

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di aggiornamento per l'anno 2015 del contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 299 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	137
AVVERTENZA .....	142

#### ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 24 maggio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

#### **La seduta comincia alle 14.**

**Schema di aggiornamento per l'anno 2015 del contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa.**

**Atto n. 299.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame dello schema di aggiornamento all'ordine del giorno.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di Aggiornamento 2015 del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti, sottoscritto tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e società RFI Spa. Sottolinea che l'Atto di aggiornamento, di cui la Commissione avvia oggi l'esame, trova il suo fondamento nel comma 2 dell'articolo 3 del Contratto di programma medesimo che prevede che, a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna parte contraente, a seguito di interventi legislativi che integrino o modifichino i contenuti sostanziali del contratto stesso, le parti stipulino uno specifico atto di aggiornamento. Ricorda che il Contratto di programma è lo strumento che individua gli investimenti necessari allo sviluppo e al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, definendo, in particolare, gli interventi e le opere da realizzare, il loro ordine di priorità, il costo degli interventi e delle opere nonché le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato. Lo schema di decreto mini-

steriale contenente il Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti è stato trasmesso alle Camere il 12 gennaio 2015, e la Commissione Trasporti ha espresso su tale schema il proprio parere nella seduta del 19 marzo 2015. Pertanto l'Aggiornamento in esame è il primo che viene discusso dalla Commissione. Secondo quanto richiesto dal CIPE nella delibera n. 112 del 2015, entro un mese dall'efficacia dell'aggiornamento che stiamo esaminando, dovrà essere presentato il nuovo schema di Aggiornamento del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti.

Rileva che la struttura dell'Aggiornamento 2015 del Contratto di programma ricalca quella del Contratto stesso. L'Aggiornamento è accompagnato da una relazione informativa e da una sintesi delle principali variazioni predisposte dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Contiene poi un'articolata premessa nella quale sono riportate le disposizioni normative e gli atti che hanno avuto incidenza sul contenuto del Contratto di programma e successivamente le variazioni al quadro finanziario. Seguono gli interventi sugli articoli del Contratto di programma. Rileva che in questo primo Aggiornamento sono presenti due articoli. L'articolo 1 stabilisce che le tabelle e le tavole contenute nel contratto di programma vengono modificate da quelle allegate all'Aggiornamento. L'articolo 2 modifica l'articolo 8, recependo i pareri parlamentari, con riferimento alle sanzioni da irrogare nelle ipotesi di scostamenti di RFI rispetto agli obiettivi di performance superiori al 15 per cento, rilevati mediante l'apposito indicatore di misurazione sintetico di risultato descritto al medesimo articolo 8. Sono stati in particolare incrementati gli importi sanzionatori del 20 per cento per ciascuna delle ipotesi di scostamento. Si trovano infine le tabelle e le tavole alle quali occorre far riferimento in merito agli aspetti contenutistici fondamentali dell'Ag-

giornamento e la relazione di Rete ferroviaria italiana che dell'Aggiornamento è parte integrante.

Passando ad una breve sintesi del contenuto dell'Aggiornamento 2015 al Contratto di programma 2012-2016, segnala che esso prevede significative modifiche al quadro finanziario, in particolare nuovi finanziamenti, per un valore complessivo di 9.976 milioni di euro a fronte di riduzioni di risorse per 1.005 milioni di euro. Pertanto si registra un saldo incrementale pari a 8.971 milioni di euro. Il valore del portafoglio progetti dell'Aggiornamento 2015 del Contratto di programma 2012-2016 passa a 73.636 milioni di euro, in crescita di 3.237 milioni euro rispetto ai 70.399 milioni di euro del Contratto di programma 2012-2016. Il differenziale discende dal saldo incrementale sopra ricordato (+8.971 milioni di euro) ridotto delle risorse relative alle opere ultimate (pari a 2.460 milioni di euro: il totale delle opere ultimate incluse nel contratto di programma divengono così pari a 30.797 milioni di euro) e del trasferimento delle risorse relative al progetto della linea Torino-Lione (pari a 3.275 milioni di euro) non più di competenza di RFI.

Riguardo a questo punto, ricorda che nel mese di febbraio del 2015 l'Italia e la Francia hanno dato vita ad un nuovo soggetto promotore incaricato – oltre che del completamento degli studi e della progettazione – anche della realizzazione della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione. Il soggetto promotore, denominato TELT Sas, è una società di diritto francese partecipata non più da RFI S.p.A. bensì da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Pertanto rispetto alla realizzazione di tale opera verrà redatto un separato Contratto di programma. La legge di stabilità 2016 (articolo 1, comma 678) ha già disposto il trasferimento delle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, pari a 3.273 milioni di euro, da RFI a Ferrovie dello Stato italiane.

Passando all'analisi dell'Aggiornamento, premettendo che, di volta in volta, segnalerà gli interventi che hanno recepito il parere che la Commissione aveva reso

con riferimento al Contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti, segnala che le fonti normative che hanno determinato le modifiche al quadro finanziario che esaminiamo sono fondamentalmente il decreto-legge n. 133 del 2014 (« sblocca-Italia »), e, soprattutto, la legge di stabilità per il 2015. A questi due provvedimenti normativi va ricondotto oltre il 95 per cento delle ulteriori risorse messe a disposizione per il finanziamento delle opere inserite in questo Aggiornamento 2015.

Analizzando le opere oggetto di finanziamento, rammenta che rientrano nel perimetro del contratto i progetti e i programmi iscritti nella tabella A « Portafoglio investimenti in corso e programmatici », solo per le parti già dotate di integrale copertura finanziaria, e gli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi non funzionali iscritti nella tabella B. Con riferimento agli incrementi di finanziamento per gli interventi di cui alla tabella A innanzitutto, in coerenza con la richiesta di incrementare le risorse destinate alla sicurezza ferroviaria, espressa dalla Commissione nel parere reso sullo schema di Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti, segnala l'appostamento di 1.200 milioni di euro al fine di rafforzare la sicurezza ferroviaria (tabella A01). In particolare (in attuazione delle priorità indicate dal decreto-legge n. 133 del 2014) si prevedono interventi per 60 milioni di euro di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce e 29 milioni di euro sono assegnati per la messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia. Anche con riguardo all'efficientamento della circolazione e agli interventi previsti a tal fine nel settore tecnologico si rinvergono ulteriori risorse per 465 milioni di euro (tabella A02). La quota più rilevante di tali risorse (180 milioni di euro) è destinata al potenziamento tecnologico di alcune direttrici e nodi (in particolare linee Torino-Padova; Bologna-Padova; Bari-Lecce-Taranto; Palermo-Mes-

sina; Messina-Catania-Siracusa; Tirrenica; Adriatica; area veneta e nodi di Napoli e Palermo).

Con riferimento agli interventi relativi al superamento dei colli di bottiglia nelle aree metropolitane, nei corridoi merci e in quelli passeggeri (tabella A03) è previsto un cospicuo incremento di risorse pari a 1.502 milioni di euro. L'Aggiornamento prevede in particolare un incremento di 751 milioni di euro relativamente agli interventi nelle aree metropolitane (di cui 411 milioni di euro per piano stazioni e ulteriori interventi per lo sviluppo delle aree metropolitane), in ottemperanza a quanto richiesto nel parere parlamentare che richiedeva un'adeguata interconnessione tra rete ad alta velocità e reti locali in modo da evitare la formazione di colli di bottiglia, di 264 milioni di euro relativamente ai corridoi merci e di 487 milioni di euro relativamente ai corridoi passeggeri.

I principali interventi sui nodi urbani che hanno visto incrementi di finanziamento riguardano il nodo metropolitano di Roma, per il quale si prevede un incremento di risorse per 165 milioni di euro riferito anche al collegamento Valle Aurelia-Vigna Clara, che era stato indicato nel parere reso dalla Commissione IX sullo schema di Contratto di programma 2012-2016. Altri incrementi riguardano il finanziamento degli interventi per il nodo metropolitano di Firenze (70 milioni di euro), il nodo di Milano (46 milioni di euro), il nodo di Torino (30 milioni di euro) e il nodo di Bologna (30 milioni di euro). Per quanto concerne i corridoi merci il principale intervento riguarda l'aggiornamento del corridoio Reno-Alpi, per il quale sono destinate risorse ulteriori per 130 milioni di euro.

Con riferimento ai corridoi viaggiatori, infine, le ulteriori risorse (salvo 65 milioni di euro che incrementano le risorse per gli interventi diffusi) sono assegnate per interventi nuovi: l'aggiornamento tecnologico linea direttissima Firenze-Roma (200 milioni di euro), l'aggiornamento infrastrutturale e tecnologico della linea storica Milano-Bologna (70 milioni di euro), l'aggiornamento tecnologico linea Genova-

Ventimiglia (50 milioni di euro) e l'aggiornamento infrastrutturale e tecnologico linee Roma-Napoli, Rete AV/AC e convenzionale (102 milioni di euro). Anche con riferimento al potenziamento e allo sviluppo infrastrutturale delle reti convenzionale e ad alta capacità, l'Aggiornamento destina un significativo incremento di risorse: 1.294 milioni di euro (di cui 314 milioni di euro per interventi diffusi). Con riferimento agli interventi nelle aree metropolitane le nuove risorse assegnate sono pari a 504 milioni di euro. Il più significativo incremento di risorse assegnate è destinato al potenziamento del nodo di Firenze: 420 milioni di euro quasi integralmente destinati al potenziamento della linea Pistoia-Lucca-Viareggio/Pisa, per la quale si prevede un incremento di risorse pari a 415 milioni di euro. Incrementi di risorse sono destinati anche ad interventi sul nodo di Milano (34 milioni di euro), di Roma (27 milioni di euro, di cui 10 milioni per il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Roma-Fiumicino, come richiesto in sede parlamentare), di Genova (21 milioni di euro, quasi integralmente destinati al potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole), di Catania (9 milioni di euro), e di Venezia e Verona (3 milioni di euro per il potenziamento del collegamento con l'aeroporto di Venezia). Le risorse sono per lo più destinate a potenziare i collegamenti con le sedi aeroportuali. Con riferimento alla rete dei Corridoi *core* si registra un incremento di risorse per il Corridoio Reno-Alpi (59 milioni di euro destinati a potenziamento infrastrutturale della Bergamo – Seregno, gronda merci est di Milano). Con riferimento al Corridoio Mediterraneo si registrano 50 milioni di euro di risorse ulteriori assegnate al potenziamento della linea Venezia-Trieste e riduzioni di risorse pari a 41 milioni di euro (22 milioni di euro per la tratta Ronchi dei Legionari – Trieste, 17 milioni di euro per la tratta Trieste – Divazza e 2 milioni di euro per la tratta Venezia – Ronchi dei Legionari).

Per quanto riguarda il Corridoio Scandinavia – Mediterraneo, nella parte continentale si registrano alcuni definanzia-

menti, il più significativo dei quali riguarda il definanziamento per 200 milioni di euro, dell'intervento relativo all'abbassamento del piano binari nel tratto urbano della stazione di Reggio Calabria determinato da due delibere della medesima regione Calabria. Il definanziamento discende infatti dalle rimodulazioni effettuate dalla regione Calabria delle risorse del Fondo di sviluppo e coesione, attribuite alla regione medesima dalla delibera CIPE n. 62 del 2011. In particolare, con la delibera n. 396 del 2013, la regione Calabria ha provveduto dapprima a ridurre a 50 milioni di euro l'entità delle risorse destinate al progetto, riduzione poi confermata dalla delibera n. 106 del 2014, e, successivamente, con la delibera n. 109 del 2015, ha totalmente definanziato il progetto che risultava essere « ancorato al livello di studio di fattibilità » ritenendo che potesse « essere richiesta la riassegnazione per diverse finalità dell'intera posta destinata al suddetto intervento ».

Per la tratta Brennero – Napoli si prevedono definanziamenti per 28 milioni di euro con riferimento alle linee di accesso al Brennero e alla circonvallazione di Trento (12 milioni di euro). Nel tratto insulare è invece previsto un aumento di 33 milioni di euro destinati al finanziamento del raddoppio della tratta Giampilieri-Fiumefreddo. Sempre con riferimento alle opere relative alle reti del *core network* l'intervento principale è rappresentato dall'allocazione di 225 milioni di euro per la tratta Andora-Finale Ligure, in ottemperanza a quanto previsto dalla legge di stabilità per il 2015, riportato in tabella A secondo quanto richiesto dal CIPE, nella delibera n. 112 del 2015. Infine, con riferimento alle tratte regionali, gli interventi più significativi riguardano le linee regionali della Calabria e della Sardegna (100 milioni di euro per ciascuna regione in linea con quanto richiesto dai pareri parlamentari) le linee del Piemonte e della Valle d'Aosta (79 milioni di euro), la Linea Pontremolese e dell'Emilia Romagna (41 milioni di euro).

Con riferimento alla Tabella B, riguardante le grandi opere finanziabili per lotti

costruttivi non funzionali, è previsto un rifinanziamento dei lotti costruttivi della tratta Milano-Verona, Verona-Padova per 3.000 milioni di euro; un rifinanziamento pari a 864 milioni di euro destinati al finanziamento del nuovo valico del Brennero e un rifinanziamento del terzo Valico dei Giovi pari a 600 milioni di euro (provenienti in parte dalle risorse destinate dal decreto-legge Sblocca Italia e in parte dalla legge di stabilità per il 2015).

Con riguardo ai definanziamenti, segnala che per i 550 milioni di euro di definanziamento previsti dalla legge di stabilità per il 2015 e per ulteriori 140 milioni di euro definanziati in altre forme sono state appostate, a valere sulle medesime disponibilità di cui alla legge di stabilità, risorse corrispondenti, che non hanno portato pertanto ad incidere sul portafoglio degli investimenti riguardanti gli interventi in questione. Pertanto dei 1005 milioni di euro di definanziamento l'effettiva riduzione di risorse si limita a 315 milioni di euro, in massima parte riguardanti l'intervento relativo alla stazione di Reggio Calabria (intervento che come detto, corrisponde a 200 milioni di euro) ed è stato determinato dall'adozione delle delibere della regione sopra richiamate.

Dà in conclusione conto di alcuni elementi, contenuti nella relazione ministeriale che accompagna lo schema, relativi a quella parte del parere che conteneva impegni che non si traducevano in puntuali iniziative di finanziamento. La Commissione aveva richiesto in prima istanza che la ripartizione dei finanziamenti relativi alle opere in corso, fosse effettuata tenendo prioritariamente conto della necessità di concentrare le risorse sulle opere in fase di più avanzata realizzazione. Secondo quanto riportato dalla relazione, ciò è stato fatto in sede di aggiornamento. La Commissione aveva altresì richiesto iniziative per attrezzare le aree di pertinenza delle stazioni con appositi stalli per la sosta delle biciclette. Secondo quanto indicato nella relazione di accompagnamento all'Aggiornamento 2015 è previsto l'attrezzaggio di circa 180 stazioni a livello nazionale, nell'ambito del

progetto 500 stazioni, con stalli dedicati per il parcheggio delle biciclette. La Commissione aveva inoltre richiesto interventi per la realizzazione di ulteriori tratti di raddoppio della direttrice Orte-Falconara. Rispetto a tale richiesta la relazione di accompagnamento all'Aggiornamento segnala che sono in corso i lavori relativi ai raddoppi Spoleto-Campello (10 km) e Castelplanio-Montecarotto (6 km), le cui attività sono pianificate nel 2017.

Quanto all'inclusione della tratta ferroviaria Ancona-Foggia nel tracciato del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, nella relazione ministeriale si segnala che è già stato proposto nelle competenti sedi tale intervento ma che, al momento, tale richiesta non è stata accolta. Si ribadisce l'impegno del Governo a riproporre la richiesta nei prossimi Forum di Corridoio. Era stato richiesto che i dati utilizzati per alimentare il sistema di Monitoraggio delle opere pubbliche (MOP) fossero forniti in formato aperto. La relazione all'aggiornamento al riguardo si limita a precisare che il Gestore dell'infrastruttura provvede costantemente ad alimentare il sistema MOP, con i dati relativi agli investimenti di propria competenza e che tale obbligo risulta richiamato anche nel vigente Contratto di programma – parte investimenti 2012-2016.

L'ultima condizione prevista dalla Commissione richiedeva al Governo di assumere iniziative affinché alcuni progetti strategici di sviluppo della rete ferroviaria presenti nel Contratto o nei relativi aggiornamenti potessero essere inclusi tra quelli finanziati dal Fondo europeo per gli investimenti strategici previsto dal Piano Juncker. La relazione segnala che alcuni progetti previsti nel Contratto di Programma 2012-2016 – parte investimenti sono ricompresi nel piano Juncker. Tra questi si evidenziano, tra gli altri, il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Venezia, la linea Napoli-Bari, il Terzo valico dei Giovi, la linea Messina-Catania-Palermo, la linea AV/AC Milano-Venezia.

Ritiene che per una valutazione puntuale delle opere previste nell'Aggiornamento del contratto di programma e dell'assegnazione delle risorse che in esso è

effettuata potrà essere molto utile l'audizione dell'Amministratore delegato di RFI Spa, già fissata per la giornata di domani. Fa presente infine che, sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'audizione, nonché, più in generale, del dibattito in Commissione, procederà alla predisposizione della proposta di parere.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.15.**

#### AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

#### SEDE LEGISLATIVA

*Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti.*

*C. 2520 Quintarelli ed altri.*