

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 160 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) . 81

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 89

AUDIZIONI:

Audizione della Ministra per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, Paola Pisano, sulla strategia per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione del Paese (*Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e conclusione*) 89

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 19 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.

La seduta comincia alle 14.30.

Schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa.

Atto n. 160.

(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.

Alessandro MORELLI, *presidente*, comunica di aver conferito l'incarico di relatrice del provvedimento alla deputata Spessotto.

Arianna SPESSOTTO (M5S), *relatrice*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di aggiornamento 2018/2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (A.G. 160).

Lo schema di aggiornamento 2018/2019 trova il suo fondamento nell'articolo 3, comma 2, del contratto di programma 2017-2021 parte investimenti che dispone che, a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del contratto, le Parti provvederanno alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al contratto stesso. L'Aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma – Parte Investimenti, contiene modifiche sostanziali e segue pertanto l'*iter* approvativo previsto dalla legge n. 238/93, come modificata dall'articolo 15, comma 1-*bis*, della legge 4 dicembre 2017, n. 172, che prevede, in questo caso, il parere delle competenti Commissioni par-

lamentari, mentre nel caso di aggiornamenti che non comportino modifiche sostanziali e finalizzati al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla legge di bilancio o da altri provvedimenti di legge, è prevista la mera trasmissione di una nota informativa al Parlamento.

Il termine per l'espressione del parere, in base all'articolo 1 della legge n. 238 del 1993, è di 30 giorni dalla data di assegnazione (quindi il 12 marzo 2020). La struttura dell'aggiornamento 2018/2019 al contratto di programma ricalca, per ampiezza e livello di dettaglio, quella del contratto di programma 2017-2021. Lo schema all'esame contiene infatti le modifiche in termini di finanziamento e definizione degli investimenti con riferimento agli anni 2018 e 2019 dando altresì conto di quelli afferenti al piano di investimenti decennale (con l'indicazione dei relativi fabbisogni) nonché dell'indicazione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio « oltre piano » (ossia oltre il 2026).

Lo schema di contratto 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 le modifiche agli articoli del Contratto di programma, le tavole di sintesi e le tabelle, come risultanti dalle modifiche derivanti dall'aggiornamento, che vengono espressamente indicate.

La relazione informativa, che costituisce parte integrante del contratto, è accompagnata da 9 appendici. Successivamente ad esse si trova il Documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti, datato luglio 2019.

Tra le appendici segnala all'attenzione dei colleghi l'appendice 3, nella quale sono riportate sintetiche schede descrittive dei singoli progetti e programmi, il quadro

finanziario, l'evoluzione dei costi e delle coperture lo stato di avanzamento del progetto e i benefici associati all'intervento, con – in aggiunta rispetto alla struttura della corrispondente appendice 5 del contratto di programma – l'indicazione degli indicatori di cantierabilità per i programmi e di priorità per i progetti. Assai interessanti anche l'appendice 7, che fornisce una visione degli investimenti ferroviari secondo una ripartizione territoriale, e l'appendice 9, nella quale è dato riscontro ai pareri parlamentari forniti nell'ambito dell'esame del contratto di programma 2017-2021.

Esaminando sinteticamente le modifiche all'articolato, in primo luogo sono introdotte all'articolo 2 alcune ulteriori definizioni (*dossier* di valutazione *ex ante*, progetto di fattibilità, studio di pre-fattibilità e Documento di Valutazione e Programmazione delle Priorità degli Investimenti – DVPPI).

All'articolo 4 si sopprime il riferimento alla predisposizione e all'aggiornamento del documento pluriennale di programmazione e si inserisce il riferimento al DVPPI aggiornato annualmente per tenere conto dell'avanzamento dei fattori alla base dell'indice di priorità e di cantierabilità. Resta fermo che tale invio documentale è funzionale al dimensionamento delle risorse da iscrivere nella futura legge di bilancio. Vengono poi espunti i riferimenti alla documentazione di accompagnamento delle schede informative.

All'articolo 5, avente ad oggetto il riconoscimento degli interventi realizzati ed i pagamenti, la modifica concerne la modalità di erogazione delle risorse di cui al piano di gestione n. 2 del capitolo 7122. Viene poi espunto il riferimento alle risorse insistenti sul capitolo 7563 del MIT per la tratta Andora-Finale Ligure e vengono aggiornati i riferimenti ai capitoli di bilancio cui fanno riferimento le risorse assegnate ai sensi del decreto-legge n. 133 del 2014.

Le modifiche più significative, in linea con quanto richiesto dal CIPE e dalla Corte dei conti, concernono l'articolo 8.

La modifica consiste nell'inserimento di due commi (2-bis e 2-ter) volti ad introdurre nuovi indicatori di *performance*. In particolare, il nuovo comma 2-bis prevede nuovi indicatori che si applicano ai « programmi di investimento » (in particolare per ciascuno dei « Programmi prioritari per ferrovie » contenuti nelle tabelle A01-sicurezza, ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge e A02-Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento). Per tali programmi è prevista l'applicazione della penale qualora si verifichi uno scostamento di almeno il 30 per cento rispetto all'indicatore. Il nuovo comma 2-ter prevede inoltre l'applicazione di una nuova metodologia di valutazione di *performance* anche per i « progetti di fattibilità tecnico-economica e/o progettazioni definitive di progetti di investimento rilevanti », prevedendo l'applicazione di penali per il Gestore, in caso di scostamenti superiori al 30 per cento tra il valore complessivo delle opere obiettivo e quello complessivo delle opere progettate. Si tratta quindi di una nuova tipologia di valutazione che riguarda le fasi progettuali precedenti alla progettazione esecutiva. Rimane invece invariato quanto già previsto nel Contratto 2017-2021 con riferimento all'indicatore di *performance* previsto dai commi 1 e 2 dell'articolo 8, che si riferisce espressamente ai progetti di investimento elencati nelle tabelle da A03 ad A09, per i quali è stata già approvata la progettazione definitiva, e non ai programmi. Per tali progetti lo scostamento minimo che dà luogo all'applicazione della penale rimane pari al 15 per cento. Tutte le metodologie di calcolo degli indicatori di *performance* e delle relative penali sono illustrate in dettaglio nell'Appendice 8. Il comma 6, non modificato, prevede comunque che l'importo complessivo delle penali previste dal Contratto non possa superare per ciascun anno il limite massimo di 2 milioni di euro. Il nuovo comma 7, introdotto nell'aggiornamento, prevede poi che il nuovo sistema di irrogazione delle penali, introdotto dai commi 2-bis e 2-ter produca i suoi effetti sul portafoglio delle opere in corso del vigente CdP-I e sui nuovi inse-

rimenti dei singoli aggiornamenti annuali a decorrere dall'anno successivo a quello di registrazione del decreto MIT/MEF di approvazione della metodologia e dell'aggiornamento del CdP-I presso la Corte dei conti.

Sotto il profilo del contenuto, lo schema prevede una variazione in aumento dei finanziamenti, per un valore complessivo di circa 15.863,21 milioni di euro, a fronte di una riduzione di risorse per circa 503,31 milioni di euro. Pertanto si registra un saldo dei finanziamenti pari a +15.359,9 milioni di euro.

Il valore del portafoglio progetti dell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021 è pari a 79.197,87 milioni di euro in crescita di 13.240,37 milioni euro rispetto ai 65.957,49 milioni di euro del Contratto di Programma 2017-2021. Il differenziale discende dal saldo incrementale sopra ricordato (+15.359,9 milioni di euro) ridotto delle risorse relative alle opere ultimate (pari a 2.119,54 milioni di euro).

Passando all'esame dei singoli ambiti di intervento, farò riferimento alla suddivisione degli interventi per classi tipologiche.

La classe A01 concerne gli interventi per « sicurezza ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge » e prevede l'assegnazione di +2.479 milioni di euro a fronte di una riduzione di 2,29 milioni di euro. La destinazione del significativo incremento delle risorse per questa tipologia di investimenti è distribuita tra i diversi ambiti di intervento. Il più significativo incremento di risorse è quello diretto al rafforzamento dell'armamento ferroviario (703,50 milioni di euro di incremento, più 165,08 milioni di euro di rimodulazione delle risorse). Per il miglioramento dell'accessibilità ed adeguamento agli obblighi di legge sono assegnati ulteriori 434,24 milioni di euro (più 118,4 milioni di euro a seguito di rimodulazione) mentre per la soppressione dei passaggi a livello sono attribuite risorse ulteriori per 230,69 milioni di euro (con un definanziamento di 0,43 milioni di euro e una rimodulazione negativa di risorse per 75,20 milioni di euro). Per l'idrogeologia sono assegnate nuove risorse per

230,69 milioni di euro (con una rimodulazione negativa per 8,93 milioni di euro) mentre per i sistemi per il controllo di marcia treno si prevedono ulteriori risorse per 120 milioni di euro. 180 milioni di euro sono assegnati per i programmi di risanamento acustico (con 4,87 milioni di euro di rimodulazione negativa), 133,25 milioni di euro per i sistemi di marcia treno (con una riduzione di 1,53 milioni di euro e una rimodulazione negativa per 14,37 milioni di euro), 100 milioni di euro per la sicurezza in galleria (con una rimodulazione negativa per 30 milioni di euro) e un identico importo per il programma di nuovo inserimento « piano di conservazione opere d'arte ». Per gli ulteriori interventi gli incrementi sono inferiori ai 100 milioni di euro e precisamente: +80 milioni di euro per la sismica, +79,91 per i sistemi di protezione dei passaggi a livello (con una rimodulazione positiva di 13,62 milioni di euro), +60 milioni di euro per la flotta navale destinata alla continuità territoriale ferroviaria, +40 milioni di euro per lo smaltimento dei materiali inquinanti e altri obblighi di legge (con una rimodulazione negativa di 32,88 milioni di euro), +30 milioni di euro per l'adeguamento alle STI, +25 milioni di euro per i sistemi di rilevamento termico boccole (con una rimodulazione negativa per 34 milioni di euro), +22 milioni di euro per i sistemi di diagnostica dell'infrastruttura (con una rimodulazione negativa per 32,55 milioni di euro) e +20 milioni di euro per interventi per la sicurezza (con una rimodulazione negativa per 1 milione di euro). Una rimodulazione negativa per 45 milioni di euro concerne infine il programma di dismissione di contesti obsoleti.

La classe A02, Programmi prioritari ferrovie: Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento, vede un incremento di risorse per +1.720,03 milioni di euro a fronte di una riduzione di 0,90 milioni di euro. L'incremento ampiamente più significativo per questa tipologia di intervento riguarda l'investimento in tecnologie per la circolazione, al quale sono assegnati approssimativamente i due terzi dell'au-

mento delle risorse, (+1.121,89 milioni di euro cui si aggiungono 25,72 milioni di euro di rimodulazione delle risorse) e in tecnologie ERMTS (306,72 milioni di euro). Un incremento di risorse pari a 101,60 milioni di euro è assegnato all'acquisizione di sistemi informativi, di 91,04 milioni di euro per le telecomunicazioni, di 73,79 milioni di euro per lo sviluppo di tecnologie innovative e di 25 milioni di euro per la *security*.

La classe A03 Programmi prioritari ferrovie: valorizzazione turistica delle ferrovie minori prevede ulteriori risorse per +114 milioni di euro. Ricorda che la previsione di risorse per la valorizzazione turistica delle ferrovie minori è stata introdotta per la prima volta nell'ambito del contratto di programma 2017-2021, in coerenza con quanto previsto dalla recente legge n. 128 del 2017, avente ad oggetto « Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico ». Quanto alla destinazione di tali risorse, non indicata nella parte tabellare, segnala che nell'appendice 3, con riferimento a tale programma si afferma che le risorse saranno destinate « prioritariamente al ripristino delle condizioni di circolabilità per servizi turistici sulle linee individuate dalla legge n. 128 del 2017 e sulle ulteriori linee indicate dalle regioni ».

La classe A04 valorizzazione delle reti regionali vede un incremento di risorse per +1.109,49 milioni di euro a fronte di una riduzione di 134,62 milioni di euro. Con riferimento al finanziamento di interventi su reti regionali, le ulteriori risorse assegnate sono dirette a finanziare: nei bacini del Nordovest (+199,49 milioni di euro) la prima fase della linea Ponte S. Pietro-Bergamo- Montello (100 milioni di euro) e, per 99,49 milioni di euro l'*upgrading* tecnologico e infrastrutturale. Nei bacini del Nordest (+215,00 milioni di euro) viene finanziata l'elettrificazione di alcune linee del Veneto quali Conegliano-Vittorio Veneto, Castelfranco-Montebelluna, Camposampiero-Cittadella-Bassano, Vittorio Veneto-Ponte delle Alpi-Belluno e

Montebelluna-Feltre-Belluno (assegnati 130 milioni di euro), e per 85 milioni l'*upgrading* tecnologico e infrastrutturale. Sono inoltre assegnate a seguito di rimodulazioni risorse per 48 milioni di euro per il raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto e 40 milioni di euro per il potenziamento della linea Padova-Castelfranco Veneto. Nei bacini del Centro (+258,85 milioni di euro con una riduzione di 8,90 milioni di euro) si prevedono il potenziamento della linea Pistoia-Lucca (+56 milioni di euro. A tale opera si riferisce anche la riduzione di risorse di 8,90 milioni di euro e una rimodulazione negativa per 10,80 milioni di euro), il potenziamento della linea Empoli-Siena (90 milioni di euro), il collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona, per le quali tratte si prevedono elettrificazione e velocizzazione (+45 milioni di euro) e 67,85 milioni di euro l'*upgrading* tecnologico e infrastrutturale. Nei bacini di Sud e isole (+436,16 milioni di euro a fronte di riduzioni di 126,71 milioni di euro) si prevedono il completamento della metropolitana di Salerno, tratta Stadio Arechi-Pontecagnano-Aeroporto (+100 milioni di euro), il ripristino della linea Caltagirone-Gela (+90 milioni di euro), l'elettrificazione e velocizzazione della linea Roccaravindola-Isernia-Campobasso (+50 milioni di euro), la stazione Alta Velocità Foggia Cervaro (+20 milioni di euro), l'ammodernamento Potenza-Foggia (+13 milioni di euro), il potenziamento della rete ferroviaria della regione Abruzzo (+2,36 milioni di euro) e 84,43 milioni di euro per l'*upgrading* tecnologico ed infrastrutturale dei bacini (cui fa riferimento anche una rimodulazione negativa di risorse per 13,60 milioni di euro). Con riferimento agli interventi in questa area geografica va considerato anche che per alcuni interventi si prevede un incremento di risorse compensato da un'identica riduzione. Così avviene per l'intervento per l'elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento delle linee Salerno-Mercato San Severino-Avellino-Benevento (riduzione e contestuale incremento di 69,11 milioni di euro cui però va aggiunta una rimodulazione ne-

gativa di 18 milioni di euro) e per la velocizzazione della tratta Catania-Siracusa (incremento e rimodulazione negativa contestuale di 6,36 milioni di euro). Quanto alle riduzioni di risorse nei bacini del Sud e delle isole si ricorda per memoria la riduzione di 50 milioni di euro riferita alla penetrazione urbana di Manfredonia e si prevede una riduzione di 7 milioni di euro con riguardo alla fermata Taranto Nasisi.

La classe A05 concerne i programmi per le città metropolitane e vede un incremento +1.480,90 milioni di euro a fronte di riduzioni per 0,84 milioni di euro. I più importanti incrementi delle risorse destinate agli interventi rientranti in questa classe tipologica riguardano il potenziamento dell'intermodalità (+589,74 milioni di euro) e in particolare il piano stazioni (529,74 milioni dei citati 589,74 milioni di euro). Le restanti risorse (60 milioni di euro) sono assegnate ad interventi per il miglioramento dell'integrazione modale. Sotto il profilo degli interventi localizzati è invece assai rilevante l'assegnazione di 360,77 milioni di euro per la sistemazione del nodo di Roma (a fronte di una riduzione di risorse per 2,36 milioni di euro e di una rimodulazione negativa di 12,78 milioni di euro). Tali risorse sono in massima parte assegnate al raddoppio della tratta Roma-Viterbo nella tratta Cesano-Bracciano (+239,97 milioni di euro). Gli ulteriori interventi che vedono un incremento delle risorse sono: il raddoppio della tratta Campoleone-Aprilia (13,70 milioni di euro), il raddoppio Aprilia-Nettuno (4 milioni di euro) e l'*upgrading* tecnologico del nodo di Roma (+130,10 milioni di euro, con una rimodulazione negativa di 14,54 milioni di euro e una riduzione di 0,80 milioni di euro). Incrementi di risorse concernono anche il nodo di Milano (+145,90 milioni di euro), Torino (+107,30 milioni di euro), Napoli (+78,22 milioni di euro), Venezia (+41 milioni di euro), Firenze (+36 milioni di euro), Bologna (+34,93 milioni di euro), Reggio Calabria (33,30 milioni di euro), Palermo (+25 milioni di euro), Bari (+18 milioni di euro), Messina (+5,15 milioni di

euro), Genova (+5 milioni di euro). La quasi totalità delle risorse è destinata all'*upgrading* tecnologico dei nodi. Interventi specifici sono finanziati nel nodo di Milano (prima fase raddoppio Milano-Mortara +25 milioni di euro, completamento +5 milioni di euro e raddoppio Carnate-Ponte S. Pietro +5 milioni di euro), in quello di Torino (completamento fermate SFM +13 milioni di euro), Bologna (interramento linea Porrettana +3,30 milioni di euro), Palermo (nel quale tutte le risorse aggiuntive assegnate sono destinate al raddoppio della tratta Fiumetorto-Castelbuono) e Bari (in cui tutte le risorse assegnate sono destinate alla sistemazione del nodo di Bari per 15 milioni e al nodo di Bari Nord 3 milioni).

La classe A06 programma porti e interporti – ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete vede un incremento di 181,69 milioni di euro a fronte di riduzioni per 0,29 milioni di euro. Oltre a 130,89 milioni di euro destinati in via generale all'infrastrutturazione di porti e terminali (cui fanno riferimento anche riduzioni per 0,29 milioni di euro e una rimodulazione negativa per 20,90 milioni di euro), le risorse sono destinate per 35 milioni di euro al porto di Trieste e per 5 milioni di euro al porto di Ravenna. Sono poi assegnate risorse per 10,70 milioni di euro (cui si aggiungono risorse pari a 18,80 milioni di euro a seguito di una rimodulazione positiva) per il potenziamento del collegamento tra il porto di Livorno la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce. Una rimodulazione negativa per 9,50 milioni di euro riguarda il terminale Rivalta Scrivia mentre, a seguito di una rimodulazione positiva, si incrementano di 13 milioni di euro le risorse per il nodo intermodale di Brindisi.

La Classe A07 Programma aeroporti – accessibilità su ferro prevede ulteriori risorse per +60 milioni di euro destinate a finanziare l'accesso ferroviario all'aeroporto di Brindisi.

Per la classe A08, direttrici di interesse nazionale si registrano 7.324,43 milioni di

euro a fronte di riduzioni pari a 322,03 milioni di euro, con rimodulazioni negative per 251,21 milioni di euro.

I principali interventi finanziati nell'ambito della presente classe tipologica sono i seguenti.

Alla direttrice Liguria-Alpi sono attribuiti 1.971,25 milioni di euro imputabili al Nodo di Genova e al Terzo Valico di Giovi (846,85 milioni di euro, cui si affianca una rimodulazione negativa per 28,57 milioni di euro) al potenziamento della linea Gallarate-Rho (500 milioni di euro), all'adeguamento tecnologico e prestazionale della direttrice Liguria-Alpi (355,20 milioni di euro), al quadruplicamento della linea Pavia-Milano-Rogoredo (249,50 milioni di euro), 10 milioni di euro sono poi assegnati al quadruplicamento della Tortona-Voghera (opera alla quale si riferisce anche una rimodulazione di -5,19 milioni di euro) e ulteriori 10 milioni di euro sono assegnati all'adeguamento prestazionale del corridoio Reno-Alpi. Una rimodulazione negativa di -7,50 milioni di euro si riferisce al nodo di Novara.

Sulla direttrice Genova-Ventimiglia sono assegnate risorse ulteriori per 231,36 milioni di euro destinate all'*upgrading* tecnologico e infrastrutturale della direttrice Genova Ventimiglia (201,36 milioni di euro), alla prima fase del raddoppio Genova-Ventimiglia (20 milioni di euro) e al completamento del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia con riguardo alla tratta Andora-Finale Ligure (10 milioni di euro). Su questa tratta insiste anche la più consistente riduzione di risorse essendo riportato nell'aggiornamento l'intervento di azzeramento del finanziamento dell'opera disposto dalla seconda sezione della legge di bilancio per il 2019 (-225 milioni di euro).

Sulla direttrice trasversale Torino-Venezia sono assegnati 63,86 milioni di euro destinati all'adeguamento tecnologico e infrastrutturale della direttrice medesima. Risulta inoltre un incremento di risorse, derivante da una rimodulazione positiva per 15,20 milioni di euro.

Sulla direttrice Brennero-Verona-Bologna sono assegnati ulteriori 10 milioni di

euro per il quarto lotto di accesso al Brennero riferito all'ingresso nel nodo di Verona.

Sulla direttrice Bologna-Venezia-Mestre-Udine sono assegnati 91,85 milioni di euro, destinati all'*upgrading* tecnologico e funzionale e all'adeguamento prestazionale della direttrice. Quanto ai definanziamenti vengono ridotte complessivamente per 110 milioni di euro (22 milioni di euro di definanziamento e 88 milioni di euro di rimodulazione negativa) le risorse destinate al ripristino della linea dei bivi di Venezia Mestre. Si segnala il ritiro del progetto della nuova linea Trieste-Diva a essendo invece confermate le risorse per l'*upgrading* tecnologico e prestazionale della linea esistente e il ritiro del progetto della Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, tratta Venezia-Ronchi dei Legionari e di quello relativo alla tratta Ronchi dei Legionari-Trieste.

Sulla direttrice centrale e tirrenica nord sono assegnati 534,93 milioni di euro in massima parte diretti all'*upgrading* tecnologico della direttrice (479,83 milioni di euro, cui si aggiungono ulteriori 8 milioni di euro derivanti da una rimodulazione positiva di risorse) e all'adeguamento prestazionale del corridoio scandinavo mediterraneo (50 milioni di euro). 5 milioni di euro sono destinati al potenziamento e velocizzazione della Firenze-Pisa.

Sulla direttrice Adriatico-Ionica vi è un incremento di 161,65 milioni di euro destinato per circa metà delle risorse all'*upgrading* infrastrutturale e tecnologico della direttrice (76,70 milioni di euro) e all'adeguamento prestazionale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo per la sezione insistente sulla direttrice (9,30 milioni di euro). Sono poi finanziati il completamento del nodo di Falconara (per 35 milioni di euro) e il potenziamento del collegamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido-dorsale ionica (per 40 milioni di euro).

Con riferimento alle trasversali appenniniche sono assegnati 261,82 milioni di euro diretti principalmente alla realizzazione delle opere prioritarie della linea Roma-Pescara (211 milioni di euro), 40

milioni di euro sono destinate al potenziamento infrastrutturale della tratta Orte-Falconara, 2 milioni di euro alla tratta Spoleto-Terni e 8,82 milioni di euro all'*upgrading* tecnologico e infrastrutturale della direttrice.

Sulla direttrice Napoli-Bari sono assegnati ulteriori 716 milioni di euro, dei quali sono assegnati 215 milioni di euro per il raddoppio e la velocizzazione della tratta Frasso Telesino-Vitulano (cui si aggiungono ulteriori 100 milioni di euro di rimodulazioni positive) e 501 milioni di euro al raddoppio della tratta Orsara-Bovino (cui vanno sottratti 109,20 milioni di euro derivanti da una rimodulazione negativa). A seguito di rimodulazione vengono ridotte di 100 milioni di euro le somme assegnate per il raddoppio della tratta Cancellone-Frasso Telesino.

Sulla direttrice Salerno-Taranto si prevede un incremento di 60 milioni di euro destinato alla realizzazione della nuova tratta Ferrandina-Matera.

La quota più rilevante degli incrementi di finanziamento ascrivibili a questa classe di interventi è destinata alla direttrice Napoli-Palermo, per la quale è previsto un incremento di 3 miliardi e 110 milioni di euro in massima parte investita in Sicilia, sul nuovo collegamento Palermo-Catania (+2.985,35 milioni di euro). 100 milioni di euro (con una contestuale riduzione di risorse di 6 milioni di euro) sono destinati all'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria e al sistema integrato Stazione ferroviaria-Aeroporto di Lamezia Terme (fasi prioritarie, con un fabbisogno di 5,9 miliardi di euro). Il finanziamento del completamento dell'intervento (che ha un fabbisogno stimato di 12,7 miliardi di euro) è collocato oltre piano (ossia dopo il 2026). La più rilevante riduzione di risorse concerne la fermata Vesuvio Est della linea a monte del Vesuvio per la quale si prevede una riduzione di risorse per 35,50 milioni di euro parzialmente compensata da un incremento di 25,50 milioni di euro.

Con riferimento agli interventi sulla rete sarda si prevede una riduzione di 7,25

milioni di euro riferita agli interventi di ammodernamento e velocizzazione della tratta Oristano-Sassari-Olbia.

Con riguardo infine alle risorse destinate agli studi di fattibilità e ai fondi di salvaguardia si prevede l'assegnazione di risorse ulteriori per 29,55 milioni di euro destinati a studi di fattibilità a fronte di una riduzione di 20,7 milioni di euro del Fondo di salvaguardia per gli interventi finanziati da enti locali ed Unione europea (ridotto di ulteriori 42,62 milioni di euro a seguito di una rimodulazione negativa).

Nella classe A09, sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli, Si prevede una rimodulazione negativa di risorse per 21,31 milioni di euro relativamente ad adeguamenti tecnologici, opere di completamento e *contingency*.

Passando alla tabella B, relativa alle infrastrutture realizzate per lotti costruttivi non funzionali le nuove risorse assegnate sono pari a 1.392,04 milioni di euro integralmente destinati alla direttrice Napoli-Bari (raddoppio della tratta Apice-Orsara). In termini di rimodulazione di risorse vanno inoltre segnalati gli ulteriori 109 milioni di euro per l'opera appena ricordata e una rimodulazione di risorse a saldo zero per 222 milioni di euro tra i lotti costruttivi del nuovo valico del Brennero.

Merita in conclusione un cenno al contenuto del documento di valutazione e programmazione delle priorità degli investimenti. Si tratta di un documento strategico, trasmesso al Parlamento unitamente al presente aggiornamento, che ha l'obiettivo di esaminare annualmente, ai fini della formulazione delle richieste di finanziamento a bilancio, la situazione complessiva della rete ferroviaria nel contesto degli obiettivi trasportistici e del mercato ferroviario, comunicando in maniera trasparente i risultati della valutazione sistematica e sistemica di tutti i singoli investimenti che manifestano fabbisogni finanziari ed evidenziando la singola rilevanza di ciascuno rispetto agli obiettivi strategici definiti. L'aspetto senz'altro più interessante è la descrizione degli indicatori di priorità degli investi-

menti per piani e programmi e la distinzione dei medesimi in ragione dei fattori da prendere in considerazione ai fini della composizione della griglia degli interventi finanziabili. In allegato al documento sono riportate alcune tabelle di sintesi che danno conto unitariamente: con riferimento ai Programmi per la sicurezza, l'affidabilità e l'adeguamento ad obblighi di legge gli obiettivi e gli indicatori KPI, ossia gli indicatori chiave di *performance*; con riferimento ai Programmi per miglioramento delle prestazioni e l'efficientamento l'indice di cantierabilità; con riferimento ai progetti di sviluppo dell'infrastruttura l'indice di priorità. Tali ultimi dati sono riportati sia in termini sintetici (ossia fornendo il valore dei singoli parametri e il valore finale dell'indice), sia in termini analitici (ossia indicando per ciascun parametro gli elementi che hanno portato al risultato riguardante il singolo parametro). I singoli progetti sono ordinati in tali tabelle secondo l'indice di priorità.

Diego SOZZANI (FI) richiede alla relatrice maggiori dettagli su alcuni specifici punti, da fornire anche nel prosieguo dell'esame. In primo luogo, con riferimento alle direttrici di interesse nazionale ed in particolare alla Milano-Venezia, chiede se siano confermate le cifre e, quindi gli appalti, già previsti nel contratto di programma. In secondo luogo, con riferimento al potenziamento della Napoli-Bari, rileva che sono menzionati interventi solo sulla viabilità ferroviaria ordinaria, mentre non risulta citata l'Alta Velocità. Chiede in proposito se vi siano variazioni rispetto ai costi originari previsti per l'Alta Velocità.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) sottolinea che l'atto del Governo all'esame della Commissione non risulta realistico laddove prevede 3.110 milioni sulla direttrice Napoli-Palermo, cifra utilizzata anche nella comunicazione del Presidente del Consiglio. Le predette risorse risultano infatti pressoché integralmente destinate alla realizzazione della linea Palermo-Catania, residuando poco meno di 200 milioni per la tratta Salerno-Reggio Calabria, di cui

100 milioni destinati alla stazione ferroviaria-aerostazione di Lamezia Terme e già previsti dal precedente contratto di programma. Stigmatizza inoltre duramente il fatto che i 12,7 miliardi di euro per l'Alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria risultano tutti oltre il 2026, nell'ambito dei fabbisogni finanziari oltre piano.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.40.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 19 febbraio 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.40 alle 14.50.

AUDIZIONI

Mercoledì 19 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene la Ministra per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione Paola Pisano.

La seduta comincia alle 14.50.

Audizione della Ministra per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, Paola Pisano, sulla strategia per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione del Paese.

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e conclusione).

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante il resoconto stenografico, anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Paola PISANO, *Ministra per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono per formulare quesiti ed osservazioni i deputati Elena MACCANTI (LEGA), Diego DE LORENZIS (M5S), Federico MOLLICONE (FdI), Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) e Giorgio MULÈ (FI).

Paola PISANO, *Ministra per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione*, risponde ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Intervengono per formulare ulteriori quesiti ed osservazioni i deputati Massimiliano CAPITANIO (LEGA), Federico MOLLICONE (FdI), Federica ZANELLA (FI) e Giorgio MULÈ (FI).

Paola PISANO, *Ministra per l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione*, risponde agli ulteriori quesiti posti.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ringrazia la ministra per la relazione svolta e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.05.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.