vista l'appetibilità commerciale delle linee.



- MANUTENZIONI ORDINARIE
- MANUTENZIONI STRAORDINARIE
- INVESTIMENTI
- TRACCE
- ALTRO (locazioni, risarcimenti, etc.)



- MANUTENZIONI ORDINARIE
- MANUTENZIONI STRAORDINARIE
- INVESTIMENTI
- TRACCE
- ALTRO (locazioni, risarcimenti, etc.)

Per entrambi i soggetti i ricavi discendenti dall'accordo di programma per la gestione ordinaria pesano per solo circa un quinto dell'intero giro di affari: l'eventuale risparmio derivante dal subentro nella gestione ordinaria andrà ad incidere solo per il 20% dei proventi attualmente utilizzati da FER; in tale scenario **il millantato risparmio di spesa potrebbe essere raggiunto solo annullando completamente i propri investimenti sulla linea.**

Tuttavia non si comprende come si possa prospettare un risparmio considerando che l'accordo di programma (parte ordinaria + straordinaria) RFI vale €105.211,67 Km di rete a fronte di quello FER di € 39.285,18 per km di rete.



RICAVI DA PEDAGGI ED ALTRE FONTI

I ricavi derivanti da pedaggi, locazioni e altre voci sono **estranei al contratto di programma** e pertanto non incidono sulle casse regionali

INVESTIMENTI E MANUTENZIONI STRAORDINARIE

Un eventuale **cambio di gestione non inciderebbe** su proventi derivanti da investimenti e manutenzioni straordinarie anch'essi estranei all'accordo di programma. Inoltre **tali fonti hanno provenienza sia statale che regionale.**

MANUTENZIONE ORDINARIA E REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE

Unica parte investita da un cambio di gestore è tale voce che tuttavia attualmente vale circa il **20 %**. **Tale dato tuttavia ingloba anche le prestazioni di vigilanza sul TPL** che, anche nel caso di un subentro, dovranno comunque restare in capo ad organi Regionali.

VALORE DELLA VOCE	
€ 7.593.567,00	16 %
€ 31.534.579,52	64 %
€ 9.921.804,00	20 %

0%
Un eventuale subentro non incide in alcun modo sulle voci che sono ricavi propri del G.I.

0%
Un risparmio può essere intrapreso esclusivamente programmando gli interventi o in alternativa dismettendo le linee

???
Il cambio gestore inciderebbe solo su tale voce minoritaria: **restano tuttavia forti dubbi sulla reale possibilità di conseguire tale obiettivo**

Confronto tra Gestori Infrastruttura

La tabella riporta i dati relativi dai bilanci dei G.I. evidenziando il netto squilibrio di risorse.

GI*	ANNO BILANCIO	ESTENSIONE RETE GESTITA (in Km)	NUMERO DIPENDENTI	NUMERO DI DIPENDENTI PER KM RETE	COSTO DEL PERSONALE	RAPPORTO COSTI DEL PERSONALE / KM RETE	IMPORTO GLOBALE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA (solo parte ordinaria)	RAPPORTO IMPORTO ACCORDO (solo parte ordinaria) / KM RETE
FER	2018	364	234	0,643	€ 13.175.503,00	€ 36.196,44	€ 9.921.804,00	€ 27.257,70
RFI	2018	16781	26.479	1,578	€ 1.497.435.000,00	€ 89.233,96	€ 1.015.557.000,00	€ 60.518,26
FNM**	2018	319	807	2,530	€ 48.739.000,00	€ 152.786,83	€ 91.033.000,00	€ 285.369,91
APPULO	2018	157	176	1,124	€ 9.236.274,61	€ 58.829,77	€ 17.047.181,00	€ 108.580,77
VALVENOSTA	2018	60	83	1,388	€ 4.231.795,00	€ 70.765,80	€ 15.645.085,00	€ 261.623,49
FERROTRAMVIARIA	2017	83	262	3,153	€ 12.693.295,66	€ 152.931,27	€ 24.447.776,38	€ 294.551,52
EAV **	2017	288	648	2,250	€ 35.779.607,05	€ 124.213,18	€ 99.210.000,00	€ 344.419,37
TRENTO- MALE'***	2017	71	121	1,704	€ 5.513.372,44	€ 77.653,13	€ 8.584.782,72	€ 120.912,43

* GI ordinati per attendibilità dei dati inseriti

** FNM e EAV pur operando una separazione di bilancio mantengono una gestione amministrativa unica per IF e GI: i dati non tengono conto dunque delle attività amministrative generali

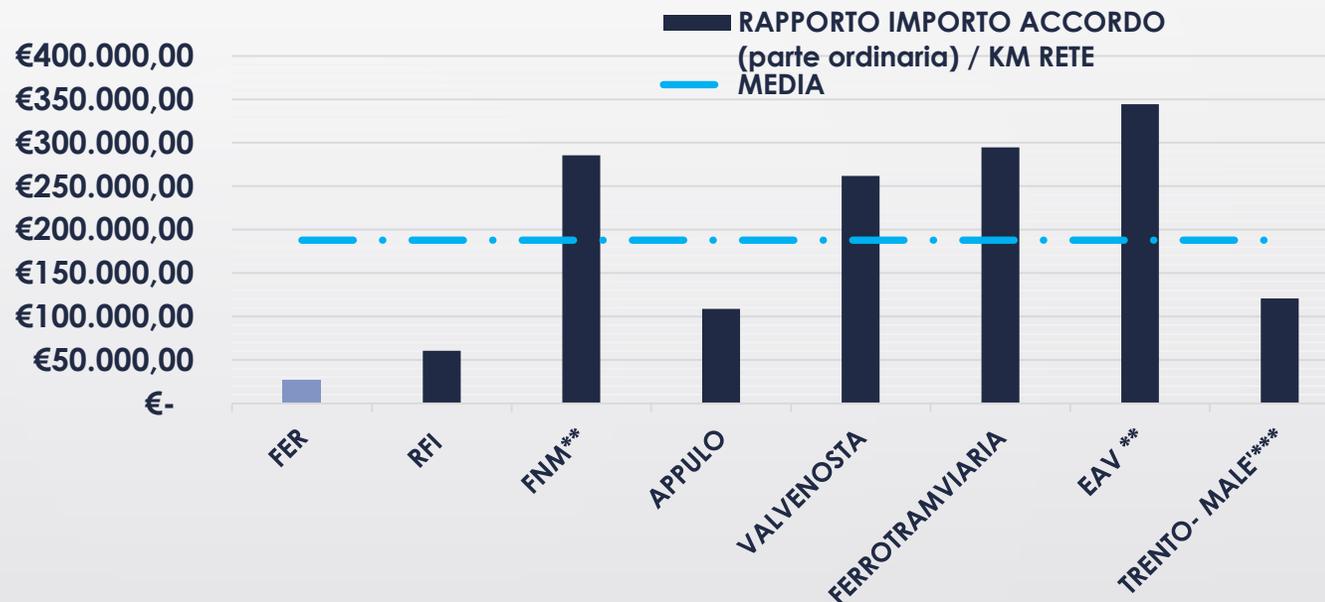
*** Non sono disponibili dati che separino la gestione caratteristica di un GI da quella di una IF: i dati riportati sono una ripartizione

Confronto tra Gestori Infrastruttura

LE RISORSE MESSE A DISPOSIZIONE: il corrispettivo dell'Accordo di programma parte ordinaria

Il rapporto tra il corrispettivo annuale dell'accordo di programma e i km di rete. La media per i G.I. (**per la sola gestione ordinaria**) è di circa 188.000 €/anno ogni km di linea mentre l'accordo di programma (parte ordinaria e straordinaria) **FER vale € 39.285,18 per km di rete.**

Ne derivano **forti dubbi sulla possibilità di conseguire risultati di risparmio di spesa nel caso di subentro da parte di RFI che per le stesse attività incassa € 105.211,67 per Km di rete** (al netto di 28 Mld. di euro di investimenti nel prossimo quinquennio).



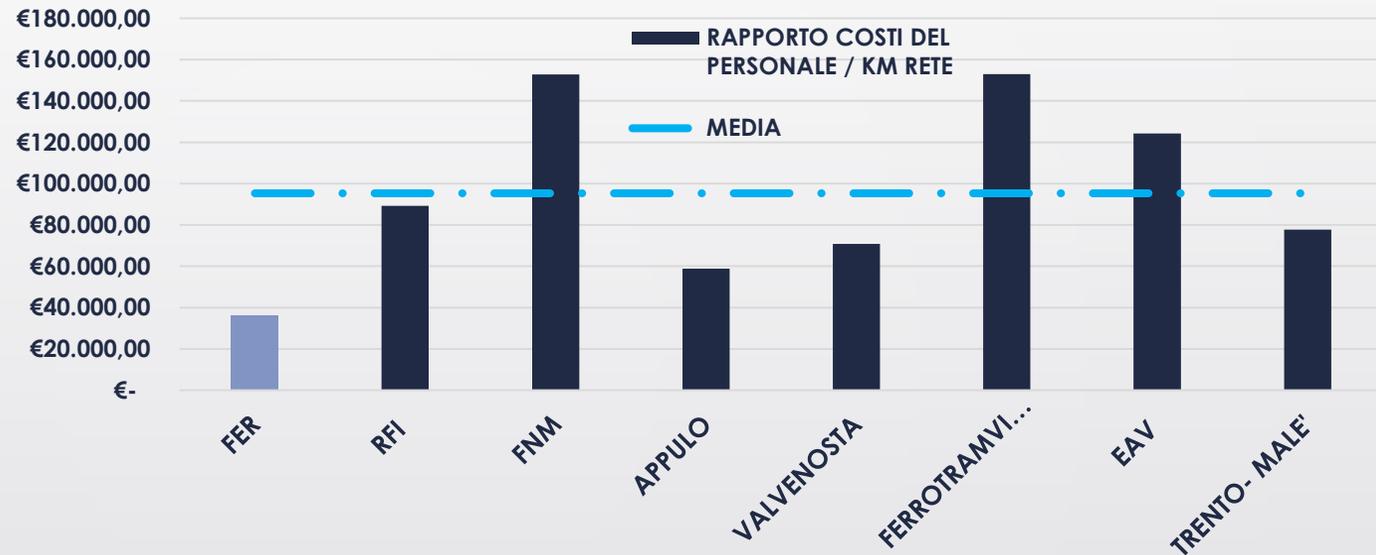
Dal primo confronto emerge chiaramente la competitività di FER in termini di spesa:

una Governance lungimirante investirebbe su una realtà competitiva anziché dismetterla

Confronto tra Gestori Infrastruttura

LE RISORSE MESSE A DISPOSIZIONE: le risorse umane (per km linea) a disposizione

A lato il costo del personale per Km di linea: il costo medio è circa € 87.800, **FER si attesta a € 36.200 (- 58,77% dalla media).**



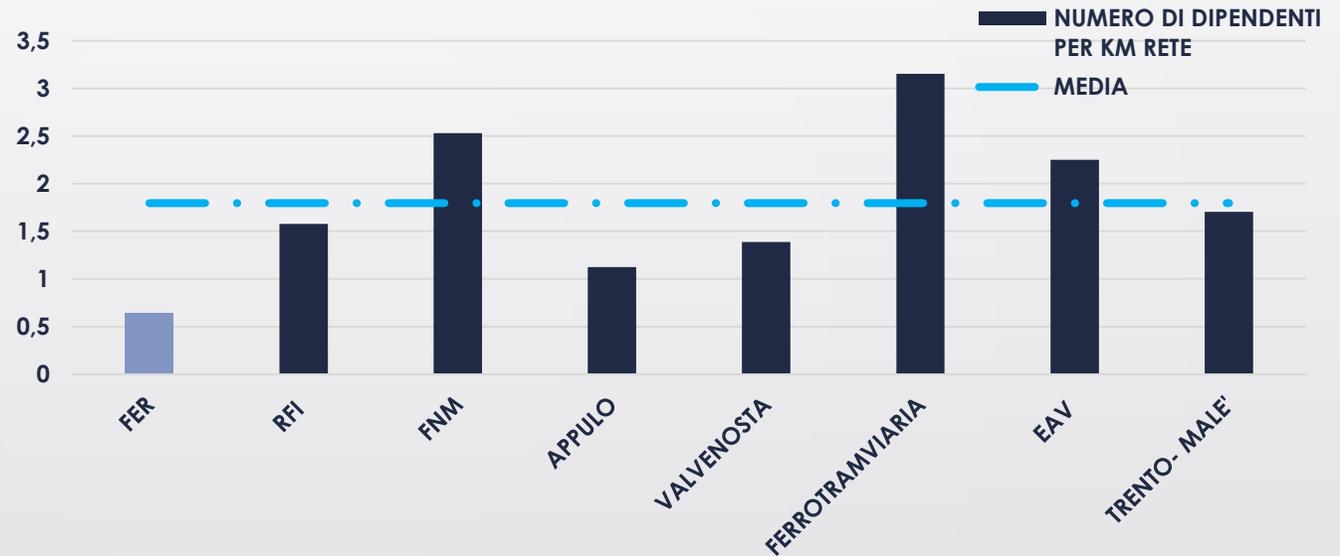
Il grafico evidenzia **le pesanti carenze di personale** causate dall'imposto blocco sul turnover (il bilancio 2012 FER contava 248 dipendenti a fronte dei 234 attuali) che permette di sostituire soltanto il personale indispensabile all'esercizio ferroviario. Ciò è ulteriormente aggravato dall'aumento delle funzioni attribuite a FER nel corso del tempo (lavori in autoproduzione, creazione di un sistema di gestione della sicurezza sul modello ANSF), funzioni da espletare a parità di organico. Nella successiva slide il valore è riconsiderato in funzione del rapporto uomini per km di linea che mostra ancor più la penuria di risorse umane a disposizione.

Confronto tra Gestori Infrastruttura

LE RISORSE MESSE A DISPOSIZIONE: le risorse umane (per km linea) a disposizione

Il grafico mostra come il personale in dotazione a **FER** è di **0,6428 uomini per km di linea** contro una **media di 1,6524** (RFI ha un rapporto di 1,5509).

Il 14/03/2018, a fronte di una minaccia di sciopero, è stato sottoscritto un accordo per aumentare di 9 unità i manutentori FER: **un effimero incremento di 0.024 uomini per Km.**



Si pensi al caso di EAV che con una dotazione di personale di 1.727 unità (impresa ferroviaria + gestore infrastruttura), nel 2017 ha avviato una selezione per la copertura di 320 posizioni tra operativi e impiegati nonostante una dotazione di oltre 2,25 uomini per km!

Conclusioni

Un Accordo di Programma da adeguare

Da quanto detto sulle logiche economiche dei G.I e sul ciclo di manutenzione, emerge quanto **il corrispettivo dell'accordo di programma FER sia inadeguato a sostenere le esigenze manutentive della rete.**

Il successivo confronto con altre realtà poi mette alla luce come tale importo sia nettamente inferiore ai livelli di mercato.

Ne consegue che è necessario, **per garantire una seria gestione della rete, adeguare il corrispettivo ai valori di mercato:** gli attuali valori implicano la circostanza di fatto di un progressivo deterioramento della rete.

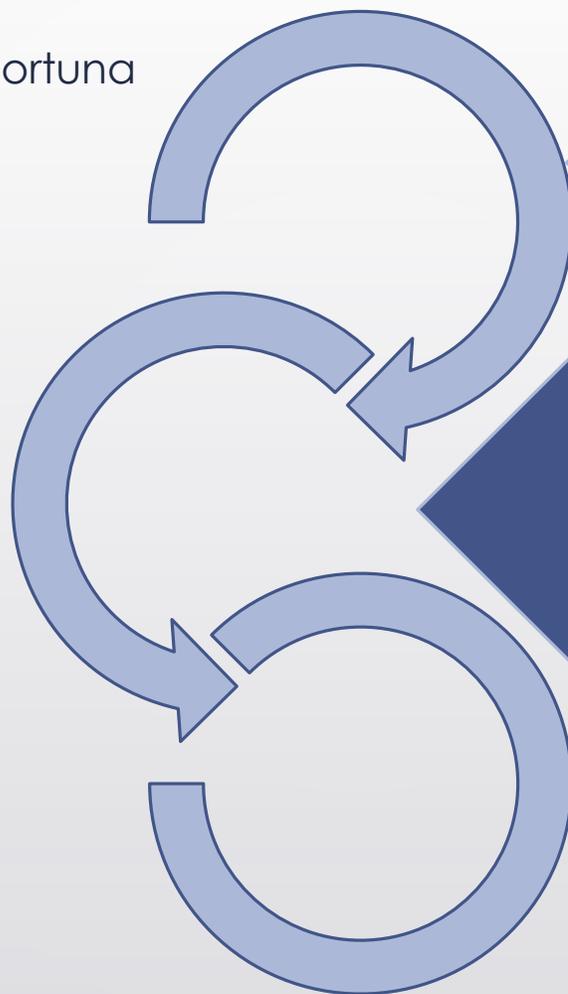


Conclusioni

Cedere la gestione: una scelta opportuna

Un'operazione straordinaria di cessione di asset produttivi e subentro nella gestione degli stessi necessita di un'approfondita fase di analisi del contesto, di definizione degli obiettivi da perseguire, di comparazione tra le possibili strade da intraprendere e una previsione sugli scenari futuribili che ne deriverebbero.

I dati raccolti nel corso dello studio inducono a ritenere che le scelte intraprese siano frutto di decisioni arbitrarie completamente avulse da uno studio sistematico.



Nessun dato induce a ritenere che il cambio di gestione permetta di conseguire risparmi o efficientamento dei servizi. Anzi è più congruo prospettare che comporti una lievitazione dei costi o in alternativa un progressivo abbandono della rete.

Il D.lgs. 50/17 ha sancito la nascita del mercato dei G.I.: attualmente FER è del tutto assimilabile a RFI, tuttavia è economicamente più competitiva. Contestualmente la Regione E-R avoca maggiori autonomie in ambito trasporto,

In tale ambito, appare vantaggioso e congruente con gli obiettivi di autonomia perseguiti dalla RER

estendere la rete in gestione a FER inglobando le tratte ritenute da RFI secondarie.



Conclusioni

Perché farlo?

Oltre quanto si è già avuto modo di dire nella parte prima, le azioni poste in essere dalla Regione Emilia Romagna non convincono per i seguenti elementi:

- Appare **contraddittorio che contestualmente si richiedano maggiori autonomie e allo stesso tempo si cedono competenze infrastrutturali già acquisite**;
- Sia da un'analisi dei costi, che da una comparazione dei valori di produzione, **FER risulta essere il soggetto che meglio è in grado di gestire la rete con minori risorse**;
- Il subentro nella gestione incide solo per circa il 20 % e dunque anche se si raggiungesse un risparmio, questo sarebbe del tutto risibile;
- Le attività di gestione del contratto di servizio ferroviario, attualmente svolte da FER, sono comunque da allocare in strutture organizzative di controllo della RER;
- Le manutenzioni straordinarie e gli investimenti resterebbero un onere in capo alla Regione: **un taglio di tali oneri implicitamente comporterebbe l'abbandono di tali linee**;
- Nel corso del tempo sono state tagliate linearmente le risorse destinate alla manutenzione ordinaria senza una valutazione dell'impatto dei tagli sul servizio;
- Con il passaggio sarà perso quanto investito per conseguire l'autorizzazione di sicurezza.