

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Semplificazione dell'ordinamento regionale e degli enti locali, nonché delega al Governo in materia di trasferimento di funzioni amministrative e Carta delle autonomie locali. Nuovo testo C. 3118 Governo e abb. (Parere alla I Commissione) (*Esame e rinvio*) 97

INTERROGAZIONI:

5-02886 Iannuzzi: Introduzione del nuovo sistema tariffario sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno e relative modalità organizzative 98

ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta) 101

5-02906 Codurelli: Impossibilità di prenotare ed acquistare sul sito Internet di Trenitalia biglietti ferroviari per posti dedicati ai soggetti diversamente abili 99

ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta) 103

5-02928 Lanzarin: Modalità e tempi di finanziamento e realizzazione del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova 100

ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta) 105

AVVERTENZA 100

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 9 giugno 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 9.35.

Semplificazione dell'ordinamento regionale e degli enti locali, nonché delega al Governo in materia di trasferimento di funzioni amministrative e Carta delle autonomie locali.

Nuovo testo C. 3118 Governo e abb.
(Parere alla I Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Jonny CROSIO (LNP), *relatore*, rileva che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere sul disegno di legge C. 3118, di iniziativa del Governo, come emendato dalla I Commissione. Il provvedimento – collegato alla manovra di finanza pubblica – modifica ampiamente la disciplina degli enti locali e reca una delega al Governo per l'adozione di una « Carta delle autonomie locali », finalizzata a raccogliere e coordinare le disposizioni in materia. Il disegno di legge, in particolare, mira ad assicurare piena attuazione delle disposizioni del titolo V della parte seconda della Costituzione sugli enti locali, perseguendo un'efficiente allocazione delle funzioni, razionalizzando l'apparato pubblico locale, e riducendo le spese complessive.

Con riferimento alla materia di interesse della IX Commissione, segnala in

primo luogo l'articolo 2, che individua le funzioni fondamentali dei comuni. Fra queste vengono indicate la pianificazione dei trasporti e dei bacini di traffico e la programmazione dei servizi di trasporto pubblico comunale, e le funzioni di autorizzazione e di controllo in materia di trasporto privato in ambito comunale, in coerenza con la programmazione provinciale [lettera p)].

Rileva inoltre che l'articolo 3, che elenca le funzioni fondamentali delle province, comprende fra queste la pianificazione dei trasporti e dei bacini di traffico e la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché le funzioni di autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato in ambito provinciale, in coerenza con la programmazione regionale [lettera p)], nonché la costruzione, la classificazione, la gestione e la manutenzione delle strade provinciali e la regolazione della circolazione stradale ad esse inerente [lettera q)].

L'articolo 4 inserisce, fra le funzioni fondamentali delle città metropolitane, la pianificazione territoriale generale e delle reti infrastrutturali [lettera d)], nonché la mobilità e la viabilità metropolitane [lettera e)].

Segnala inoltre che l'articolo 29 del disegno di legge introduce alcuni articoli aggiuntivi al Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali; fra questi, l'articolo 147-*quater* disciplina i criteri per l'esercizio dei controlli sulle società partecipate. Tali società rappresentano uno dei principali strumenti giuridico-organizzativi mediante i quali gli enti locali gestiscono l'esercizio delle attività di trasporto pubblico locale. In particolare, il nuovo articolo 147-*quater* prevede che l'ente locale definisca, secondo la propria autonomia organizzativa, un sistema di controlli sulle società partecipate dallo stesso ente locale. Tali controlli sono esercitati dalle strutture proprie dell'ente locale, che ne sono responsabili. L'amministrazione definisce preventivamente gli obiettivi gestionali a cui deve tendere la società partecipata, secondo *standard* qualitativi e quantitativi, e organizzare un

idoneo sistema informativo finalizzato a rilevare i rapporti finanziari tra l'ente proprietario e la società, la situazione contabile, gestionale e organizzativa delle società, i contratti di servizio, la qualità dei servizi, il rispetto delle norme di legge sui vincoli di finanza pubblica. È inoltre previsto che l'ente locale proceda al monitoraggio periodico sull'andamento delle società partecipate, analizzando gli scostamenti rispetto agli obiettivi assegnati e individuando le opportune azioni correttive, anche in riferimento a possibili squilibri economico-finanziari rilevanti per il bilancio dell'ente.

In conclusione, si riserva di presentare una proposta di parere, preannunciando comunque che è propria intenzione presentare una proposta di parere favorevole.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 9.45.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 9 giugno 2010. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e trasporti, Roberto Castelli.

La seduta comincia alle 15.30.

5-02886 Iannuzzi: Introduzione del nuovo sistema tariffario sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno e relative modalità organizzative.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Tino IANNUZZI (PD), replicando, prende atto dell'articolata risposta del Governo, che tuttavia non fissa chiaramente tempi certi per l'introduzione del nuovo meccanismo tariffario differenziato, che giudica assolutamente necessario per venire incontro alle giuste e fondate esigenze

della utenza, soprattutto dei tanti cittadini che ogni giorno si spostano sull'autostrada Salerno-Napoli, realizzando tragitti brevi ragioni di studio e di lavoro. Rileva che, ai sensi dell'articolo 2, comma 192 della legge n. 191 del 2009 – che ha approvato la nuova convenzione fra ANAS e SAM avente ad oggetto tale autostrada – il nuovo sistema tariffario dovrebbe essere introdotto a partire dal 1° luglio 2010. Sottolinea che, nella predisposizione delle nuove tariffe diversificate e in relazione ai chilometri effettivamente percorsi, occorre ridurre le tariffe massime di 2 euro, cui faceva riferimento il rappresentante del Governo nella sua risposta, ed avvicinarle al livello attuale di 1,60 euro, anche in relazione al prevedibile aumento dei volumi di traffico. Evidenzia infatti che il nuovo sistema tariffario renderà più convenienti i trasferimenti più brevi, anche per il pesante congestionamento della viabilità ordinaria e che si determinerà un aumento di traffico anche in conseguenza dei lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della Salerno-Napoli, che a tal fine vanno finalmente accelerati. Sollecita, pertanto, il Governo e l'ANAS ad intervenire presso la Società autostrade meridionale (SAM) alla luce di questi aspetti, per assicurare che l'invarianza di entrate per la società concessionaria avrà luogo in ragione dell'incremento dei livelli di traffico. Ritiene necessario inoltre che il prezzo di acquisto del Telepass, necessario per rendere operativo il nuovo modello tariffario, sia contenuto ai soli costi di produzione e ricorda l'impegno preso dall'ANAS in tal senso. Osserva infine che occorre tener conto delle giuste e legittime esigenze del personale e dei lavoratori interessati e preannuncia che continuerà, insieme al collega Vaccaro, a seguire con impegno ed attenzione la vicenda, come del resto avviene già da tempo. Rileva infatti che oggi il Governo ha indicato un percorso ancora non certo e definitivo e che, quindi, occorreranno scelte e decisioni più precise e chiare per le quali il Governo dovrà impegnarsi con massima

urgenza a salvaguardare gli interessi della comunità destinataria del nuovo sistema tariffario.

5-02906 Codurelli: Impossibilità di prenotare ed acquistare sul sito Internet di Trenitalia biglietti ferroviari per posti dedicati ai soggetti diversamente abili.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Lucia CODURELLI (PD), replicando, ringrazia il viceministro per la dettagliata risposta, nella quale si conferma tuttavia che non è possibile usufruire del servizio di acquisto e prenotazione dei posti riservati ai disabili attraverso il sito Internet di Trenitalia. Fa presente che nel 2009 l'Italia ha recepito la Convenzione ONU per i diritti delle persone con disabilità, che comporta una serie di adempimenti volti a garantire il rispetto dei principi di non discriminazione, eguaglianza e pari opportunità delle persone disabili. Rileva che anche i nuovi servizi offerti dalle Ferrovie dello Stato non rispondono alle esigenze dei cittadini disabili, come dimostra il servizio offerto con i treni Freccia rossa. Prende atto dell'impegno assunto dalla società Trenitalia di attivare un nuovo sistema informatico di prenotazione e vendita dei biglietti ferroviari che implementi i servizi per la clientela disabile e auspica che sia possibile in tempi brevi prenotare e acquistare attraverso il sito della società dei posti dedicati. Ritiene assai importante per la clientela disabile poter usufruire del maggior numero di servizi attraverso il sito Internet, che permette di non effettuare spostamenti e di non doversi recare nelle biglietterie. Giudica doveroso che il Governo metta in atto tutte le politiche necessarie a favore dei disabili, anche in ottemperanza alla Convenzione ONU ratificata dall'Italia e auspica che possano essere attuate tutte le opportune iniziative per risolvere la questione oggetto dell'interrogazione.

5-02928 Lanzarin: Modalità e tempi di finanziamento e realizzazione del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova.

Il vice ministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Manuela LANZARIN (LNP), replicando, ringrazia il viceministro per la risposta molto articolata, che ricostruisce i delicati passaggi che hanno caratterizzato la realizzazione dell'opera oggetto dell'interrogazione. Sottolinea l'importanza della tratta Verona-Padova e rileva che il nodo vicentino costituisce una priorità assoluta non solo in relazione ai corridoi intermodali ma anche in riferimento all'Expo 2015. Rileva che gli interventi relativi alla tratta oggetto dell'interrogazione sono stati rinviati più volte; auspica quindi che il Governo rivolga una forte attenzione alla realizzazione della tratta Verona-Padova,

che giudica di fondamentale importanza nelle politiche di trasporto del Paese.

Silvia VELO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 16.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

INTERROGAZIONI

5-02876 Nastri: Pericolosità derivante dalla circolazione in orari notturni delle biciclette prive di segnalatori luminosi.

*UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI*

ALLEGATO 1

5-02886 Iannuzzi: Introduzione del nuovo sistema tariffario sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno e relative modalità organizzative.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione sul sistema di tariffazione differenziata lungo l'autostrada A3 Napoli-Salerno, e ad aggiornamento a quanto precedentemente riferito in questa stessa sede lo scorso 29 ottobre 2009 in risposta all'atto 5-01894, si precisa quanto segue.

Vorrei anzitutto ricordare che l'autostrada A3 Napoli-Salerno, in concessione alla Società Autostrade Meridionali SpA (SAM), è gestita con un sistema di esazione del pedaggio cosiddetto « aperto », con pagamento del pedaggio in entrata, fisso per ciascuna classe di autoveicoli.

In seguito alla richiesta di trasformazione del sistema di esazione del pedaggio degli autoveicoli di classe A (autovetture) da aperto a « chiuso » — allo scopo di tenere conto delle diverse percorrenze chilometriche effettuate dai clienti — la società concessionaria ha proceduto a realizzare una nuova struttura al fine di introdurre sulla tratta, a parità di introiti annui complessivi, tariffe differenziate, correlate a scaglioni di chilometri percorsi, ricorrendo alla tecnologia « telepass ». Tale tecnologia è stata scelta in quanto appare l'unica a consentire, in tempi relativamente brevi, di attuare un sistema di rilevazione delle autovetture in uscita senza costruire caselli esattivi che per ragioni di ingombro non è possibile edificare.

Va, peraltro, rammentato che, nell'aprile 2010, si è concluso un confronto, durato circa un anno, con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, a livello nazionale, territoriale e aziendale, preoccupate dalle ricadute occupazionali di tale iniziativa, che ha portato alla decisione

condivisa di procedere nella realizzazione, affrontando eventuali necessità di ricollocamento del personale, interno all'azienda, soltanto quando si fossero presentate.

Allo stato attuale, è in fase di ultimazione l'attività di montaggio delle apparecchiature di rilevazione dei telepass, che si concluderà entro il mese di giugno.

È stato anche definito lo schema sistemistico dell'infrastruttura, che deve permettere di riconoscere in uscita i singoli autoveicoli ed applicare loro la tariffa corrispondente alla tratta percorsa. Tale sistema verrà installato, non appena concluso il montaggio delle componenti « *hard* », (a partire da metà giugno) e attivato, a titolo di prova, per tutto il tempo necessario a verificare il perfetto funzionamento sia dei riconoscitori di telepass e/o di targa, sia dei meccanismi di addebito/accredito tariffario. Dette operazioni si prevede che termineranno entro la fine di agosto prossimo.

Occorre, inoltre, verificare, mediante l'elaborazione dei dati di traffico, anche in condizioni di particolare stress del sistema, e globalmente su tutte le postazioni rese attive, che venga assicurata l'affidabilità delle risposte, così come già sperimentato sull'unica postazione già realizzata nel 2008, sull'uscita di Scafati; tale procedura terminerà entro la fine di settembre.

Ai fini di una migliore proiezione dei dati di traffico, che in un'ottica di « isointroito » determinano conseguentemente le ipotesi di modulazione tariffaria, è stato commissionato ad uno studio professionale di Napoli, specializzato in materia, l'esame della possibile evoluzione della

domanda di transito in seguito alla modulazione delle tariffe (« flessibilità della domanda all'offerta »).

I primi risultati del suddetto studio sono previsti per il corrente mese di giugno.

Al termine di numerose proposte tariffarie, finalizzate a trovare una corrispondenza tra le attese dell'utenza e l'esigenza di mantenere l'isointroito (per fasce orarie, per i soli giorni feriali, con riduzione tariffaria limitata) e, ferma restando, la verifica di cui sopra, si partirà, in via

sperimentale, applicando una tariffa minima di euro 0,60 ed una massima di euro 2,00.

In relazione all'afflusso dell'utenza, che si avrà nel tempo, la SAM rimodulerà annualmente la tariffa in base alle risultanze rilevate dal sistema in corso d'opera.

L'attivazione del sistema si prevede che possa avvenire a partire dal 1° ottobre 2010, anche in linea con quanto previsto dalla nuova convenzione unica, approvata dalla legge n. 191 del 2009.

ALLEGATO 2

5-02906 Codurelli: Impossibilità di prenotare ed acquistare sul sito Internet di Trenitalia biglietti ferroviari per posti dedicati ai soggetti diversamente abili.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il servizio di assistenza alla clientela disabile, i cui costi sono interamente sostenuti da Trenitalia, è attualmente fornito in un circuito di 252 stazioni abilitate ed è coordinato ed organizzato da Centri di Assistenza denominati « Sale Blu », aperte tutti i giorni dalle 7.00 alle 21.00, che costituiscono il punto di riferimento per tutte le esigenze di viaggio di tale categoria di clienti (informazioni, prenotazioni, eccetera).

Il servizio di assistenza alla clientela disabile può essere richiesto attraverso diverse modalità, tra cui anche la posta elettronica all'indirizzo e-mail dell'Assistenza Disabili.

Da dicembre 2009 è, inoltre, a disposizione un nuovo servizio – denominato « Posto Blu » – che consente (per determinate tipologie di viaggio) di pre-riservare i posti al momento della richiesta di assistenza, compresa l'assegnazione del posto per l'eventuale accompagnatore, perfezionando successivamente il pagamento ed il ritiro del titolo di viaggio.

Con « Posto Blu » è possibile prenotare:

posti attrezzati (con aggancio per le sedie a rotelle) ed i rispettivi posti a sedere « associati » per l'eventuale accompagnatore;

posti riservati ai disabili motori e ai loro accompagnatori;

posti ordinari, cuccette o vagoni letto.

Relativamente agli specifici rilievi posti dagli Interroganti, va prioritariamente evidenziato che, al fine di consentire alla

clientela disabile di affrontare il viaggio in modo adeguato, si rende necessario programmare, anticipatamente (rispetto all'acquisto del biglietto) e accuratamente il servizio, tenendo conto di tutte le possibili variabili che intervengono nelle varie fasi di organizzazione del viaggio stesso, tra cui:

individuazione di stazioni attrezzate e adeguate alle esigenze di viaggio della clientela con disabilità motoria (compresa la definizione dell'itinerario ottimale);

organizzazione del servizio di accompagnamento e di assistenza nelle stazioni di partenza e arrivo;

individuazione del materiale rotabile idoneo e attrezzato per il trasporto dei disabili motori;

utilizzo del carrello elevatore nelle stazioni di origine e destino;

verifica del grado di autosufficienza del cliente, della presenza eventuale di un accompagnatore e del tipo di sedia a rotelle utilizzata;

valutazione di ulteriori, diverse necessità del cliente.

Tali informazioni e le attività complesse e delicate che concorrono all'organizzazione del servizio di assistenza per la clientela disabile, necessitano, pertanto, di un contatto diretto con gli operatori specializzati del settore (circuito di assistenza per la clientela disabile), che possono proporre al cliente tutte le soluzioni ido-

nee a soddisfare le diverse esigenze di trasporto del viaggiatore disabile.

Per tali motivi, l'assegnazione dei posti riservati alla clientela disabile viene effettuata esclusivamente dal circuito di assistenza dedicato (Sale Blu); la pre-riservazione attraverso « Posto Blu » consente, comunque, di acquisire l'assegnazione esclusiva del posto che, da quel momento, non è più disponibile per altre richieste.

Peraltro, la procedura – citata dagli Interroganti – dell'acquisto di un posto

comune da convertire successivamente in posto riservato, non è conforme alle modalità di organizzazione del servizio adottate e pubblicate su tutti i canali di editoria e informazione aziendale.

Va, infine, tenuto conto che è attualmente in corso di attivazione un nuovo sistema informatico di prenotazione/vendita della biglietteria ferroviaria di Trenitalia, il cui completamento consentirà, fra l'altro, di migliorare ulteriormente i servizi per la clientela disabile, anche attraverso l'introduzione di funzioni dedicate.

ALLEGATO 3

5-02928 Lanzarin: Modalità e tempi di finanziamento e realizzazione del collegamento ferroviario AV/AC Verona-Padova.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La tratta AV/AC Verona-Padova rappresenta il completamento della linea AV/AC Verona-Venezia lunga complessivamente circa 100 km di cui circa 27 già attivati all'esercizio ferroviario tra Padova e Mestre.

Il tracciato si sviluppa in Veneto, ha inizio all'interno del fascio binari di Verona Porta Vescovo e termina in corrispondenza della stazione di Padova.

Il CIPE, con Delibera n. 94 del 29/03/2006 ha approvato il Progetto Preliminare limitatamente alle tratte di 1° fase tra Verona e Montebello e tra Grisignano di Zocco e Padova, con prescrizioni e raccomandazioni. Con tale Delibera è stabilito in 3.333 milioni di euro il « limite di spesa » dell'intervento di prima fase.

Per la rimanente tratta è stato individuato il corridoio nell'ambito del quale si colloca il tracciato della nuova linea e per la valutazione della formale focalizzazione urbanistica e della compatibilità ambientale, si rinvia al progetto definitivo che dovrà essere presentato, ai sensi dell'articolo 4-*bis* comma 5 del decreto legislativo n. 189 del 2005, contestualmente alla presentazione del progetto definitivo delle tratte oggetto di approvazione della Delibera n. 94/2006.

L'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana, prevedeva la linea AV/AC Verona-Padova tra i progetti inseriti nell'ex Tabella « C » tra « le altre opere da avviare », per le quali non era disponibile il finanziamento necessario per lo svolgimento delle attività connesse.

Per questa opera veniva riportato l'ammontare delle risorse da reperire in 4.959 milioni di euro, di cui 120 milioni di euro erano stati indicati come fabbisogno 2009 per l'avvio dello sviluppo della progettazione definitiva nell'ambito del quadro giuridico-contrattuale relativo alle modalità di affidamento in vigore nel gennaio 2008.

Tuttavia, il decreto-legge n. 112 del 2008, emanato successivamente alla sottoscrizione dell'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma, ha introdotto sostanziali modifiche nello scenario finanziario di riferimento – confermate dalla Legge Finanziaria 2009 – non prevedendo lo stanziamento delle nuove risorse attese.

Ciò ha comportato la necessità di revisionare la complessiva pianificazione degli investimenti per renderli finanziariamente sostenibili.

Lo schema di aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, proposto da RFI al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel luglio 2009, prevedeva già nell'anno 2010 la richiesta delle risorse per le progettazioni definitive delle tratte AV/AC Brescia-Verona e Verona-Padova, rispettivamente di 84 e 120 milioni di euro ed indicava un successivo fabbisogno per l'anno 2011 di 1.000 milioni di euro per l'avvio della fase realizzativa della tratta AV/AC Brescia-Verona.

Rispetto a questa impostazione è intervenuto il 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse (DPEF 2010) nel quale la costruzione della linea AV/AC Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste è stata confermata come

una delle priorità del Paese; tuttavia si escludevano investimenti relativi alle tratte AV/AC Brescia-Verona e Verona-Padova dalla manovra triennale 2009-2011 e si indicava l'orizzonte del 2013 per l'avvio della Brescia-Verona mentre si condizionava l'avvio della tratta Verona-Padova alla risoluzione del nodo di Vicenza (vedi allegato 1 – estratto del DPEF 2010).

A ribadire la necessità di una revisione della programmazione dei fabbisogni per la realizzazione dell'asse AV/AC Brescia-Verona-Padova è successivamente intervenuta anche la Legge Finanziaria 2010, nella quale non è stato previsto alcun stanziamento per gli investimenti ferroviari curati da RFI, nemmeno per quelli attinenti la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura o relativi ad obblighi di legge.

Di conseguenza, nelle successive versioni dello schema di aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011 ed in particolare in quella approvata dal CIPE nella seduta del 13 maggio 2010, le tratte AV/AC Brescia-Verona e Verona-Padova, inserite nell'Allegato « Opere Programmatiche », presentano i già citati fabbisogni finanziari relativi allo sviluppo delle progettazioni nell'anno 2011.

Non si tratta di una esclusione degli interventi dalla programmazione né di una revisione della priorità assegnata all'esi-

genza di investimento ma solo di un rinvio attribuibile, in via esclusiva, a questioni di carattere finanziario.

In merito alla possibilità di candidare gli interventi relativi alla tratta AV/AC Verona-Padova nell'ambito del bando annuale 2010 TEN-T, si rappresenta che il meccanismo previsto da questo strumento di programmazione prevede la concessione di un contributo parziale al finanziamento dell'investimento che deve trovare il complemento in risorse derivanti da fonti nazionali, pubbliche o private, la cui solidità viene attentamente vagliata dalla Commissione Europea in fase di selezione delle candidature.

Si ricorda, in merito, che non vi sono risorse nazionali da poter impiegare nel breve periodo in nuove attività.

Inoltre il bando prevede che siano ammesse al cofinanziamento le sole spese che si prevede di sostenere entro l'anno 2012: vincolo temporale che appare difficile rispettare alla luce dell'attuale programmazione.

Si intende in ogni caso sottolineare che l'attenzione rivolta allo sviluppo di questo asse ferroviario internazionale è stata ulteriormente avvalorata dallo stanziamento da parte del CIPE delle risorse necessarie per dare avvio alla fase realizzativa della tratta AV/AC Treviglio-Brescia, la più avanzata dal punto di vista progettuale.