

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

21.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 GIUGNO 2021

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **RAFFAELLA PAITA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	2	Ficara Paolo	5
Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana Spa (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Gariglio Davide	4
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	2, 4, 5, 6, 8, 10	Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i>	2, 9
		Rixi Edoardo	6
		<i>ALLEGATO: Presentazione informatica illustrata dal Ministro Enrico Giovannini - Investimenti per le infrastrutture ferroviarie sostenibili</i>	11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-L'Alternativa c'è: Misto-L'A.C'È; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Facciamo Eco-Federazione dei Verdi: Misto-FE-FDV; Misto-Azione+Europa-Radicali Italiani: Misto-A+E-RI; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-MAIE-PSI: Misto-MAIE-PSI.

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
RAFFAELLA PAITA

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera e la trasmissione diretta sulla *web-tv*.

Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana Spa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana Spa.

Saluto i colleghi che parteciperanno alla seduta da remoto, ai quali rivolgo l'invito a tenere spenti i microfoni per consentire una corretta funzione dell'audio. Ringrazio il Ministro per aver accettato l'invito della Commissione.

Avverto che dopo la relazione del Ministro si svolgeranno gli interventi dei deputati. Sarà data la parola inizialmente ad un deputato per gruppo; saranno successiva-

mente consentiti interventi degli altri deputati in relazione ai tempi disponibili per consentire la replica del Ministro. Invito pertanto i rappresentanti dei gruppi a comunicare alla presidenza gli iscritti a parlare.

Cedo dunque la parola al Ministro Giovannini per lo svolgimento della relazione, salutandolo e ringraziandolo. Prego, Ministro.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Buon pomeriggio a tutte e tutti.

Il tema, come sapete, è stato oggetto di uno degli impegni che il Paese ha assunto nei confronti dell'Unione europea nell'ambito del PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza), in particolare l'impegno a semplificare e accelerare le procedure di definizione dei contratti di programma. Questo tema ha a che fare, naturalmente, soprattutto con il contratto di programma 2022-2026, ma di questo parleremo – se la presidente è d'accordo – separatamente, in un'altra occasione. L'oggetto dell'incontro di oggi è, invece, l'accelerazione della programmazione del contratto di aggiornamento per il 2020-2021 per il contratto di programma con riferimento a RFI (Rete ferroviaria italiana). Per favore, inseriamo le *slide*. Grazie.

La programmazione – come sapete – del PNRR, ma non solo, ha condotto alla definizione di un importante portafoglio di investimenti che deve essere « messo a terra »: in particolare, come dicevo prima, l'aggiornamento del contratto di programma 2020-2021, e poi soprattutto i nuovi contratti di programma. La prima informazione che vorrei darvi è che gran parte delle risorse che fanno parte dell'aggiornamento sono in realtà il frutto di decisioni

già assunte dal Parlamento. Su 31,7 miliardi – di cui il 59 per cento è destinato al Sud – per l’aggiornamento, 24,2 sono vincolati a decisioni precedenti, legate al PNRR, al Fondo Olimpiadi, al decreto-legge « rilancio », ad altre fonti di natura europea, al decreto-legge n. 59 del 2021. Quindi complessivamente restano 7,5 miliardi di euro; ma, come vi mostrerò tra breve, in realtà sono le leggi di bilancio 2020-2021 che a loro volta definiscono degli impegni che l’aggiornamento del contratto di programma deve in qualche modo prevedere.

In particolare, sulla base delle leggi di bilancio 2020-2021, sono previsti interventi sulle reti regionali e aree metropolitane per 1,3 miliardi; la continuità dei programmi di sicurezza, ambiente e adeguamento agli obblighi di legge; tecnologie per la circolazione, l’efficientamento e la valorizzazione delle ferrovie turistiche per 3 miliardi; gli interventi sull’ultimo miglio ferroviario per 200 milioni; la prosecuzione degli interventi sulle direttrici e il completamento della dotazione finanziaria della Palermo-Catania e del nodo di Genova, 2,5 miliardi; e infine mezzo miliardo per il completamento del finanziamento dei lotti costruttivi sulla linea alta velocità/alta capacità Milano-Verona-Padova.

Nelle due successive *slide* segnaliamo, da un punto di vista geografico, dove sono previsti gli interventi. In particolare, questi sono gli interventi che riguardano la legge di bilancio 2020, che destina al Sud il 34 per cento delle risorse, pari a 3,8 miliardi, e la legge di bilancio del 2021, che ha interventi spesso complementari a quelli della legge di bilancio 2020, e di nuovo qui abbiamo il 34 per cento delle risorse destinate al Sud.

Come dicevo, se consideriamo anche queste leggi di bilancio, gli spazi di flessibilità si riducono drasticamente. La proposta allora di novità, le uniche novità che sono previste all’interno dell’aggiornamento del contratto di programma riguardano tre progetti. Il primo concerne la prima fase del programma di cybersicurezza per la resilienza digitale delle reti, per un totale di 50 milioni di euro; l’avvio della progettazione del programma di *hub* intermodali, per 26

milioni di euro; e poi soprattutto 497 milioni di euro per il Fondo progetti di fattibilità. Questo è particolarmente rilevante, perché sono progetti di fattibilità che consentirebbero a Ferrovie di far partire la progettazione di interventi inseriti nel PNRR e nel Fondo complementare. Di fatto, al di là degli altri interventi che vi ho appena segnalato, abbiamo la necessità e credo l’interesse comune ad anticipare a questa fase dell’aggiornamento del contratto di programma 2020-2021 proprio questi fondi per la fattibilità.

Segnalo che questi fondi per i progetti di fattibilità non esauriscono tutto l’investimento sulla nuova progettualità, perché il contratto di programma 2022-2026 ha risorse consistenti, coerenti con le progettualità introdotte nel PNRR, nel Fondo complementare e negli altri aspetti. La cifra dunque che è qui indicata è legata al vincolo di bilancio complessivo; questa cifra – quasi mezzo miliardo – consente comunque di attivare subito le progettazioni di quegli interventi che hanno urgenza di essere progettati, perché sono interventi che hanno una durata più lunga e quindi hanno bisogno di partire prima, in funzione dei tempi di attuazione del PNRR.

Nelle *slide* successive ci sono i dettagli maggiori per le diverse voci. La prima è sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge per un totale di 2,2 miliardi, a valere sulle leggi di bilancio 2020-2021. Qui entra appunto questo nuovo progetto sulla cybersicurezza, per 50 milioni. Ci sono poi 116 milioni per le tecnologie, per la circolazione e l’efficientamento; ricordo che nel PNRR c’è un investimento molto forte proprio per la digitalizzazione dei sistemi di trasporto.

Vi è poi il terzo capitolo, che riguarda la valorizzazione turistica delle ferrovie minori, e qui sono 4 milioni complessivamente. La valorizzazione delle reti regionali per 522 milioni; come vedete dalla tabella sono tutti interventi in qualche modo vincolati alle decisioni già assunte dal Parlamento. Poi c’è il gruppo 5 che riguarda le città metropolitane: qui l’unica innovazione è quella che vi dicevo, gli *hub* intermodali del Centro-Nord per la progetta-

zione, per 26 milioni. Poi ci sono i porti e interporti per 144 milioni, tutti interventi già in qualche modo valutati. Per gli aeroporti c'è un solo intervento, che è il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Bergamo; ricordo che nel PNRR invece e in altri fondi ci sono molti interventi per l'ultimo miglio. Nel gruppo 8 ci sono le direttrici di interesse nazionale per lotti funzionali, e qui è tutto confermato rispetto a quello che è già stato stabilito. La stessa cosa avviene per gli investimenti realizzati per lotti costruttivi sulle diverse linee alta velocità/alta capacità. Infine, ci sono 497 milioni per il Fondo progettazioni di cui vi ho parlato, che porta a 7,5 miliardi complessivamente il valore dell'aggiornamento 2020-2021 del contratto di programma.

Se questo è il contenuto, il Governo sta ragionando su come accelerare l'iter approvativo del contratto di programma. Come si vede in questa *slide*, i precedenti contratti hanno avuto una tempistica veramente molto ampia, circa due anni, l'aggiornamento 2009 e poi 2010-2011 circa tre anni; vedete le fasi successive dei diversi aggiornamenti. Questa tempistica non è compatibile con quello che ci siamo impegnati a fare per il PNRR: stiamo quindi ragionando, e naturalmente vorremmo ascoltare il parere delle Commissioni. Solo e unicamente per l'aggiornamento e questa presentazione, se volete particolarmente rilevante per dare comunque al Parlamento l'opportunità di esprimere i propri pareri, l'idea è quella di procedere secondo lo schema qui indicato, cioè la condivisione tra Ministero e il MEF (Ministero dell'economia e delle finanze) entro giugno, procedere poi alla sigla del contratto di programma, inviare il contratto di programma al CIPESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile), sarà luglio naturalmente, non sarà più giugno; il parere del CIPESS sarà espresso entro luglio, e poter poi sottoscrivere il contratto di programma nel più breve tempo possibile. Anche tenuto conto della procedura che stiamo di fatto portando innanzi, chiedendo comunque un parere alle Commissioni parlamentari, questa accelerazione ci

potrebbe consentire – se non a luglio ad agosto, ai primi di settembre – di completare comunque l'iter con almeno sei mesi di vantaggio rispetto a un'ipotesi invece classica che, come voi sapete bene, prevede uno strano rimpallo tra CIPESS e Parlamento, ma soprattutto prevede che il Parlamento si esprima dopo la prima approvazione nell'ambito del CIPESS, con un ritorno. Noi stiamo quindi immaginando una procedura semplificata, che però valorizzi tutti i contributi; mentre – lo ripeto – non è in discussione oggi la procedura 2022-2026 che comunque sia prevedrà, anche se alcune fasi verranno semplificate, il parere del Parlamento, secondo quanto già oggi previsto dalla procedura.

Ecco, presidente, io mi fermo qui, e naturalmente sono a disposizione dei membri della Commissione per rispondere ai quesiti e ascoltare le osservazioni. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro. Cedo la parola subito ai primi iscritti a parlare. C'è l'onorevole Gariglio.

DAVIDE GARIGLIO. Buongiorno, Ministro. Grazie, presidente. Noi comprendiamo come gruppo parlamentare la necessità di provvedere agli aggiornamenti del contratto di programma necessari per procedere con celerità ad attuare quanto previsto nel PNRR. Mi preme sottolineare che è importante che si tratti di una modifica – come ci ha rappresentato, Ministro – unicamente valida per questo aggiornamento, lasciando impregiudicate le facoltà del Parlamento di esprimersi sui contratti di programma. Da questo punto di vista capisco bene la difficoltà del Governo e l'urgenza del Ministro Giovannini di procedere a una semplificazione per questo aggiornamento; credo che sarebbe questa l'occasione anche per rivedere tutto l'iter dei contratti di programma, per capire a cosa è addebitabile questa lunghezza dei termini, perché per la piccola esperienza che abbiamo avuto in questa legislatura tale protrarsi dei tempi non è assolutamente imputabile al Parlamento. Ci sono sicuramente passaggi ministeriali e passaggi burocratici che possono essere semplificati, e io credo si debba fare:

se no poi alla fine passa la retorica che è il Parlamento che mette delle « zeppe » all'azione dell'Esecutivo, quando questo non corrisponde al vero.

Signor Ministro, sull'aggiornamento del contratto di programma lei ha parlato di 497 milioni per progetti di fattibilità. Poiché la *slide* era molto piccola ed è comparsa per un attimo, vorremmo chiederle se può declinarci meglio per quali progetti di fattibilità, e se sono solo progetti di fattibilità, vanno spesi questi 497 milioni. È una cifra grande, quasi mezzo miliardo, quindi immagino ci sia della progettazione anche esecutiva dentro. In particolare, vorrei chiederle se tra questi progetti di fattibilità vi siano anche quelli per la realizzazione del ponte sullo Stretto e per la tratta nazionale del TAV (Treno alta velocità). Noi ieri, se non erro, abbiamo licenziato un parere parlamentare in cui si faceva riferimento proprio alla necessità che il Governo si impegnasse a trovare fonti di finanziamento per procedere con la progettazione del ponte sullo Stretto e per finanziare la progettazione della tratta nazionale sul TAV Torino-Lione: che, come sappiamo, non è finanziata se non per una misura di circa 50 milioni su 1,7 miliardi, quindi in misura risibile.

Su questo ultimo punto, cioè sulla tratta Torino-Lione, faccio notare che questa tratta interessa anche l'interporto di Orbassano, che è appunto uno degli *hub* intermodali e con la nuova tratta diventerebbe uno dei più importanti *hub* intermodali italiani: per cui auspichiamo che negli atti di programmazione si ponga fine al *vulnus* che vede quest'opera non finanziata, pur essendo stata coperta da tre leggi dello Stato e tre accordi internazionali. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Onorevole Ficara.

PAOLO FICARA. Grazie, presidente, e grazie al Ministro per la relazione, per questo quadro generale che ci ha illustrato — anche se molto sinteticamente — sui contenuti dell'aggiornamento, sulle tempistiche e sui passaggi che riguardano l'*iter* di approvazione di questo doppio aggiorna-

mento, perché riguarda le annualità 2020-2021.

Prima di entrare un po' più nel merito, le esprimo anche da parte del gruppo del Movimento 5 Stelle da un lato la comprensione — visto anche il momento che stiamo attraversando — della volontà di velocizzare l'*iter* di approvazione dell'aggiornamento 2021, e quindi di farlo per legge, per cercare di accorciare tutti i vari passaggi. Dall'altro, come le abbiamo anche in altre occasioni sottolineato, ci auguriamo che questo resti veramente un caso isolato, anche perché — come ricordava prima il collega Gariglio — non sono certo i 30 giorni dell'esame parlamentare a determinare questa lungaggine relativa alle tempistiche.

Faccio un esempio. Il contratto di programma in essere, 2017-2021, arrivò in Commissione durante i primi mesi del Governo Conte I, in questa legislatura, nel settembre 2018. Parliamo dello schema di contratto 2017-2021: arrivò all'attenzione della Commissione trasporti nel settembre 2018; e nonostante in quel periodo il Governo fosse nato da poco, la maggioranza fosse formata da due forze come il Movimento 5 Stelle e la Lega che non avevano mai lavorato insieme, però nel giro di poco più di un mese le Commissioni, sia della Camera che del Senato, andarono ad esprimere il loro parere. Non è sicuramente nel Parlamento, quindi, che si perde del tempo e si determina poi questa enorme lungaggine. Andrebbe soprattutto in controsenso col fatto che questo Parlamento ha votato nella scorsa legge di bilancio, per esempio, un emendamento che va a reintrodurre il parere delle Commissioni competenti per quanto riguarda, per esempio, il contratto di servizio per media e lunga percorrenza che riguarda i famosi *Intercity* Giorno e Notte, che ancora oggi svolgono un ruolo molto importante dal punto di vista del servizio ferroviario e collegano i capoluoghi di provincia, quindi oltre il servizio ferroviario regionale, in tutti quei territori non serviti dall'alta velocità che connettono Nord, Sud, Est e Ovest del nostro Paese; un parere che era stato eliminato nel 2007, 2008, all'incirca, adesso non ricordo con preci-

sione, e che nello scorso Governo, nella scorsa legge di bilancio abbiamo reintrodotta. So quanto anche lei, Ministro, è attento a questo contratto di servizio, che oggi è in fase di revisione della sua durata decennale, e sul quale abbiamo anche investito 200 milioni di euro nel PNRR per il rinnovo del materiale rotabile. Quindi, ecco, inserire da un lato un parere, e poi andare magari a toglierlo su altri non avrebbe molta logica: ci auguriamo che questo sia veramente un caso isolato.

Lei ha brevemente descritto quello che sarà anche l'intendimento futuro del Governo. Già nei vari allegati al PNRR, e anche nella tempistica legata al PNRR che abbiamo potuto vedere in questi giorni, c'è credo un *timing* che è dicembre 2021, la proposta di revisione: se è possibile già avere anche qualche notizia in più su come si intenda ridurre questi tempi.

Un'altra cosa, Ministro, che vorrei sottolineare, è il fatto che oltre alla questione dei tempi del contratto di programma, l'altra è anche l'*iter* lunghissimo di approvazione dei progetti che poi il contratto di programma contiene. Anche lì molto spesso — al di là dei commissariamenti e dei vari decreti-legge « semplificazione » — non è una norma a decidere, o meglio a influire su un allungamento o un accorciamento dei tempi, ma molto spesso sono i passaggi, per esempio, dai Ministeri fino all'ultimo comune, ente locale che deve esprimere per esempio un parere. Qui il problema principale sono le risorse umane. Molti dicono che, al di là di norme sui commissariamenti o semplificazioni che rimangono sulla carta, forse la migliore semplificazione sarebbe fornire le nostre strutture pubbliche, le nostre pubbliche amministrazioni di risorse umane, di giovani e di persone qualificate; anche perché purtroppo oggi scontiamo le scelte politiche di 10, 15 anni fa che, per incidere magari sulla spesa pubblica, sono andate a tagliare o a bloccare, per esempio, assunzioni e *turnover*. Purtroppo, però, quelle scelte di 10, 15 anni fa le piangiamo tutti adesso. Quindi forse incidere molto di più — già si sta cominciando a fare grazie anche alle riforme legate al PNRR — sul fornire alle

nostre pubbliche amministrazioni, dai Ministeri all'ultimo comune, giovani e risorse umane professionali, forse è veramente la migliore semplificazione che si possa attuare.

Le faccio soltanto un ultimo accenno. Sono molto soddisfatto che, dalle *slide* che ci ha fatto vedere molto velocemente, nell'aggiornamento sia contenuto il finanziamento del lotto 4B della prima macrofase del raddoppio Catania-Palermo, quindi praticamente si completi il finanziamento della prima macrofase. Le chiedo di « attenzionare », in vista anche e soprattutto dello schema di contratto di programma 2022-2026, la seconda macrofase: che oggi prevede un generico adeguamento del binario esistente, con un fabbisogno che è all'incirca di 1 miliardo di euro. Qui però, Ministro, le chiedo veramente la maggiore attenzione possibile, perché ad oggi questo adeguamento lascia un po' di dubbi: su molte tratte avrebbe degli *standard* di percorrenza non adeguati al binario invece veloce che si sta ad oggi realizzando e che appartiene alla prima macrofase. Se vogliamo parlare di ottimizzazione, velocizzazione e potenziamento delle linee ferroviarie al Sud, in questo caso appunto di alta velocità/alta capacità al Sud e in particolar modo nella Sicilia, è necessario realizzare un binario nuovo come quello che si sta facendo, ma anche adeguare, e in maniera vera, quello esistente. Le chiedo quindi su questo, in particolare in vista del contratto di programma 2022-2026, veramente grande attenzione; poi da parte nostra come Commissione ci sarà chiaramente tutto l'aiuto possibile. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Ficcaro. Ci sono altri interventi? Benissimo, l'onorevole Rixi.

EDOARDO RIXI (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Ministro, io vorrei ricollegarmi ad alcune osservazioni che faceva il mio collega poc'anzi, riguardo al fatto che noi, ovviamente, come Lega siamo per mantenere il ruolo centrale del Parlamento anche sulla revisione degli accordi di programma con Ferrovie, in particolare

sul coinvolgimento dei territori delle regioni; e quindi andare a verificare a livello parlamentare se poi sostanzialmente gli accordi vengono o non vengono rispettati, anche sugli interventi che vengono programmati. Questo per me è uno sforzo che facciamo; condividiamo però il fatto che in questo momento ci sia la necessità di un'accelerazione, e quindi non siamo noi a bloccare questo tipo di procedura accelerata, purché sia una procedura accelerata che sia chiaro a tutti non può costituire precedente, ma è limitata al momento che è assolutamente particolare. Se poi invece il tema è rivedere magari nel prossimo decreto-legge, più avanti, il sistema di approvazioni e di revisione di quelli che sono gli accordi di programma con Ferrovie, siamo disposti a sederci a un tavolo e andare a verificare effettivamente quelle situazioni un po' paradossali a volte che si vanno a creare dei rimbalzi tra Parlamento e CIPESS, tra una Camera e l'altra; quindi trovare un modo non per eliminare la possibilità del Parlamento di intervenire, dei commissari di apportare quelle che sono le loro osservazioni rispetto agli accordi, ma andare a dotarsi di un sistema che consenta in ogni caso di essere più efficienti. Su questo siamo disponibili ad aprire un confronto con il Ministero e con le altre forze politiche. Ovviamente quello che chiediamo è che tale procedura di urgenza sia riservata esclusivamente a questo contratto e alle voci che abbiamo identificato, che sono abbastanza specifiche e su cui siamo sostanzialmente concordi.

Devo dire che apprezzo il fatto che nell'attuale contratto di programma dovrebbe essere inserito il finanziamento completo dei 600 milioni del nodo di Genova; su questo vorrei capire se è comprensivo anche dell'intervento sul Campasso, so che c'era un problema di finanziamento su quell'intervento, e quindi capire se rientra in questo quadro o se eventualmente viene finanziato in maniera differente.

Vedo poi con piacere che va avanti la progettazione dell'elettrificazione della linea Ivrea-Aosta, che noi riteniamo assolutamente strategica. La Val d'Aosta è sostanzialmente un'isola nel Nord Italia, irrag-

giungibile a livello ferroviario; mi sembra una cosa che debba essere gestita diversamente, perché è molto inerente al tema di portare i traffici turistici senza emissioni di CO₂, quindi garantire a una regione che ha qualche milione di turisti l'anno la possibilità di fare come in Svizzera, in Austria o in Trentino: che si possano raggiungere le località in treno, almeno il capoluogo di regione.

L'altro tema invece che ho apprezzato, ho visto, ma non capisco se l'entità degli importi è sufficiente, è quello dell'adeguamento dei corridoi TEN-T (*Trans-European Transport Network*) a livello prestazionale, perché su questo tendo a sottolineare la stessa cosa che ho sottolineato come relatore nei commissariamenti delle opere sulla Genova-Milano: che le due opere in territorio piemontese, ossia il quadruplicamento dei binari da Tortona a Voghera e poi da Pavia a Milano, oggi nel progetto di RFI, sono ancora con *standard* di linee tradizionali; e questo credo vada adeguato, perché altrimenti il rischio è poi quello di dover sostanzialmente reintervenire su opere che stiamo realizzando adesso. Quindi, vorrei capire se ciò era stato preso in esame o meno, perché è uno dei temi che è emerso l'altro giorno sui commissariamenti; e poi l'altro tema che ci sarà da affrontare è quello dell'attraversamento del fiume Po tra Voghera e Pavia, che oggi non è previsto a livello né di progettazione né di realizzazione delle opere. So che Ferrovie ritiene che non sia una priorità numero uno, però potrebbe essere l'unico tratto che rimarrà da costruire da Rotterdam fino a Genova. A mio avviso, quindi, sarebbe anche quello almeno da inserire, se non nei commissariamenti, nelle programmazioni di Ferrovie, in modo da attivare tutti i progetti e tutte le programmazioni.

Queste sono le osservazioni che mi sento di fare; poi condivido quelle avanzate dagli altri miei colleghi. Per il resto ritengo abbastanza esaustivo il documento. Non so se è stato consegnato in via informatica alla Commissione perché non sono riuscito a collegarmi prima; nel caso me lo faccio poi dare dagli uffici della Commissione. L'ho visto prima su schermo, ma me lo vorrei

studiare in maniera un po' più approfondita. Per il resto la ringrazio della sua presenza.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Rixi. Ci sono altri colleghi che intendono intervenire? Se non ci sono altri, vorrei dire qualcosa io.

Intanto vorrei ringraziare il Ministro per averci con grande chiarezza specificato il fatto che questo metodo viene richiesto in questa precisa circostanza, ma non costituirà un precedente. Lo dico in quanto è stato chiarissimo il Ministro su questo punto, giacché l'emergenza temporale si giustifica per la contingenza specifica del PNRR; quindi su questo direi — lo dico anche ai colleghi — che ci sono state parole chiarissime da parte del Ministro, sulle quali non tornerei.

Mi sentirei di raccogliere la sollecitazione avanzata dall'onorevole Gariglio, che condivido totalmente, circa una disamina che « vivisezioni » il procedimento che comporta questa lunghezza di tempi: perché effettivamente in questo caso bisogna risparmiare tempo a prescindere, però in assoluto — lo dico al Ministro — non è il tempo parlamentare che allunga molto la procedura. Quindi, visto che stiamo intervenendo su diverse norme di semplificazione, questa può essere un'occasione per ragionare di più e meglio sull'*iter* complessivo, ovviamente a scopo positivo per il futuro.

La seconda osservazione che faccio è che abbiamo bisogno di queste *slide*, perché sono molto chiare e ci aiutano a comprendere di più e meglio. Di solito le chiediamo sempre, quindi chiederei al Ministro di farcele avere.

La terza osservazione è questa. Diciamoci le cose chiaramente: questa vicenda è nata in un contesto che nel frattempo è mutato, perché quando abbiamo immaginato di dare l'*okay* a questa procedura semplificata, noi avevamo in mente di farlo dentro un decreto-legge « trasporti » che raccogliesse tutta un'altra serie di elementi. Questa cosa la richiamo, perché so che il Ministro si è adoperato per arrivare a un decreto-legge « trasporti » completo; purtroppo per una serie di ragioni, che hanno

riguardato la discussione nell'ambito di un Consiglio dei ministri, questo obiettivo non è stato possibile: non perché il Ministero non lo volesse, ma perché il Ministero si è trovato comunque di fronte ad una scaletta molto lunga di lavori che interessano il Parlamento. Quindi, noi non solo dobbiamo accettare oggi un *iter* non consueto, ma dobbiamo farlo in un quadro di impegno — fatemi dire così — che è mutato. Questa cosa deve necessariamente indurre a ragionare sul complesso di quei contenuti all'interno del decreto-legge, che — lo ricordo — sono stati ratificati da un ordine del giorno complessivo votato dal Parlamento, quindi sono impegni che il Parlamento vuole realizzare mediante un decreto-legge che arrivi il prima possibile. Se possiamo anche noi fare la nostra parte per cercare di arrivare al risultato, so che il Ministro è d'accordo, ci siamo anche scritti su questa cosa: lo ricordo solo come impegno complessivo.

Avanzo infine una richiesta. Io penso che sarebbe giusto che la Commissione conoscesse nel dettaglio ogni opera che è inserita dentro il nuovo Fondo per la progettazione, perché questo sì è il minimo sindacale per un'operazione che avviene — lo ripeto — fuori dai canoni di coinvolgimento che in altre occasioni ci sarebbero stati. Lo dico in anticipo, qui devo fare anche la parte delle proposte, pur mantenendo un ruolo istituzionale: chiedo, per esempio, che tra le opere progettate rispetto al 2022-2026 ci sia un'anticipazione della progettazione della galleria di valico della Pontremolese; ma l'onorevole Gariglio ha fatto altre proposte, che peraltro condivido. Magari altri invece non le condividono: vedo già alcune sorrisi. La cosa migliore è esercitare — almeno su questo — la nostra funzione di verifica e di proposta.

Chiederei al Ministro — e concludo su questo, ringraziandolo ancora per la disponibilità che ci ha dato oggi — di farci avere una proposta sulla quale noi si possa comunque attivare un minimo di espressione dentro la Commissione. D'altro canto, quando era stato avviato questo *iter*, noi avevamo pensato a due momenti, uno con l'audizione e uno di valutazione, almeno

per salvaguardare un minimo ruolo della Commissione, visto che abbiamo accettato un percorso molto inusuale; che, però, è giustificato sia dal modo in cui il Ministro Giovannini ce lo ha presentato, sia dalla contingenza che stiamo vivendo rispetto alla necessità di dare risposte all'Europa. Grazie.

Se non ci sono altri interventi, darei la parola al Ministro Giovannini. Prego, Ministro.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (intervento da remoto)*. Grazie, presidente. Naturalmente le *slide*, se già non lo sono state, verranno immediatamente inviate.

Grazie per tutti gli interventi. Io ribadisco ancora una volta che questo non è un precedente; e, a conferma di questo, vi suggerisco di rivederci tra un paio di settimane in cui possiamo discutere la proposta che vi possiamo presentare di semplificazione dell'*iter* 2022-2026, ma più in generale dei contratti di programma, in modo da avere il vostro il *feedback*, le vostre opinioni per inserire questo tipo di proposta nel decreto-legge « trasporti ».

Ringrazio la presidente per aver riconosciuto l'impegno del Ministero, e poi la decisione complessiva del Governo, per assicurare la conversione del decreto-legge entro i tempi previsti, riscontrati in qualche modo con il calendario complessivo dei numerosi decreti-legge che sono all'attenzione del Parlamento. Dicevo, è intenzione del Governo, tra fine luglio e i primi giorni di agosto, approvare il decreto-legge « trasporti », comprese le parti su cui avevamo discusso unanimemente e con l'ordine del giorno e così via, in modo tale da consentire poi una discussione da parte del Parlamento dopo la pausa estiva, con i tempi previsti e corretti. Vederci intorno a metà luglio sulla proposta di semplificazione consentirebbe di trovare un punto d'incontro e di inserire questa sintesi nel decreto-legge di fine luglio.

A metà luglio potremmo anche, se voi siete d'accordo, nella stessa audizione discutere anche dei criteri generali sulla definizione del contratto di programma 2022-2026. Naturalmente i lavori di prepara-

zione del contratto di programma sono già in corso e noi conteremmo di proporvi il contratto il prima possibile nel mese di settembre, riconoscendo – come è stato detto sia dall'onorevole Gariglio che dalla presidente – che i ritardi sono spesso imputabili non alla discussione nel Parlamento, ma ad altri problemi. È per questo che noi vogliamo comunque accelerare al massimo, e credo che una discussione sull'impostazione del contratto di programma, sui criteri generali, sia opportuna per consentirci anche di considerare questi orientamenti nella predisposizione della proposta finale su cui, naturalmente, voi esprimerete i pareri. Il PNRR da un lato, poi la necessità di finanziare le opere commissariate (perché è chiaro che la scelta del Parlamento di aver indicato quelle opere è una finalizzazione di criteri di priorità, è evidente), e potrei continuare: ecco, vorrei una discussione, se la presidente è d'accordo, la Commissione è d'accordo, a metà luglio su questi elementi.

Certamente, onorevole Ficara, noi stiamo ponendo attenzione anche al contratto di servizio, nella direzione da lei indicata. È in fase di revisione, a settembre probabilmente saremo in grado anche in questo caso di dividerlo, ma la discussione di metà luglio potrebbe anche prevedere questo tipo di criteri generali, anche per il contratto di servizio.

Per ciò che concerne le osservazioni dell'onorevole Gariglio e anche della presidente, su una serie di chiarimenti vi manderemo gli approfondimenti, ma in particolare su cosa questi progetti di fattibilità dovrebbero finanziare saremo assolutamente trasparenti.

Fatemi però aggiungere un elemento che ho espresso nella mia breve introduzione iniziale: il fatto che qualcosa non ci sia, visto che le risorse sono limitate, non vuol dire che non si voglia procedere in alcune direzioni, perché, come ho detto, anche il contratto di programma 2022-2026 avrà la componente progettazione. Questa progettazione che vi proponiamo è veramente orientata ad anticipare il più possibile una serie di opere inserite nel PNRR e nel Fondo complementare per

guadagnare sei mesi che sono molto significativi, dati i vincoli del Piano di ripresa e resilienza. Ripeto, questo non vuol dire che poi una serie di opere – su cui, tra l'altro, vi abbiamo proposto un commissariamento, come la tratta nazionale del TAV – siano meno importanti.

L'ultima considerazione che volevo fare ha a che fare con il rapporto complessivo tra Parlamento e Governo su questi aspetti. Il contratto di programma è certamente un momento cruciale, ed è un momento cruciale che può e deve influenzare molte scelte, non solo quelle sui fondi europei, ma soprattutto quelle sui fondi nazionali. Il quadro che emerge complessivamente dal PNRR e dal Fondo complementare è di una forte «cura del ferro», che è stata, tra l'altro, non solo auspicata dall'Unione europea, ma anche dal Governo italiano. Questo lo dico perché il nostro impegno sul contratto di programma 2022-2026 è a favore della competitività, e quindi l'ultimo miglio, e quindi l'intermodalità e così via; così come è a favore del benessere dei cittadini: penso al tema delle ferrovie regionali, dei pendolari e così via. Sono ele-

menti cardine di tutta l'impostazione che dal primo giorno del mio insediamento credo di aver tentato di portare avanti. In questo senso i rapporti tra Parlamento e Governo spero siano veramente, totalmente sinergici e le semplificazioni non devono andare a scapito dei contenuti importanti con cui il Parlamento può e deve contribuire; anche nel senso che diceva l'onorevole Rixi, sul rispetto degli accordi di programma a livello territoriale, che, dicevo, il Parlamento deve seguire. Grazie, presidente.

PRESIDENTE. Grazie a lei, Ministro. Attendiamo l'elenco dei progetti e le *slide*.

Ringrazio dunque il Ministro per il suo intervento e per il documento depositato, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta odierna (*vedi allegato*), e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.55.

*Licenziato per la stampa
il 28 luglio 2021*

ALLEGATO

Gli investimenti per le infrastrutture ferroviarie sostenibili

Aggiornamento 2020/2021 CdP-Investimenti

1

informazione ad uso interno

La programmazione europea e nazionale ha condotto alla definizione di un rilevante portafoglio di investimenti che deve essere messo a terra

PROGRAMMAZIONE EUROPEA



PROGRAMMAZIONE NAZIONALE



CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021
PARTE INVESTIMENTI
Agg. '18-'19



FINALIZZAZIONE CON LO STATO

- Aggiornamento '20 -'21 Contratto di Programma - parte Investimenti 2017-2021
- Atto integrativo 2021 Contratto di Programma - parte Servizi 2016-2021
- Nuovi Contratti di Programma 2022-2026

Gli schemi contrattuali recepiscono* l'evoluzione della programmazione e dei finanziamenti (Piano Nazionale Ripresa e Resilienza, Fondo Complementare, Allegato Infrastrutture) e in maniera sinergica e complementare finalizzano le risorse delle Leggi di Bilancio 2020 e 2021, nonché danno continuità alle opere in corso già approvate nell'Agg. '18-'19 del CdP-I.

**in forma ricognitiva che diventerà autorizzativa con la conclusione dell'iter del PNRR*

Quadro delle nuove risorse finanziarie per investimenti su IFN

Le risorse da contrattualizzare nel CdP-I sinergiche e complementari al PNRR

miliardi di euro

DECRETO RILANCIO



0,4
(Sud 10%)

VINCOLATE

FONDO OLIMPIADI



0,1
(Sud 0%)

VINCOLATE

PNRR – MISSIONE 3



12,7 (Sud 59%)
su 23,9 complessivi

(12,7 mld di risorse aggiuntive e 11,2 mld di risorse restituire allo Stato)

VINCOLATE

PNRR – ALTRE MISSIONI



0,3
(Sud 50%)

VINCOLATE

ALTRE FONTI (UE, EE.LL, ecc)



0,4
(Sud 77%)

VINCOLATE

LEGGI DI BILANCIO 2021



3,7
(Sud 34%)

NON VINCOLATE

DECRETO LEGGE 59/2021 (*)



10,4
(Sud 91%)

VINCOLATE

LEGGI DI BILANCIO 2020



3,8
(Sud 34%)

NON VINCOLATE

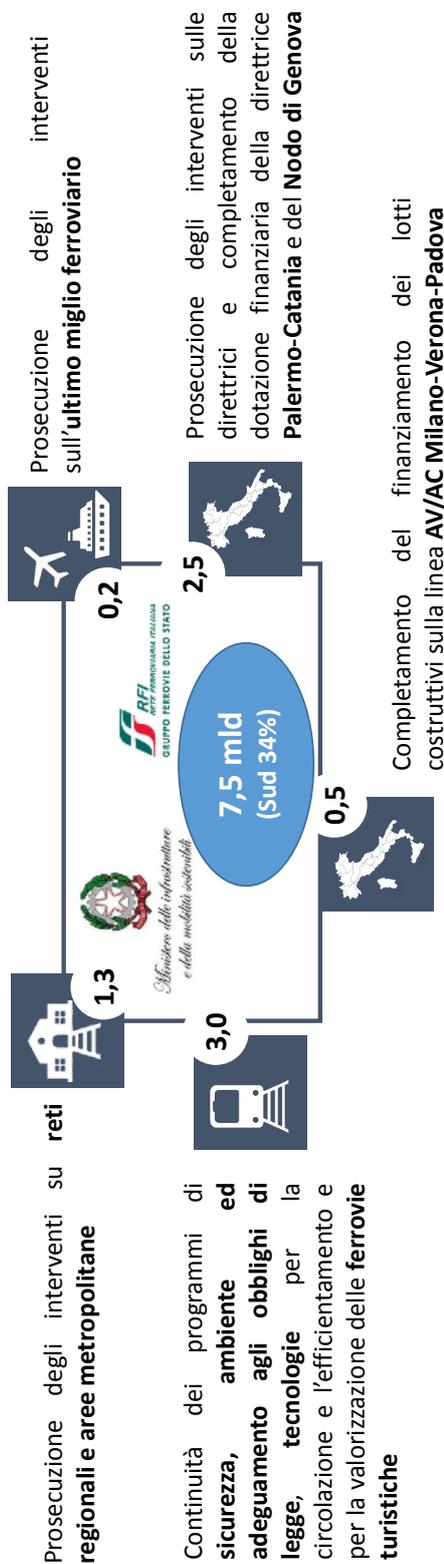
RISORSE VINCOLATE 24,2
RISORSE NON VINCOLATE 7,5

TOTALE 31,7
(Sud 59%)

(*) "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti"

Focus Risorse finanziarie recate dalle Leggi di Bilancio 2020-2021:

Le risorse sono state destinate in continuità con il quadro strategico di riferimento e con le linee di intervento già approvate nel CdP-I '17-'21 e i suoi aggiornamenti che hanno seguito l'iter autorizzativo previsto dalla legge 238/1993 e dal DLgs 112/2015



Informazione ad uso interno

Focus Fondo progetti di fattibilità

Gli elementi di **novità** rispetto al CdP-I vigente sono l'avvio del programma Cyber Security, l'avvio della progettazione del programma hub intermodali, il recepimento di provvedimenti normativi* (CCT) e **l'istituzione di un Fondo per nuovi progetti di fattibilità**:

milioni di euro

Descrizione intervento	LB 2020 e 2021
1^ fase del programma Cyber security per la resilienza digitale	50
Avvio progettazione programma Hub Intermodali	26
Fondo Progetti di fattibilità, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia	497
Totale	573

Le risorse appostate sul **Fondo, consentono**:

- **l'avvio dei progetti di fattibilità tecnico-economica emergenti** a fronte delle Osservazioni recate dalle Commissioni parlamentari, dalle concertazioni con i territori e dalle consultazioni con gli stakeholders.
- L'ammontare delle risorse è stato dimensionato per garantire un numero di progettazioni sostenibili nel breve periodo tali da non immobilizzare le risorse finanziarie e comunque coerente con la capacità tecnica del gestore.
- Il programma è comunque rifinanziabile a valere delle risorse annualmente recate dalle Leggi di Bilancio e da altri provvedimenti normativi; si precisa che, gli ulteriori step progettuali successivi, vengono finanziati sempre a valere delle suddette risorse sulle specifiche linee di intervento dedicate ai singoli progetti di investimento.

(*) di cui all'art. 6 del D.L. 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120 (DL Semplificazioni) di istituzione del Collegio Consultivo Tecnico con funzioni di assistenza per la rapida risoluzione delle controversie o delle dispute tecniche nel corso dell'esecuzione del contratto;

Focus risorse finanziarie stanziare dalle Leggi di Bilancio 2020-2021: I progetti/programmi proseguono in continuità con gli impegni già assunti con il vigente CdP-Investimenti 2017-2021 e i relativi aggiornamenti.

Riferimento CdP-I	Descrizione intervento	LB 2020 e 2021	Finanziamento connesso con PNRR	Presenza dell'investimento nel CDP-I vigente	Ulteriori fasi di investimenti già in corso	Nuovi inserimenti
A	01 Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	2.235,50				
A01	A1004B Risanamento acustico	85,00		X		X
A01	A1004A Sicurezza in galleria	30,00		X		X
A01	A1004C Miglioramento accessibilità ed adeguamento ad obblighi di legge terminali viaggiatori	205,00		X		X
A01	A1004D Smalimento materiali inquinanti e altri obblighi di legge	20,00		X		X
A01	A1004E Sicurezza armamento	916,00		X		X
A01	A1006 Soppressione passaggi a livello	123,00		X		X
A01	A1013A Idrogeologia	260,00		X		X
A01	A1013B Sismica	100,00		X		X
A01	A1004F Adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) - primi interventi	13,00		X		X
A01	A1014 Piano conservazione opere d'arte	208,00		X		X
A01	A1015 Cyber security	50,00				X
A01	A2004A Sistemi per il controllo della marcia del treno e per la protezione dei cantieri e dei mezzi d'opera	110,00		X		X
A01	A2004B Sistemi di Rilevamento Termico Boccole e Controllo Squilibrio Carichi Verticali	20,00		X		X
A01	A2004C Sistemi per la protezione dei passaggi a livello	25,00		X		X
A01	A2004G Interventi infrastrutturali e tecnologici per la sicurezza	5,00		X		X
A01	A2004D Sistemi per la diagnostica dell'infrastruttura	25,00		X		X
A01	A2004E Dismissione contesti obsoleti	40,50		X		X
A	02 Tecnologie per la circolazione e l'efficiamento	816,00				
A02	A2001B Tecnologie per la circolazione	632,70		X		X
A02	A2005 Telecomunicazioni e GSM-R	35,00		X		X
A02	A2008 Sviluppo tecnologie innovative	25,00		X		X
A02	A2009 Security	18,00		X		X
A02	A2010 Sistemi Informativi	47,00		X		X
A02	A2011 Programma nazionale ERTMS	58,30		X		X

88

Informazione ad uso interno

Focus risorse finanziarie stanziare dalle Leggi di Bilancio 2020-2021:

I progetti/programmi proseguono in continuità con gli impegni già assunti con il vigente CdP-Investimenti 2017-2021 e i relativi aggiornamenti.

Riferimento CdP-I	Descrizione intervento	LB 2020 e 2021	Finanziamento connesso con PNRR	Presenza dell'investimento nel CdP-I vigente	Ulteriori fasi di investimenti già in corso	Nuovi inserimenti
A 03 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori		4,00				
A03	P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	4,00		X		X
A 04 Valorizzazione delle reti regionali		522,18				
A04	0366A Potenziamento linea Ponte S. Pietro-Bergamo-Montello 1^ fase	40,00	X	X		
A04	I162 Ripristino linea Palermo-Trapani via Milo	20,80	X	X		
A04	I172 Variante di Riga	56,00	X	X		
A04	I178A Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova 1^ fase	10,00	X	X		
A04	P136 Linea Balzano-Merano: Galleria del Virgolo	30,00	X	X		X
A04	P147 Elettrificazione Civitanova-Macerata-Albacina	45,50	X	X		
A04	P198 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest	120,47	X	X		X
A04	P200 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est	20,00	X	X		X
A04	P201 Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini sud e isole	72,00	X	X		X
A04	P230 Stazione AV Foggia Cervaro	20,00	X	X		X
A04	P232 Ripristino linea Caltagirone - Gela	18,61	X	X		X
A04	P236 Elettrificazione della tratta Cinisi-Alcamo Dir- Trapani della linea Palermo - Trapani " via Milo"	20,40	X	X		X
A04	P257 Elettrificazione Ivrea-Aosta	26,40	X	X		X
A04	I174 Fermata Taranto Nasisi	7,00		X		
A04	P074 Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo-Catania-Messina, Messina-Palermo e Messina-Siracusa	5,00		X		X

Focus risorse finanziarie stanziare dalle Leggi di Bilancio 2020-2021:

I progetti/programmi proseguono in continuità con gli impegni già assunti con il vigente CdP-Investimenti 2017-2021 e i relativi aggiornamenti.

Riferimento CAP-I	Descrizione intervento	LS 2020 e 2021	Finanziamento concesso con PMR	Presenza dell'investimento nel CAP-I vigente	Ulteriori fasi di investimenti già in corso	Nuovi inserimenti
A	05 Città metropolitane	805,83				
A05 0049A	Raddoppio Milano-Mortara: 1^ fase	20,00	X	X	X	
A05 0258_A	Completamento anello ferroviario di Roma (cintura nord)	191,50		X	X	
A05 0260	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	17,60	X	X		
A05 0332B	Nodo di Bari: Bari Nord progettazione	20,00		X	X	
A05 1483	Nodo di interscambio di Pigneto	19,83	X	X		
A05 P053	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Roma	40,00	X	X	X	
A05 P054	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Milano	68,20	X	X	X	
A05 P055_A	Piano Stazioni (innalzamento marciapiedi, upgrade sistemi di informazione al pubblico, fruibilità e decoro)	165,00	X	X	X	
A05 P075	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia	8,00	X	X	X	
A05 P076	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Firenze	12,00	X	X	X	
A05 P080	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Torino	5,00	X	X	X	
A05 P134	Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Napoli	30,00	X	X	X	
A05 P212	Riqualificazione urbana Area Portuale Napoli Est - progetto Traccia Napoli (progettazione stralcio ferroviario)	1,00		X		
A05 P216	Completamento fermate SFM Torino: S.Luigi Orbassano, S.Paolo, Grugliasco	10,80	X	X		
A05 0036	Nodo di Palermo	28,00		X	X	
A05 P217	Potenziamento linea veloce collegamento Porta Nuova -Porta Susa	77,50	X	X	X	
A05 P218	Interventi per il miglioramento dell'integrazione modale	51,00	X	X	X	
A06 P237	Hub intermodali Centro nord progettazione	26,00		X		X
A05 P255	Accessibilità alla nuova stazione AV di Belfiore e nuovo collegamento Belfiore - Firenze SMN	14,40	X	X	X	
A	06 Porti e interporti	144,15				
A06 P060	Infrastrutturazione porti e terminali	60,00	X	X	X	
A06 P178	Nodo intermodale di Brindisi	15,00	X	X		
A06 P252	Adeguamento e potenziamento impianto di Vado Ligure zona industriale	20,40	X	X	X	
A06 P256	Potenziamento infrastrutturale scalo di Brescia	48,75	X	X	X	
A	07 Aeroporti	31,00				
A07 I137	Collegamento ferroviario aeroporto di Bergamo	31,00	X	X	X	

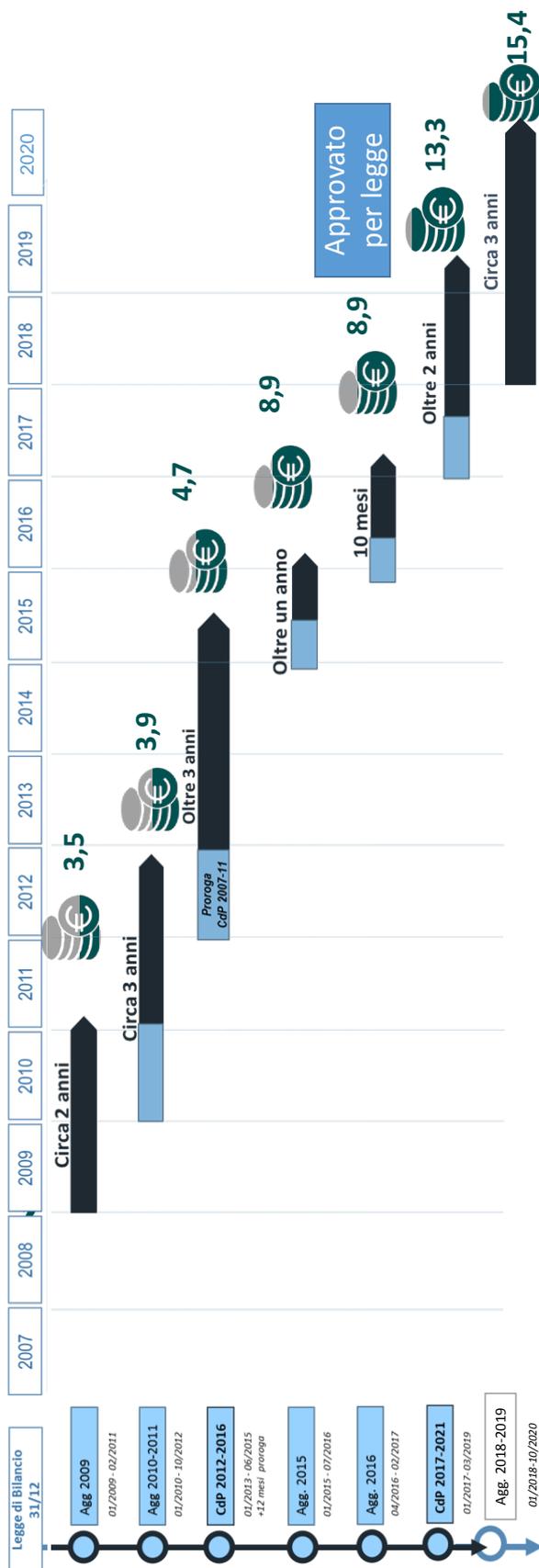
Focus risorse finanziarie stanziare dalle Leggi di Bilancio 2020-2021:

I progetti/programmi proseguono in continuità con gli impegni già assunti con il vigente CdP-Investimenti 2017-2021 e i relativi aggiornamenti.

Riferimento CdP-I	Descrizione intervento	LB 2020 e 2021	Finanziamento connesso con PNRR	Presenza dell'investimento nel CdP-I vigente	Ulteriori fasi di investimenti già in corso	Nuovi inserimenti
A	Direttrici di interesse nazionale - interventi realizzati per lotti funzionali	1.961,32				
A08 0100	Raddoppio Bari-Taranto	20,00		x		x
A08 0175	Raddoppio PM 228-Albacina	12,04	x	x	x	
A08 0142A	Raddoppio Pescara-Bari 1 ^a fase	12,00	x	x		
A08 0226	Raddoppio Orte-Falconara: tratta Spoleto-Terzi	10,00		x	x	
A08 0275A	Nuovo collegamento Palermo-Catania 1 ^a macrofase	592,49	x	x	x	
A08 0268B	Quadruplicamento tratta Tortona-Voghera	5,00		x	x	
A08 0307A	Roma-Pescara opere prioritarie	170,00		x	x	
A08 0365A	Potenziamento Venezia-Trieste	67,00		x	x	
A08 1604A	Upgrading infrastrutturale e tecnologico linea Trieste-Divaca	5,52	x	x		
A08 1940	Nodo di Udine	13,00	x	x	x	
A08 P133	Velocizzazione linea Milano-Genova	56,00	x	x	x	
A08 P221	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Reno-Alpi e linee afferenti	15,00	x	x	x	
A08 P223	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Baltico-Adriatico e linee afferenti	24,00	x	x	x	
A08 P224	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Tirreno e linee afferenti	191,57	x	x	x	
A08 P225	Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e linee afferenti	167,70	x	x	x	
A08 P234	Nodo di Genova	600,00	x	x		
B	Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi	467,60				
B08 0362A	Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1 ^o lotto funzionale)	354,60	x	x	x	
B09 0361	Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona	113,00	x	x	x	
NA026	Fondo Progettazioni, Collegio Consulivo Tecnico e salvaguardia	497,17		x	x	x
Totale complessivo		7.484,75				

mln di euro

Spesso l'iter approvativo del Contratto di Programma è lungo e complesso

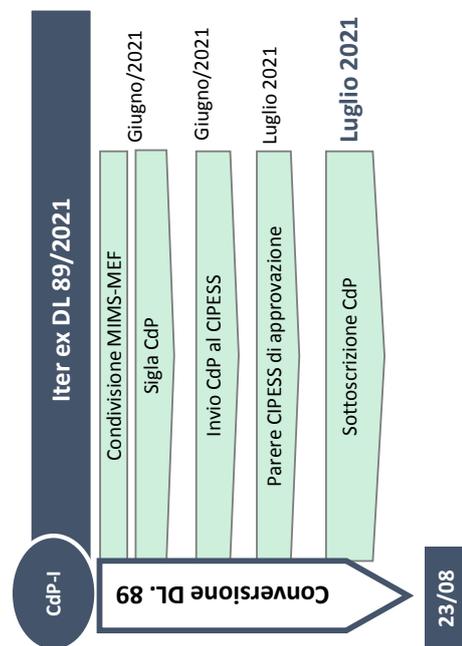


Agg. 2020/2021 del CdP-I: iter approvativo

Al fine di rendere operative le risorse finanziarie in tempi rapidi per garantire il rispetto delle scadenze del PNRR, il D.L. 89/2021 «*Misure urgenti in materia di agricoltura e per il settore ferroviario*» prevede che:

- **Art. 2: «Disposizioni urgenti per il settore ferroviario»**
 1. Al fine di permettere l'avvio immediato degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, l'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. si considera approvato con il parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano **immediatamente disponibili per RFI ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti.**

2. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, relativamente agli interventi i cui oneri sono a carico delle risorse previste per l'attuazione di progetti compresi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, resta subordinata alla definitiva approvazione del Piano da parte del Consiglio dell'Unione europea.





18STC0149390