

**COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**6.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 28 MARZO 2023**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Cantone Luciano (M5S) .....	9
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> .....	3	Furguelele Domenico (M5S) .....	10
<b>Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, nell'ambito dell'esame, in sede di relazioni al Parlamento, dei contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 - parte servizi e parte investimenti (Doc. CXCIX, n. 1) ( ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Iaria Antonino (M5S) .....	8
Deidda Salvatore, <i>Presidente</i> ...	3, 7, 8, 9, 10, 13	Maccanti Elena (Lega) .....	7
		Pastorino Luca (Misto) .....	7
		Russo Gaetana (FDI) .....	9
		Rixi Edoardo, <i>Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> .....	3, 10
		<b>ALLEGATO:</b> Tabella depositata dal Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi .....	15

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
SALVATORE DEIDDA

**La seduta comincia alle 13.05.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che dal resoconto stenografico, anche attraverso la trasmissione diretta sulla *web tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, nell'ambito dell'esame, in sede di relazioni al Parlamento, dei contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana SpA per il periodo regolatorio 2022-2026 - parte servizi e parte investimenti (Doc. CXCIX, n. 1).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, nell'ambito dell'esame, in sede di relazioni al Parlamento, dei contratti di programma stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo regolatorio 2022-2026 - parte servizi e parte investimenti (Doc. CXCIX, n. 1).

Ricordo che l'audizione è stata richiesta anche per approfondire la questione dello stato delle opere ferroviarie commissariate nell'ambito del contratto di programma - parte investimenti. Ringrazio il Viceministro Rixi per aver risposto all'invito della

Commissione e gli cedo la parola. Prego, Viceministro.

EDOARDO RIXI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, Presidente.

Il decreto legislativo n. 112 del 2015 fissa i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato e stabilisce che tali rapporti siano disciplinati da un atto di concessione o da uno o più contratti di programma. Il contenuto dei contratti di programma e i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura nazionale e lo Stato sono individuati in particolare all'articolo 15.

Già a partire dal 2013, in applicazione delle disposizioni recate dalla delibera n. 4 del 20 gennaio 2012 del Comitato interministeriale della programmazione economica (CIPE), i rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono stati regolati da due distinti atti: il contratto di programma - parte investimenti, finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo infrastrutturale relativi alla sicurezza e agli obblighi di legge, tecnologie, interventi di potenziamento e sviluppo, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria; e il contratto di programma - parte servizi per la disciplina delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria e delle attività di *safety, security* e navigazione.

Esso è stato da ultimo modificato e integrato dal decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233.

Com'è noto, le modifiche normative sono state introdotte al fine di semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale

di ripresa e resilienza, nonché con l'obiettivo di ridurre i tempi di realizzazione degli investimenti ferroviari apportando, tra l'altro, le seguenti innovazioni: la velocizzazione dell'*iter* approvativo dei contratti di programma, sia parte investimenti che servizi, e dei loro aggiornamenti; l'introduzione del Documento strategico della mobilità ferroviaria, il DSMF, che è stato approvato il 29 aprile 2022 con decreto n. 109 da parte di questa Amministrazione a seguito dei pareri dell'VIII Commissione lavori pubblici Senato e della IX Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera, in data 24 febbraio e 2 marzo 2022, e della Conferenza Unificata del 16 marzo 2022.

Tale Documento strategico, con validità di norma quinquennale, reca l'illustrazione delle esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia e delle attività per la gestione e il rafforzamento del livello di presidio manutentivo della rete, nonché l'individuazione dei criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari *standard* di sicurezza e resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici. In tal senso, quindi, i contratti di programma attuano le strategie di sviluppo sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, come individuate dal Documento strategico di cui sopra, e per definire altresì la programmazione degli investimenti, previsti anche da specifiche disposizioni di legge, relativi alla manutenzione, al rinnovo e alla sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

I due contratti di programma per il periodo regolatorio 2022-2026, sia parte investimenti che servizi, sono stati sottoscritti lo scorso mese di dicembre; come già rappresentato in sede di informativa resa in ossequio alla citata procedura semplificata di approvazione di detti contratti, gli atti prevedono quanto segue. Per la parte investimenti si è provveduto a finalizzare la contrattualizzazione di nuove risorse per circa 13 miliardi di euro, di cui 5 miliardi 750 milioni stanziati dalla legge di bilancio 2022, che consentono di

realizzare le opere previste dal PNRR e le altre opere ritenute strategiche e/o richieste dalle Commissioni parlamentari, dalle regioni e dagli *stakeholder*, come individuate nel DSMF. Sono inoltre previsti interventi per l'adeguamento degli *standard* di alta velocità e alta capacità della linea ferroviaria adriatica per 5 miliardi di euro, recati dalla legge di bilancio 2022, per circa 1,4 miliardi a valere delle risorse stanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027 per gli interventi già deliberati dal CIPESS il 15 febbraio 2022, nonché per 930 milioni di euro recati da altre fonti finanziarie.

Per la parte servizi, nell'ottica di realizzare un'infrastruttura sempre più efficiente, sicura e resiliente, è stato previsto un ampliamento delle attività di manutenzione straordinaria, principalmente mediante il trasferimento dal contratto di programma - parte investimenti di un paniere di progetti aventi natura e ricorsività attinenti alla manutenzione straordinaria quali, ad esempio, progetti di sicurezza dell'armamento, conservazione delle opere d'arte, sicurezza della circolazione, garantendo altresì a detti programmi un quadro finanziario maggiormente stabile rispetto ai quadri precedenti. A tale ampliamento del quadro delle attività di manutenzione straordinaria corrisponde un aumento dell'impegno finanziario, che passa da 750 milioni di euro annui nel periodo 2016-2021 a un volume programmato annuo di 2,2 miliardi per il futuro periodo 2022-2026.

Anche le attività di manutenzione ordinaria e i servizi alle infrastrutture hanno visto un'evoluzione già nel corso di vigenza del precedente periodo regolatorio, con un aumento del presidio manutentivo e dei servizi prestati dal gestore. Il volume programmatico della spesa di parte corrente si attesta oggi in circa 1 miliardo 156 milioni l'anno.

Per quanto attiene al finanziamento, il nuovo contratto provvede a finalizzare le risorse recate dalla legge di bilancio 2022 con la contrattualizzazione di nuove risorse per circa 5,1 miliardi di euro di parte corrente per manutenzione ordinaria e ser-

vizi, 5,1 di risorse di parte investimenti per manutenzione straordinaria.

Per quanto riguarda gli investimenti sull'infrastruttura, questa Amministrazione « attenziona » in particolare sia la quota di investimenti al Sud, sia la velocizzazione delle realizzazioni attraverso l'attività dei commissari nominati dal Governo, rispetto al cui operato a margine della presente relazione è stato realizzato uno specifico *focus* per opera.

Per quanto attiene alle tematiche della quota degli investimenti al Sud, la relativa attribuzione di risorse a ciascuna regione per i programmi che attengono a più regioni (a titolo esemplificativo il Programma stazioni) o alle singole opere finanziate con il Fondo investimenti riconducibile al capitolo 7122 del MEF, tale attribuzione avviene con un processo trasparente così come verificabile puntualmente.

La spesa per gli investimenti. In ossequio alle vigenti disposizioni di legge, i competenti uffici ministeriali hanno predisposto la relazione annuale al Parlamento sullo stato di attuazione dei contratti di programma con RFI. Detta relazione riguarda le contabilizzazioni effettuate dal gestore a tutto il 31 dicembre 2021. Sinteticamente, riferisco che gli investimenti previsti nei contratti di programma - parte servizi e parte investimenti hanno fatto registrare nel corso del 2021 un volume di spesa di circa 5 miliardi 720 milioni di euro, con la seguente suddivisione: 5 miliardi 640 milioni per i progetti della rete convenzionale-alta capacità (di cui 4 miliardi 888 milioni nell'ambito del CdP - parte investimenti e 751 milioni nell'ambito del CdP - parte servizi); 79,88 milioni di euro relativi ai lavori di completamento della rete alta velocità-alta capacità Torino-Milano-Napoli. La spesa relativa all'anno 2021 si è concentrata per il 43 per cento su investimenti per la sicurezza, la tecnologia e il mantenimento in efficienza della rete, e il 57 per cento per la realizzazione di opere relative al superamento dei colli di bottiglia e ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale e alle grandi opere da realizzarsi per lotti costruttivi.

Aggiornamenti contrattuali 2023. Allo stato attuale sono in corso di discussione con il gestore e il MEF i due schemi di atti di aggiornamento per il 2023 dei due contratti.

Per quanto riguarda la parte servizi, lo schema di atto di aggiornamento provvederà sostanzialmente a contrattualizzare le risorse finanziarie recate dalla legge di bilancio 2023, pari a circa 2,8 miliardi, a copertura dei programmi di manutenzione straordinaria della rete, con un profilo di cassa previsto negli anni 2024-2037. Nel corso delle ultime interlocuzioni il gestore ha evidenziato che le note, pesanti ripercussioni della situazione internazionale sui mercati dei materiali e delle materie prime fanno prevedere un aumento, per l'annata in corso, delle previsioni programmatiche della spesa per la manutenzione straordinaria, che passerebbe dai 2 miliardi 220 milioni contrattualizzati a un valore stimato di circa 2 miliardi 800 milioni. Date le disponibilità attuali dei finanziamenti il problema non si porrebbe, salvo prevedere un recupero nelle future leggi di spesa; la stima di adeguamento è stata adoperata soltanto per l'anno 2023. I valori potranno essere soggetti a rideterminazione in funzione dell'evoluzione del caro prezzi e materiali, con conseguente rimodulazione delle risorse stanziare.

Per quanto riguarda la manutenzione ordinaria, attualmente va rappresentata un'esigenza di ulteriori finanziamenti di parte corrente complessivamente pari a 670 milioni di euro nel periodo 2023-2026, di cui 100 milioni per la presente annualità, per i quali si rappresenta l'opportunità di reperire la copertura con le prossime leggi di spesa.

Per quanto riguarda la parte investimenti, la legge di bilancio 2023, tra l'altro, ha attribuito 750 milioni di euro finalizzati alla tratta di accesso nazionale alla linea Torino-Lione; ha destinato 15 milioni di euro per il progetto unico del nodo di Genova e Terzo valico (sviluppo area piemontese); ha finalizzato 22 milioni di interventi di progettazione del sottoscrivendo *Memorandum of understanding* italo-svizzero; ha stanziato 110 milioni per il pro-

getto condiviso del nodo di Genova; 99 milioni per il Fondo ferrovie (provenienti al MEF dal concessionario A22); inoltre, RFI potrà attingere ai fondi istituiti per il 2023 per il caro materiali (Fondo opere in corso) o per il Fondo delle opere ancora da bandire (Fondo decreto-legge « aiuti »).

Com'è noto, l'articolo 9 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ha novellato la disciplina dei commissari straordinari previsti dal decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il cosiddetto sblocca cantieri. In particolare si è disciplinata la procedura per l'individuazione degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da una complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o completamento si rende necessaria la nomina di uno o più commissari straordinari.

Sulla base di tale normativa sono state individuate, entro il 31 dicembre 2020, 57 opere, ed entro il 30 giugno 2021 ulteriori 45, alle quali se ne aggiungono ulteriori nel corso del 2022. Complessivamente sono stati adottati i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri che individuano 111 opere monitorate e nominano 42 commissari straordinari. Di questi interventi, le infrastrutture ferroviarie interessate sono 37, per un numero di 9 commissari straordinari complessivi, comprensivi delle ulteriori 5 infrastrutture aggiunte con decreto nel 2022, come riepilogato in tabella. Comunque poi lascio la tabella affinché i commissari possano averne conoscenza.

Occorre specificare che le 37 opere riportate in tabella in taluni casi sono divise in più interventi, contraddistinti ognuno da un codice unico di progetto, e ognuno di questi interventi in più lotti o fasi, e che soltanto alcuni dei suddetti lotti o fasi rientrano nella fattispecie di opera commissariata. Ad oggi sono 65 i CUP relativi ai

progetti inseriti nell'elenco delle opere ferroviarie commissariate.

Le opere commissariate ad oggi seguono tre *iter* approvativi differenti: opere residuali che ancora seguono il regime transitorio previsto dall'articolo 216, comma 27, del nuovo codice dei contratti pubblici, già avviate al 19 aprile 2016, che devono essere concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio; le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti. Opere e contratti per i quali i bandi sono pubblicati successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 50 del 2016, che rientrano nell'ambito dell'applicazione del nuovo codice. Opere inserite all'interno del PNRR, che seguono l'*iter* previsto dall'articolo 6 del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, che com'è noto introduce, nel testo del decreto-legge n. 77 del 2021, « *Governance* del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure », un nuovo articolo 53-*bis*.

Questa è, per così dire, l'illustrazione generale su com'è lo stato delle risorse e quali sono stati gli strumenti legislativi su cui il nuovo accordo di programma si è dovuto « intrecciare » rispetto anche alle azioni di commissariamento già stabilite dal Governo precedente. Siamo in una fase di trasformazione anche dal punto di vista legislativo: come avete potuto vedere (poi vi sarà data la documentazione), abbiamo anche progetti che devono rispettare quelle che erano le norme su cui sono stati fondati; paradossalmente quindi in questa fase, anche se si è cercato di semplificare il più possibile con provvedimenti *ad hoc* ad esempio il tema PNRR, è chiaro che anche RFI si trova a dover gestire progetti con regole diverse, sottoposte a normative differenti. Questo fa sì che noi, quasi mensilmente, dobbiamo coordinare gli interventi anche per capire quelle che sono le opere che procedono senza ritardi e quelle che eventualmente hanno problemi o per l'aumento del caro materiali (che sono temi che dipendono dal mercato e quindi cambiano a

seconda della sua evoluzione negli ultimi mesi) o per temi di carattere autorizzativo, quindi procedure di VIA o di VIC per quanto riguarda ad esempio anche le Sovrintendenze, e quindi ritardi o meno nella possibilità di assegnare gli appalti. Questo è ancor più vero sul tema del PNRR, dove sappiamo che abbiamo delle scadenze molto certe, e anche su tutta la parte delle risorse FSC, che comunque sono fondi per il cui utilizzo sono previsti dei tempi che devono essere rispettati: il rischio vero è che per opere che eventualmente debbano ritardare occorra cambiare il tipo di copertura finanziaria.

**PRESIDENTE.** Grazie, Viceministro. Ringrazio con lei anche chi l'ha accompagnata, il dottor Giuseppe Sciortino, il suo portavoce, il colonnello Matteo Mineo e il dottor Enrico Maria Pujia.

Chiedo se vi siano deputati che intendono intervenire. C'è nessuno? Prego, collega Pastorino.

**LUCA PASTORINO.** Intanto ringrazio il Viceministro Rixi per l'audizione. Lo ringrazio anche da ligure per il suo interventismo, anche in termini di opinioni, su percorsi locali che riguardano non necessariamente l'argomento di cui stiamo trattando, ma argomenti importanti quali la nuova diga del porto di Genova e le recenti interlocuzioni anche con l'amministrazione della città circa le ipotesi di spostamento, di allargamento del porto verso ponente. È una discussione che mi ha visto spettatore interessato e anche, per un certo verso, consenziente sulle sue posizioni.

Quello che ci ha descritto è un programma articolato e complicato; l'ultima chiosa sulla questione delle autorizzazioni, delle VIA non è banale: lo si vede in quest'ambito ma anche (ne parlavamo col dottor Pujia prima) per questioni che riguardano le strade. Sono certo però che verranno messe in campo tutte le iniziative utili a dare corso ai tanti interventi di cui oggi il territorio necessita.

Quindi la mia non era proprio una domanda. Cioè, era una domanda: al di là di questa introduzione un po' larga, le

rifaccio una domanda che forse le ho già fatto recentemente, perché nel Piano di investimenti 2022-2026, sempre legato appunto al miglioramento della circolazione ferroviaria che interessa la regione Liguria e ai passi avanti e ai termini di completamento del Terzo Valico, del nodo ferroviario eccetera, e a tante altre questioni che in questi anni hanno visto Genova e comunque la Liguria molto « attenzionata » dal punto di vista delle opere infrastrutturali, ho potuto notare che però la parte di completamento del collegamento ferroviario con Milano, seppur prevista in questo Piano 2022-2026, non ha la copertura finanziaria. Ce l'ha per una parte di adeguamento tecnologico, se non ricordo male tra Rogoredo e Pavia, le ipotesi di quadruplicamento che hanno già una quantificazione economica e quindi una progettazione di un livello non finale o forse finale, in alcuni casi sì in altri meno; non ha copertura finanziaria se non in minima parte.

Ecco, mi chiedevo se questo tema, che è caro anche a lei, possa avere degli sviluppi in senso positivo, in termini di finanziamento di un'opera che rappresenta un completamento naturale per far sì che appunto Liguria e Lombardia... Poi c'è anche la questione del collegamento con Torino, che appunto non ha ancora un finanziamento. Mi chiedevo se comunque per iniziativa del suo Ministero avremmo potuto pensare di veder finanziato anche questo tipo di opere e in che tempi.

**PRESIDENTE.** Grazie. Collega Maccanti.

**ELENA MACCANTI.** Grazie Presidente. Intanto colgo l'occasione per dare il benvenuto in Commissione al Viceministro Edoardo Rixi. Per la verità è un bentornato in Commissione, visto che fino all'ultimo giorno della scorsa legislatura da questi banchi e insieme a noi ha combattuto tante battaglie.

Proprio su questo, Viceministro, noi la ringraziamo per la relazione di oggi. Noi oggi stiamo esaminando un contratto di programma che per la prima volta fon-

damentalmente non ha il parere vincolante della Commissione. Io e lei insieme non eravamo completamente favorevoli, ma in virtù di una necessaria velocizzazione dei tempi legata alle risorse del PNRR abbiamo accettato questa nuova procedura. Quello che le raccomandiamo, ma sappiamo, siamo assolutamente certi che è nelle sue corde, è comunque il rispetto per il Parlamento.

La scorsa settimana è stata qui anche l'amministratore delegato di RFI. Lei ricorderà, noi abbiamo insieme costruito la risoluzione legata al Documento strategico. Lì erano inserite alcune opere, una tra tutte l'elettrificazione della Vicenza-Schio (ma è la prima che mi viene in mente); noi abbiamo chiesto conto a RFI di quello che è stato fatto anche a seguito di quella risoluzione. Noi ci avviamo - guardo la relatrice e la ringrazio già per il lavoro che sta facendo - al termine di questo lungo ciclo di audizioni ad approvare un'altra risoluzione; quello che appunto le raccomandiamo - ma siamo certi che questo accadrà per come lei si è comportato e per l'esperienza soprattutto che ha avuto insieme a noi nella precedente legislatura - è piuttosto di non accettare le osservazioni che il Parlamento muove ma poi evidentemente di tenerne conto.

La ringraziamo anche, lei a nome di tutto il Governo, perché sin dall'insediamento della legislatura tra le vostre priorità c'è stata proprio quella non soltanto di finanziare le opere, ma di realizzarle, perché noi oggi abbiamo un contratto di programma che contiene sostanzialmente le stesse opere contenute nel contratto di programma 2018-2023. Penso a tratti piemontesi: la SFM 5 nel 2018 era nel contratto di programma, era finanziata, oggi la ritroviamo. E certamente quindi le chiediamo, e soprattutto ci schieriamo al fianco suo e del Governo, rispetto a quello che state facendo non soltanto perché le opere su un pezzo di carta siano finanziate, ma perché esse siano realizzate.

Un'ultima cosa, un ringraziamento ma ovviamente anche una conferma rispetto a questo: proprio nel contratto di programma della precedente legislatura la

Torino-Lione non era finanziata; abbiamo combattuto, nell'ambito sempre del Documento strategico e in manovra, e grazie al Ministro Matteo Salvini e grazie al Ministero sono state inserite la maggior parte delle risorse anche per la tratta nazionale. A che punto siamo da questo punto di vista? E poi, ripeto, al vostro fianco anche come Commissione anche per apportare eventuali modifiche normative perché queste opere, ripeto, non siano solo finanziate ma siano soprattutto realizzate e in questo davvero confidiamo in questo Governo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Iaria.

ANTONINO IARIA. Grazie, Presidente. Buongiorno, Viceministro. Io parlerò un attimo delle opere piemontesi.

La mia collega ha citato la SFM 5, che conosco bene perché quando ero assessore abbiamo fatto approvare le due varianti per poter costruire le due stazioni dell'SFM 5. Il tema dei trasporti piemontesi non può non ricomprendere il TAV. La domanda che le pongo è la seguente. È chiaro che voi, dal punto di vista ideologico, avete di nuovo veramente spinto su quest'opera e avete anche messo dei soldi su quest'opera inutile che da anni ci sta drenando tantissimi soldi pubblici. Ma il discorso fondamentale è: voi avete un'interlocuzione con i cugini francesi per quanto riguarda l'opera? Perché recentemente, circa due-tre mesi fa, ho visto una trasmissione francese che parlava di questo tema, con il sindaco di Grenoble, con il sindaco di Lione, con tutta una serie anche di esponenti del Governo francese, in cui i due sindaci erano altamente contrari a quest'opera e anche il Governo francese l'ha tolta dalle opere prioritarie. Quindi non facciamo un discorso di «no»; anche perché su questo tema magari poi le pongo una domanda un po' scomoda, perché secondo me lei ha detto una cosa grave rispetto alla politica dei «no»: mi riferisco alla sua frase (non so se l'ha detta lei o è stata travisata dai giornalisti) sul crollo del ponte Morandi e la prego magari di chiarire quella frase, perché lei

ha detto che « la politica dei "no" ha fatto crollare anche il ponte Morandi ». Però la politica dei « no » forse può anche essere vista come la politica di valutare effettivamente se un progetto è ancora utile (per me non lo è mai stato), anche rispetto all'interlocuzione con i cugini francesi: proprio perché, ed è certo, dalla parte francese non essendo un'opera prioritaria, rischiamo di continuare a investire su quest'opera per poi fermarci a Modane o a Saint-Jean-de-Maurienne, e anzi forse non arrivarci nemmeno. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.

Ultimo intervento, per adesso, la collega Russo. C'è anche Cantone.

GAETANA RUSSO. Grazie mille Viceministro, anche a nome del gruppo di Fratelli d'Italia. Vorrei fare soltanto una precisazione, perché prima ci descriveva nella sua relazione un quadro normativo che un po' va a sovrapporsi, in forza del momento in cui sono state progettate, attuate, previste determinate opere: se prevedete quantomeno di mettere mano al quadro normativo ai fini della semplificazione e quindi anche per consentire a voi di riuscire a arrivare in tempi certi (come auspichiamo tutti) alla realizzazione di quei cantieri. Se l'ha detto me ne scuso anticipatamente, magari non l'ho sentito io.

La seconda cosa (mi collego un po' a quello che diceva anche la collega Maccanti): partendo dall'assunto che la settimana scorsa in audizione abbiamo sentito la dottoressa Fiorani, le rivolgo la stessa domanda. Oggi noi registriamo un contratto che di fatto è già siglato e su cui la Commissione ha un potere di indirizzo, di risoluzione, ma non più vincolante.

Posto che comunque è nel nostro diritto la possibilità di approvare un atto di indirizzo come una risoluzione, e che sarebbe normale scendere in quelle che sono le legittime aspettative territoriali di ciascuno di noi: io e la collega Frijia siamo *in primis* sulla Pontremolese e lo ripetiamo tutte le volte, però immagino che così possa essere anche per i colleghi; le rivolgo perciò la stessa domanda che ho posto alla dotto-

ressa, e cioè in che modo possa essere ottimizzato il processo di gestione del contratto di programma. Se può indirizzarci eventualmente o darci qualche spunto di riflessione su come anche noi provvedere alla stesura di questo atto di indirizzo: in modo che, dato che poi l'obiettivo è quello di essere efficaci e di riuscire ad ottenere un risultato positivo, se c'è qualcosa in cui l'accordo poteva essere più chiaro o che ha tralasciato o su cui non c'è stato tempo di mettere mano in modo completo, anche noi possiamo eventualmente indirizzarci in tal senso. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Cantone.

LUCIANO CANTONE. Grazie, Presidente. Ringrazio il Viceministro Rixi per la relazione sul contratto di programma.

Io rivolgo al Viceministro, sostanzialmente in maniera molto più sintetica, le osservazioni principali generali che ho fatto la scorsa settimana all'amministratore delegato. C'è un problema di lavori di Commissione, per cui se riuscissimo a trovare un modo per anticipare magari questa risoluzione durante il corso dei prossimi contratti... Perché è evidente che noi arriviamo oggi a esprimere una risoluzione, che è un atto di indirizzo, su un documento che tecnicamente è anche poi difficile da analizzare non avendo strumenti approfonditi.

Poi due domande che riguardano più che altro una valutazione politica. La prima riguarda la questione dei treni Blues che in molte tratte, soprattutto nel territorio del Sud, hanno un problema di carico: superano il peso di 20 tonnellate e quindi sono costretti a viaggiare a velocità limitata. La domanda che ho posto la scorsa settimana all'amministratore delegato è se si prevedono degli adeguamenti delle linee per far circolare questi Blues, altrimenti andrebbero a velocità ridotte come i treni a gasolio che circolano in Sicilia. Questo è un tema che riguarda non solo la Sicilia, ma tutte le reti dove operano questi nuovi treni.

L'altra domanda invece riguarda l'attraversamento dello Stretto. Nel contratto

di programma sono inserite queste due grandi navi da 200 metri per far attraversare i treni, per i Frecciarossa da otto vagoni. Contestualmente stiamo assistendo sostanzialmente alla sponsorizzazione, insomma: c'è stato un decreto-legge qualche settimana fa in Consiglio dei ministri per il ponte sullo Stretto. La mia domanda è se la costruzione e la progettazione del ponte va a interferire invece con le due navi che sono già finanziate, inserite nel contratto di programma. Saranno rimodulate, sarà modificato l'investimento? Si spenderanno sia i 200 milioni più le opere di sistemazione delle tratte ferroviarie per far salire sulle grandi navi i Frecciarossa, oppure saranno rimodulati e questi soldi saranno spesi per la realizzazione del ponte e il conseguente miglioramento delle infrastrutture per l'accesso? Queste sono le due domande.

PRESIDENTE. Grazie. Collega Furgiuele.

DOMENICO FURGIUELE. Grazie, Presidente. Grazie, Viceministro. La ringrazio per la sua relazione esaustiva. Noi stiamo seguendo un ciclo di audizioni molto importanti, come diceva chi mi ha preceduto, delle audizioni dalle quali già emerge comunque un impegno molto importante, un impegno importante anche e soprattutto per il Mezzogiorno d'Italia. L'amministratore Fiorani lo ha definito una vera e propria potenza di fuoco nei confronti di quello che è il Mezzogiorno d'Italia, sull'alta velocità, sull'alta capacità.

La mia non è una domanda ma è soltanto un contributo, anche di carattere operativo, per avere un'ulteriore conferma su quelle che sono le direttrici. Noi abbiamo sentito parlare di semplificazione, di velocizzazione e soprattutto di monitoraggio. Lo abbiamo ribadito nelle diverse audizioni: c'è bisogno che queste opere diventino realtà, e nel più breve tempo possibile. La questione che diverse opere che sono state avviate abbiano degli *iter* che comunque si devono collegare tra di loro e devono rispettare delle tempistiche diverse, credo sia un qualcosa che vada monitorato costantemente; nonostante il contratto di pro-

gramma di cui noi parliamo sia stato già approvato e difficilmente la Commissione potrà dare degli indirizzi molto più incisivi di quanto non sarebbe stato l'*iter* naturale legislativo, vorremmo sapere anche come essa potrà essere tenuta informata costantemente rispetto a quello che è questo contratto di programma, lo svolgimento delle opere e soprattutto quello che è l'*iter* che avrà un impatto molto importante per il Mezzogiorno d'Italia, per la Calabria, per la Sicilia, che è relativo al ponte sullo Stretto. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Prego, Viceministro, a lei la parola.

EDOARDO RIXI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie. Mi sono preso un po' di note e spero di riuscire a rispondere a tutti.

Inizierei con l'onorevole Pastorino sul tema della Genova-Milano. La Genova-Milano al momento è messa in questa situazione: abbiamo sostanzialmente già finanziato, come lei ricordava, l'adeguamento della Rogoredo-Pavia per 368 milioni. La gara è in corso proprio nel mese di marzo, adesso, e verrà assegnata a luglio, e quindi ci sarà la realizzazione che prevede sostanzialmente la possibilità di dividere il traffico tra il traffico locale e il traffico a lunga e media percorrenza. Dopodiché ci sono da finanziare altri 636 milioni, sempre Rogoredo-Pavia, sulla parte infrastrutturale dove la VIA si è conclusa, quindi noi pensiamo di poter andare a gara e saranno finanziati. La conferenza di servizi partirà l'anno prossimo e quindi nella legge di bilancio dell'anno prossimo, a metà dell'anno prossimo, verrà inserito il finanziamento. A mio avviso il finanziamento serve nel momento in cui poi l'opera può essere bandita, altrimenti si rischia di tenere le risorse ferme. Abbiamo altri 156 milioni interamente finanziati sulla velocizzazione della linea, che è l'intervento che lei ricordava prima; l'intervento precedente invece era sempre intervento infrastrutturale. Per quanto riguarda poi la tratta vera dove si sta studiando la progettazione che è la tratta

più critica, quella da Tortona a Voghera, noi stiamo studiando come poter andare nelle more del finanziamento già sulla progettazione della linea, che prevede l'attraversamento di due fiumi che sono il Po e il Ticino e quindi è sicuramente l'intervento strutturalmente più complesso. Noi pensiamo di riuscire ad accelerare tutto l'iter di queste opere perché uno degli obiettivi del Governo è quello di riuscire a chiudere prima del 2030 tutti i corridoi europei, in particolare il corridoio Reno-Alpi, che come sa è in ritardo di almeno quindici anni rispetto a quelle che erano state le programmazioni iniziali. Quindi su questo, nel momento in cui sulle varie procedure non ci saranno ritardi dovuti, come dicevo prima, anche a iter autorizzativi che non sono interni al Ministero, noi siamo pronti a finanziare le opere.

Nel frattempo quello che vorrei dire è che questo, ovviamente, viene fatto non solo sulla Genova-Milano ma su tutte le varie aree dei vari corridoi. Prima si citava il tema del ponte sullo Stretto e questo è un tema che riguarda i corridoi europei, come più volte già ripetevo nella scorsa legislatura, tant'è vero che la Commissione europea è stata molto contenta del cambio, dal punto di vista di passo, da parte del Governo italiano. Non realizzare quel ponte vuol dire continuare a mantenere il Sud Italia «sottoinfrastrutturato», perché i temi sono anche temi di carico sulle linee e quindi collegare la Sicilia al continente non è solo utile ai siciliani, ma è utile anche tutta la parte Sud della penisola perché altrimenti ha carichi ferroviari che non consentono di mantenere le linee sul mercato. Questo è uno dei temi che storicamente ha fatto sì che nel Meridione gli investimenti anche RFI li facesse con difficoltà. Quindi noi stiamo valutando il tema della rimodulazione delle risorse presenti; quelle risorse, i 200 milioni sui traghetti, sono all'interno del PNRR, quindi comunque se verranno rimodulate dovranno andare in interventi che si realizzano entro il 2026 e l'intenzione è quella chiaramente di avere degli obiettivi che consentano di completare in

tempo ragionevolmente breve l'intera rete infrastrutturale.

Questo si collega anche al termine del TAV, perché al netto che noi abbiamo interlocuzioni direi mensili sia con la Francia, sia con l'Austria, sia con la Svizzera e anche con la Slovenia, il tema vero è che evidentemente poi ogni Stato fa la sua politica della mobilità. Ci sono Stati vicini che non sono così contenti che il traffico ferroviario italiano, i porti italiani, possano diventare competitivi con i loro porti. Ad esempio noi sul Brennero stiamo scavando molto più velocemente degli austriaci, che stanno andando più lenti degli italiani. Questo sta avvenendo in parte anche sull'arco occidentale; ma ciò non vuol dire che il nostro Paese debba rinunciare ad avere degli sbocchi alpini per il traffico ferroviario, perché se si vuole cambiare il metodo di trasporto, soprattutto delle merci, e ridurre realmente le emissioni bisogna puntare sull'aumento della capacità ferroviaria del Paese che oggi, soprattutto sulla parte merci e sul collegamento con i porti e con i mercati europei, è assolutamente deficitaria.

Questo è quindi uno dei temi per cui noi stiamo puntando anche al rafforzamento di valichi secondari come Luino e adesso siamo in discussione con la Svizzera sul tema di Domodossola e del Sempione. È evidente che noi ci dobbiamo preparare nei prossimi decenni ad avere anche una trasformazione se vogliamo andare, nel momento di espressione poi del mercato, anche a recuperare mercato per il nostro sistema portuale e non subire invece l'espansione che hanno ad esempio i porti del Nord Europa.

Per quanto riguarda il tema del ponte Morandi, non sfuggo da quel discorso che mi ha detto. Il tema è molto semplice. Quell'opera d'arte doveva essere demolita entro il 2000, per l'esattezza dal 1995 al 2000. Non è stata demolita perché nel 1989 doveva essere costruito un *bypass*, che era la bretella Voltri-Rivarolo già finanziata dallo Stato italiano per 700 miliardi, e si decise allora di non realizzarla dirottando quei soldi sulla Salerno-Reggio Calabria. Questo comportò il fatto che da quel mo-

mento quel viadotto passò in manutenzione straordinaria e gli si allungò la vita il cui termine, ai tempi della costruzione, era stato previsto sostanzialmente per l'inizio degli anni Duemila. Quando dico che le scelte di prospettiva che vengono fatte oggi sono scelte che poi domani pagheranno le prossime generazioni, è perché sui sistemi infrastrutturali le scelte che fa oggi il nostro Paese saranno le scelte che consentiranno ai nostri figli o ai nostri nipoti di poter avere o meno una mobilità. Questo vuol dire anche a volte fare dei sacrifici, vuol dire anche a volte cercare di consumare meno suolo possibile, ma non può voler dire bloccare l'evoluzione del sistema dei trasporti, perché se no a un certo punto il Paese rimane marginale e si rischia anche di correre dei rischi assolutamente inutili.

Questo vale anche per il sistema ferroviario. Noi sul nuovo contratto di programma stiamo sentendo tutte le singole regioni (per la prima volta, non era mai stato fatto al Ministero), regione per regione per capire le priorità sia su ANAS sia su RFI, per andare a capire qual è la griglia su cui ci muoviamo e avere poi delle indicazioni a livello nazionale che siano compatibili con i territori e quindi non vengano calate dall'alto; ma è evidente che noi non possiamo più fare contratti di programma dove faccio cinque chilometri di ferrovia in una regione, cinque in un'altra magari su linee diverse che non si parlano tra di loro. Negli ultimi vent'anni in questo Paese non sono praticamente entrate in esercizio nuove linee stradali o ferroviarie complete, sono state pochissime, perché gli interventi venivano fatti a pioggia. Quello vuol dire non solo sprecare le risorse, ma anche non avere una maggiore capacità logistica del Paese andando oltretutto a consumare territorio.

Il tema ad esempio dei colli di bottiglia è un tema che bisogna affrontare oggi. Uno dei temi più grossi che c'è sul sistema ferroviario è ad esempio lo snodo di Milano, Milano Smistamento, perché arriveranno lì due corridoi, quello Torino-Lione ma anche Genova-Rotterdam, ma soprattutto già oggi è un nodo saturo. Sbloccare

il nodo di Milano è un'opera che se si studia oggi, probabilmente sarà realizzata tra dieci anni. È evidente che non possiamo più essere un Paese che "butta" delle opere tanto per buttarle, una razionalizzazione delle opere va fatta.

Io credo che, ad esempio, il contratto viene annualmente rivisto, e quindi in quella fase la Commissione può dare dei suggerimenti utili che in quanto tali verranno recepiti da parte del Governo. Quello che bisogna secondo me cercare di evitare è di andare a parcellizzare gli interventi.

Così come per le coperture finanziarie che noi ci siamo trovati sugli interventi. Ci siamo trovati delle coperture finanziarie molto spesso parziali anche sugli accordi di programma, quando invece bisogna avere degli interventi che siano coperti per intero finanziariamente e piuttosto rinviare alcuni interventi all'anno successivo perché se no gli appalti non partono, e avere due appalti sottofinanziati vuol dire non far partire nessuno dei due. Se invece ne parte uno all'anno, in due anni realizziamo entrambe le opere.

Questo tema si inquadra anche in un tema che è abbastanza complesso sul finanziamento dello Stato, e cioè che si vanno a incrociare sistemi di finanziamento sugli FSC, che sapete devono rispettare delle percentuali tra Nord e Sud, che hanno dei tempi e delle scadenze diversi rispetto ai finanziamenti che dà, per esempio, direttamente lo Stato e rispetto ancora al PNRR. È chiaro che, avendo questi temi, molto spesso basta che scada anche una parte piccola degli FSC, e blocca interi appalti che rimangono magari finanziati al 95 per cento. Quindi, in quest'ottica, noi stiamo operando anche una revisione del piano finanziario sugli interventi, perché è un elemento che per noi diventa molto performante sulla capacità di produrre opere o meno.

Un altro tema che butto lì, che non è emerso ma che è bene ricordare in questa sede, è la capacità produttiva del Paese. Io posso fare anche X bandi all'anno, ma le aziende che realizzano opere ferroviarie sono un numero limitato e hanno una capacità produttiva limitata: sopra quel vo-

lume difficilmente noi riusciamo a fare opere. Questo è un altro tema che fa sì che bisogna spalmare gli interventi e i bandi nel tempo, perché non abbiamo capacità. Dopo vent'anni in cui gli appalti pubblici non erano particolarmente remunerativi per le aziende, e ciò ha in parte impoverito il tessuto industriale, per cui molti ad esempio anche che fanno gallerie ferroviarie decidono di lavorare solo all'estero, il tema vero è che abbiamo una capacità produttiva che è limitata per un Paese che, vorrei ricordare, nel settore stradale e ferroviario ha il 55 per cento delle opere d'arte dell'intero continente europeo: noi abbiamo più ponti, gallerie e viadotti del resto dell'Europa messa assieme. Le norme che spesso pone l'Europa sono norme costruite per Paesi pianeggianti e privi di gallerie, che riportate sul nostro sistema logistico creano sostanzialmente dei condizionamenti molto forti anche sui sistemi di gestione delle opere stesse. Anche su questo stiamo cercando di interloquire a livello europeo per far capire che tutta una serie di interventi normativi bisogna concordarli e modularli; pena è non aumentare il rischio ferroviario, ma rischiare in alcuni casi colli di bottiglia in molte regioni. Questi sono un po' i temi che stiamo cercando di analizzare.

Altre cose. Sui treni Blues, è chiaro che questo è uno dei temi. C'è lo stesso tema anche sull'elettrificazione delle linee e dove vengono tolti treni vecchi, diesel o con altri tipi di scartamento. È chiaro che nell'ambito dell'accordo di programma noi stiamo anche tenendo in debito conto il fatto di cercare di effettuare interventi per adeguare linee con i nuovi carichi che oggi hanno i treni. Noi non possiamo pensare di usare treni degli anni Cinquanta perché così almeno riusciamo a viaggiare a 10 chilometri orari in più, o 20 chilometri orari in più, magari, creando rischi all'utente. Noi dobbiamo svecchiare il materiale rotabile, e il prossimo impegno del Governo sarà, ad esempio, sugli *Intercity* che oggi sono un parco assolutamente vecchio rispetto alla media europea e non appetibile neanche da parte dell'utenza; e cercare nello stesso tempo da una parte di portare

avanti le grandi dorsali (la settimana scorsa sono partiti anche gli appalti sulla Catania-Messina-Palermo e le altre cose), e dall'altra anche di « rivampare » quella rete che noi dobbiamo in parte elettrificare e che però non è adatta ai carichi dei treni moderni. Altrimenti rischiamo che i convogli che noi mettiamo sopra il ferro non si parlino coi binari, e questo è un fatto che succede ogni volta che si fa il *revamping* tecnologico di una linea.

Semplificazioni, e concludo. Sulla semplificazione ci stiamo lavorando, però il tema vero (io l'ho affrontato in varie situazioni) è che quando hai dei progetti che partono (questo vale sulle autostrade, sulle ferrovie, sulle strade, su tutte le opere che partono con determinate leggi), quando anche semplifichi il sistema legislativo attuale ti trovi con dei prodotti (ad esempio in fase procedimentale di approvazione di determinati documenti che magari con la semplificazione poi non esistono più, ad esempio il nuovo codice degli appalti prevede solo due fasi di progettazione invece che tre)... Nella fase di transizione, se non credi alle norme transitorie, che ad esempio sul codice nuovo degli appalti stiamo inserendo, il rischio vero è che quello che ha realizzato il secondo *step*, che però non esiste, rischia di perdere tutte le autorizzazioni che ha avuto prima di arrivare al terzo *step*, e quindi allunghi i tempi.

Abbiamo quindi creato (si era già fatto col vecchio Governo sul PNRR) dei ponti tra i nuovi e i vecchi procedimenti. È evidente però che quando si lavora con tre livelli diversi e sedimenti legislativi diversi tutto diventa più complesso, perché ogni volta magari ci va l'intervento normativo perché in quella specifica situazione si è verificato un caso che non era stato normato. Anche questo fa sì che il tentativo di produrre risultati entro il 2026 debba essere continuamente monitorato.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Viceministro Rixi per il suo contributo reso ai lavori della Commissione e per la documentazione depositata, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto ste-

nografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Ringrazio i colleghi intervenuti e ancora il Viceministro e i suoi collaboratori per l'audizione, che dichiaro quindi conclusa.

**La seduta termina alle 13.55.**

---

---

*Licenziato per la stampa  
il 3 maggio 2023*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

## ALLEGATO

	OPERA	COMMISSARIO STRAORDINARIO
1	Bussoleno-Avigliana Avigliana-Orbassano scalo di Orbassano	Calogero Mauceri
2	Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova	Chiara De Gregorio
3	Realizzazione asse AV/AC Palermo-Catania-Messina	Filippo Palazzo
4	Linea Trapani via Milo	
5	Bypass ferroviario di Augusta sulla tratta ferroviaria Catania-Siracusa	Mariano Cocchetti
6	Completamento raddoppio Pontremolese	
7	Potenziamento linea Fortezza-Verona	Paola Firmi
8	Variante Val di Riga e PRG di Bressanone	
9	Realizzazione delle opere relative alla tratta AV/AC Napoli-Bari	Roberto Pagone
10	Completamento raddoppio Pescara-Bari	
11	Potenziamento collegamento Lamezia Terme-Catanzaro Lido-Dorsale jonica	
12	Collegamento Ferroviario Olbia Aeroporto	
13	Nodo Ferroviario bari Nord	
14	Raccordo ferroviario Aeroporto Brindisi	Vera Fiorani
15	Linea Ferrandina-Matera La Martella	
16	Potenziamento tecnologico e interventi infrastrutturali linea Salerno-Reggio Calabria	
17	Chiusura anello ferroviario di Roma	
18	Potenziamento con caratteristiche di AV della direttrice Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia	
19	Raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello	Vincenzo Macello
20	Linea Gallarate - Rho	
21	Nuovo collegamento ferroviario stazione di Bergamo- Aeroporto Orio al Serio	
22	Linea Milano-Genova: quadruplicamento tratta Milano Rogoredo - Pavia	
23	Linea AV/AC Brescia-Verona-Padova	
24	Potenziamento linea Venezia-Trieste	
25	Raddoppio Genova-Ventimiglia	
26	Potenziamento Orte-Falconara	
27	Linea Roma-Pescara	
28	Collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Venezia	
29	Quadruplicamento Tortona-Voghera Opere Prioritarie	Christian Colaneri
30	Quadruplicamento Tortona-Voghera	
31	Interventi di riqualificazione stazioni connessi con AV/AC - Nodo di interscambio di Pigneto	Christian Colaneri
32	Raddoppio Lunghezza-Guidonia	
33	Quadruplicamento Ciampino-Capannelle	
34	Raddoppio Cesano - Bracciano	
35	Raddoppio e elettrificazione ferrovia Empoli-Siena	
36	Caltagirone - Gela Ripristino e ammodernamento	
37	Anello ferroviario di Palermo. Completamento seconda fase	



\*19STC0031660\*