

Carlo De Vito

Direzione Movimento Rete Ferroviaria Italiana

Rispetto all'intervento che mi ha preceduto per me è più facile dire cosa è Rete Ferroviaria Italiana, cosa è il gruppo Ferrovie Italiane perché, probabilmente, ha avuto maggiore risalto sugli organi di informazione il processo di evoluzione, di trasformazione di questa ex azienda di Stato.

Ferrovie dello Stato: è una società per azioni partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia.

Rete Ferroviaria Italiana è la società del gruppo partecipata al 100% dalle Ferrovie che ha ottenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la concessione regolata da un vero e proprio contratto per la gestione della rete delle ferrovie. Siamo in questo ambito: il nostro azionista è Ferrovie dello Stato, il nostro contraente è il Ministero delle Infrastrutture; l'atto di concessione ha concesso il bene ferrovie. La differenza con i porti è evidente.

Con lo stesso Ministero concedente e con il Ministero azionista, cioè il Ministero dell'Economia abbiamo poi un altro strumento che regola il rapporto: il Contratto di Programma. Questo strumento dispone che RFI esegua investimenti sulla rete ferroviaria, in coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. Uno strumento successivo che si chiama Piano Prioritario degli Investimenti, aggiorna, modifica anno per anno l'andamento degli investimenti in relazione alle risorse disponibili.

Primo obiettivo del Piano è stato l'integrazione con la rete europea. L'Italia ha un deficit strutturale. Un'indagine recente del CNEL, ha riportato questi dati (vedi slide): rispetto un parametro 100 di infrastrutturazione media europea l'Italia, in termini infrastrutturali generali, è al 95; ancora al di sotto sono le ferrovie rispetto a paesi come l'Inghilterra la Germania dove gli indici assumono valori nell'ordine di 110, 115, 120 sul parametro 100 medio.

Ciò ha reso necessario negli anni approssciare il problema del riequilibrio infrastrutturale. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica dà al sistema ferroviario questo obiettivo: integrarsi con la rete europea; in questa rete sono stati individuati dei corridoi privilegiati di trasporto che vanno essenzialmente per il riequilibrio del trasporto delle merci; i corridoi sono dal Nord al Sud dell'Europa, da Berlino a Palermo, e il corridoio orizzontale che va dal Portogallo e arriva sino a paesi dell'Est.

Il Piano determina un ripensamento della nostra rete in funzione dell'integrazione con la rete europea; i traffici sia passeggeri, ma soprattutto merci, non possono più essere visti nell'ottica, nella logica della rete nazionale ancor meno in quella regionale. Gli investimenti e i progetti conseguenti non nascono adesso. L'ingegnere Incalza, che del piano può ritenersi il padre, ha avviato il progetto dell'Alta Velocità. Ora lo

stesso progetto viene inquadrato in questo nuovo contesto di integrazione. Il piano di investimenti avviato da tempo, oggi, 2004 prevede 5,6 mila milioni di euro di contabilizzazione annuale; l'alta velocità assorbe circa il 50% di quest'investimento; altra parte di quest'importo lo stiamo spendendo sulla rete italiana: non è sufficiente realizzare le grandi direttrici di traffico ad alta velocità, ma occorre integrarle nella rete tradizionale perché altrimenti non abbiamo la fluidificazione dei traffici, i nodi rappresenterebbero strozzature del sistema di circolazione e quindi si rende necessario un intervento di ammodernamento tecnologico di tutta la rete italiana intervento puntato sullo snellimento della nostra rete.

La nostra società ha questo mandato. In tale contesto presenta al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero dell'Economia azionista e controllore, i piani di investimento che si prefiggono anche la ristrutturazione industriale delle ferrovie. L'industria, prima mondiale poi italiana, negli anni '80 ha cominciato a fare la sua ristrutturazione per cui ha ceduto, ha dismesso impianti, ha cambiato linee di produzione. Analoga cosa è in corso oggi per le ferrovie: un processo di ristrutturazione industriale che ci ha portato ad investire in nuovi piani di sviluppo, nelle nuove reti della integrazione Europea e a dismettere quelli che potevano essere stabilimenti improduttivi: la cosiddetta rete snella.

Questo lo scenario di riferimento; in questo contesto si muove RFI con la veste giuridica di una società per azioni. Abbiamo l'obbligo del pareggio di bilancio. Il pareggio si intende "pareggio operativo", cioè al netto degli ammortamenti degli investimenti, che vengano garantiti dal Ministero dell'Economia con la funzione di controllo del Ministero delle Infrastrutture che valuta la congruenza degli investimenti nell'ottica del piano generale dei trasporti e della logistica.

L'obbligo civilistico di pareggio del bilancio che deriva anche da direttive europee, è riferito all'aspetto corrente del bilancio: equilibrio tra costi e ricavi; i ricavi sono costituiti dal pagamento dell'utilizzazione delle linee da parte delle imprese di trasporto; l'altra società del gruppo, Trenitalia o anche altre società, italiane o straniere che li utilizzano ci pagano per l'utilizzo dei binari, come si paga il pedaggio autostradale. Il pedaggio ferroviario costituisce gran parte del nostro ricavo; dall'altra parte ci sono i costi per la gestione della circolazione. Nel nostro conto economico ci sono altri ricavi che derivano dall'utilizzazione degli asset, dalla valorizzazione di aree per la trasformazione urbanistica, dall'attività di terminalizzazione di trasporto intermodale che stiamo sempre più incrementando.

Il contratto di programma col Ministero dell'Economia prevede investimenti programmati di 160-170 milioni di euro da spendere di qui al 2015 con tiraggi annuali di 6 mila milioni di contabilizzazione su cantieri in corso. La prospettiva che abbiamo rispetto a questo grande programma è di riuscire a raggiungere quella integrazione con l'Europa che in prima prevede l'alta velocità divenuta alta capacità per lo sfruttamento dell'intermodalità del trasporto delle merci.

Nella valutazione dell'investimento, secondo una norma concordata con il Ministero dell'Infrastruttura verifichiamo l'impatto delle opere sul conto economico di RFI. Cosa comporta in termini di aumento di personale di costi operativi rispetto al

nostro bilancio. La nostra valutazione economica prende in esame i maggiori costi di esercizio per quella implementazione, un raddoppio per esempio (maggiori costi di energia, maggiori costi di personale, di manutenzione) e i conseguenti ricavi per l'aumento di offerta sulla linea; da ciò emerge un margine operativo lordo che ci consente di dire (il cosiddetto "dossier di valutazione") che quell'investimento per noi non comporta aggravii sul bilancio di conto corrente per cui possiamo andare a proporlo alle sedi diverse che poi lo valuteranno in termini generali.

La nostra funzione di valutatori per quanto riguarda i fondi ordinari del Contratto di Programma avviene con questa logica: il finanziamento resta a cura del Ministero dell'Economia; RFI verifica che quell'investimento ulteriore non abbia ricadute sul bilancio operativo. Alcuni degli ultimi investimenti, inseriti nella Legge Obiettivo, prevedono un esame del VIA cioè la valutazione dell'impatto ambientale. In questo caso la legge prevede che il proponente, cioè RFI, faccia una valutazione sulla redditività dell'investimento; coi due Ministeri abbiamo elaborato dei criteri di valutazione conformi agli strumenti in uso: si tratta di valutazioni di costi benefici che affrontano in maniera tradizionale, ma oculata, quelli che sono gli aspetti di proponibilità dell'investimento.

La scarsità di risorse pubbliche ha imposto anche alle Ferrovie, in anticipo rispetto agli altri, il ricorso allo strumento del finanziamento da mercato. È il caso che conoscete dell'Alta Velocità: dal 2003 le nuove opere sono finanziate attraverso fondi della Società Infrastruttura (ISPA), società del Ministero dell'Economia che contrattualizza con noi piani di restituzione del debito. Cosa cambia rispetto al disegno funzionale che vi ho prima illustrato? Cambia che non è più il Governo che finanzia con il Contratto di Programma la quota di investimento ma è direttamente ISPA: la società che acquisisce finanziamenti sul mercato nazionale e internazionale e liquida tranches di finanziamento con tiraggi annuali; già siamo al terzo finanziamento per il progetto dell'Alta Velocità.

Da una parte ci sono le risorse pubbliche che finanziano l'investimento e RFI fa la valutazione semplicemente in termini di ricaduta sul bilancio, dall'altro vi sono invece i finanziamenti di Legge Obiettivo o dell'alta velocità che invece hanno necessità di avere questo sviluppo ulteriore delle valutazioni.

Gli investimenti di RFI, da quelli di grande rilevanza fino all'ultimo degli investimenti, che riguarda la piccola manutenzione straordinaria sulla linea secondaria, subisce questo iter valutativo.

L'approccio è quindi di tipo tradizionale, con valutazioni delle ricadute ambientali, sia in termini di trasporto sia per quanto riguarda le ricadute sull'ambiente.

Un altro punto fondamentale di RFI nei confronti delle problematiche estimative è costituito dalla valorizzazione degli asset. Stiamo affrontando la infrastrutturazione delle rete a seguito del processo di ristrutturazione industriale di cui ho parlato facendo a meno di aree ferroviarie.

Aspetto rilevante da segnalare a questo Comitato è la valorizzazione degli asset residui quelli non più utilizzabili in funzioni ferroviarie. La nostra strategia, in termini trasportistici è, lo sa l'assessore Conti, quella di sbottigliare i nodi nelle realtà urbane.

Così come sono venute a costruirsi le ferrovie nel corso degli ultimi due secoli, abbiamo realizzato agglomerati, abbiamo realizzato stabilimenti industriali interni alle città; intorno ai nostri stabilimenti si sono formate nuove urbanità: come per l'industria, siamo nella fase in cui è necessario ripensare l'uso dei nostri asset; l'industria lascia Milano, l'Innocenti lascia Milano, tutti gli stabilimenti industriali lasciano le aree centrali ad altre destinazioni; anche noi stiamo facendo, stiamo operando sui nodi metropolitani italiani più importanti in questa logica. Lasciamo le aree centrali delle città allo sviluppo urbanistico, alla trasformazione, al recupero, al riuso.

La nostra strategia è quella che al centro delle città arriva il trasporto pendolare rapido e di massa; per i treni regionali si adotta un sistema metropolitano: è il caso delle sette ferrovie metropolitane di Roma così come faremo per il Passante di Milano. Quelli che invece sono gli stabilimenti industriali, quali gli impianti di manutenzione e, soprattutto, degli scali merci li dobbiamo portare al di fuori delle città collegati col sistema dei trasporti stradali dell'intermodalità. In questo modo si possono rilasciare aree alle città. C'è l'esempio già realizzato; è il nodo di Roma ove è stata attuata la cosiddetta "cura del ferro", il progetto antico della cintura ferroviaria mai completato. Questo è divenuto il nostro progetto di sviluppo per Roma: completare l'anello intorno alla città e a sud realizzare la linea di gronda per spuntare il centro. La stazione Ostiense, la stazione di Trastevere, la stazione Tuscolana di Roma offriranno sempre più treni per i pendolari, mentre i treni merci andranno a Pomezia o più a sud seguendo la linea di gronda. Questo ci consentirà il sistema di stazione ad alta velocità passante. Anche a Firenze il progetto alta velocità prevede il passante ferroviario: la nuova stazione di Firenze sarà più o meno in prossimità di quella attuale, nell'area degli ex macelli, ma sarà interrata e ci sarà il collegamento diretto con la Bologna-Firenze. Ad esempio di sviluppo di aree liberate da funzioni ferroviarie ho portato il caso di Roma Tiburtina, il progetto più avanzato di riqualificazione urbana. In questa attività ci siamo avvalsi dell'estimatore territoriale.

Le aree vengono, d'intesa con i Comuni, sviluppate con la cosiddetta "Urbanistica concordata" e RFI mette a disposizione aree a bilancio nello stato patrimoniale; la dismissione non può avvenire penalizzando i conti di RFI. Il primo aspetto che verifichiamo quando andiamo a mettere in gioco migliaia di ettari, è quello di cercare con le amministrazioni locali soluzioni in termini di capacità edificatoria che consentano di equilibrare i nostri conti e le nuove opere di infrastrutturazione.

Dopo aver definito il nuovo piano urbanistico, oltre alla nuova stazione dell'alta velocità si realizza un nuovo insediamento circa 450.000 m³. Nel piano di assetto della stazione di Roma Tiburtina, in circa 50 ha di RFI e 40 dell'area di Pietralata, area degradata del territorio romano, abbiamo realizzato un'operazione immobiliare che consente di avere risorse aggiuntive per le infrastrutture. Con la vendita di questi diritti edificatori, RFI coprirà parzialmente i costi della stazione a ponte. Come ben capite in Italia abbiamo migliaia di casi come questo di aree che residuano dagli ex scali merci non più utilizzati nell'ambito della razionalizzazione.

Rispondo, infine, alla considerazione finale del senatore Nerli. Anche noi stiamo tentando insieme con le 24 Autorità Portuali di fare un discorso comune. Con Nerli il

rapporto è ottimo: abbiamo realizzato la famosa sinergia di cui parlavamo, abbiamo definito qual è l'infrastruttura ferroviaria che serve nel porto e la stiamo realizzando. Lo stiamo chiedendo con insistenza anche alle altre ventiquattro autorità portuali; con molte abbiamo raggiunto l'intesa evitando di pensare separatamente a sviluppi di sistemi parziali per orientarci al sistema complessivo dei trasporti e proponendoci anche per sviluppare altre opportunità.

Concludo dispiacendomi per non aver assistito ieri alle relazioni su argomenti più specifici. E però deve essere chiaro che l'approccio che ha RFI, e vi garantisco che è forte su ogni investimento, su ogni nuova opera, presenta una metodologia che ci porta oggi a definire la validità di quanto realizziamo. Lo vediamo per la singola opera, ma lo vediamo soprattutto nell'intervento di rete: è una necessità normativa ma soprattutto una necessità economica; c'è futuro se riusciamo ad agganciare l'Europa.