

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

Audizione di rappresentanti di Vodafone Italia. *(Svolgimento e conclusione)* ..... 99

#### ATTI DEL GOVERNO:

Variazione nella composizione della Commissione ..... 100

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016

– Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 132 *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio)* ..... 100

ALLEGATO (Documentazione depositata dal Governo) ..... 108

#### INDAGINE CONOSCITIVA

*Mercoledì 4 marzo 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 14.20.**

**Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.**

**Audizione di rappresentanti di Vodafone Italia.**

*(Svolgimento e conclusione).*

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata 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.

Maria Luisa CESARO, *Responsabile Affari Regolamentari e Concorrenza di Vodafone Italia*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Paolo Nicolò ROMANO (M5S), Paolo COPPOLA (PD) e Vincenza BRUNO BOSSIO (PD).

Maria Luisa CESARO, *Responsabile Affari Regolamentari e Concorrenza di Vodafone Italia*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di Vodafone Italia per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 15.**

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

**ATTI DEL GOVERNO**

*Mercoledì 4 marzo 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 15.****Variazione nella composizione della Commissione.**

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che il deputato Cristian Iannuzzi, appartenente al Gruppo Misto, ha cessato di far parte della Commissione.

**Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.**

**Atto n. 132.**

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto ministeriale all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 26 febbraio 2015.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO osserva che lo schema di decreto in esame, relativo al periodo 2012-2016 ma sottoscritto tra le parti in data 8 agosto 2014 e trasmesso dal Governo al Parlamento in data 24 dicembre 2014, reca il contratto di programma che disciplina i rapporti tra Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa, in qualità di Gestore della rete ferroviaria nazionale, e lo Stato, in qualità di concedente attraverso il competente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), per la realizzazione degli investimenti finalizzati allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e all'innalzamento (*upgrading*) dei livelli di sicurezza della rete. Le attività più strettamente

connesse agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, a partire dall'anno 2012, sono invece regolate dal contratto di programma – Parte servizi, relativo al periodo 2012-2014 e sottoscritto in data 29 novembre 2013.

Consegna alla Presidenza della Commissione una tabella (*vedi allegato*) in cui si evidenzia in dettaglio il portafoglio degli investimenti sulla rete ferroviaria nazionale affidati a RFI, pari a 235.475 milioni di euro, di cui 98.736 milioni dotati di copertura finanziaria (opere in corso, in aumento rispetto al precedente contratto di programma 2007-2011, che registrava progetti per complessivi 93.944 milioni di euro) e 136.739 milioni ancora da finanziare (opere programmatiche).

Sottolinea al riguardo che l'articolo 3 precisa che sono oggetto del contratto unicamente gli interventi iscritti nelle tabelle che abbiano già integrale copertura finanziaria e per le quali RFI è autorizzata a prendere impegni con terzi per la progettazione e la realizzazione di investimenti. Al contrario le opere programmatiche espongono i fabbisogni finanziari annui nel periodo di validità del contratto e oltre, al fine di fornire un riferimento certo per la programmazione economica nazionale.

Osserva che lo schema di decreto in esame reca anche due Accordi per l'aggiornamento del contratto di programma 2012-2016 firmato l'8 agosto 2014, stipulati il 5 ed il 9 dicembre 2014 tra il MIT ed RFI Spa, resisi necessari allo scopo di adeguare il piano di investimenti con gli avanzamenti apportati dalla legge di stabilità e dal decreto-legge «sblocca Italia»: il primo ha aggiornato la stima del costo, per la quota di pertinenza dell'Italia, della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, portandola a 5.676 milioni di euro, di cui 854 milioni per studi e indagini geognostiche e 4.822 milioni per la realizzazione dell'opera principale, con la precisazione che i suddetti importi sono da intendersi «al netto dell'adeguamento monetario da valutare tra Italia e Francia; il secondo riguarda la tratta Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia.

In particolare, la Tratta Verona – Padova ha un costo di 5.402 milioni di euro e, al suo interno, è prevista la *sub* tratta Verona – Vicenza, il cui costo aggiornato è di 4.153 milioni di euro, comprensivo della penetrazione da Est nel nodo di Verona.

Quanto sopra rileva anche ai fini delle richieste avanzate dal deputato Mognato e dal deputato Spessotto in merito alla necessità che il Governo precisi se « anche per gli aggiornamenti del contratto, intenda applicare l'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014, escludendo quindi la loro trasmissione alle Commissioni parlamentari, oppure, come pure è possibile, in via interpretativa e come appare maggiormente opportuno, la procedura ordinaria della legge n. 238 del 1993, prevedendo pertanto il parere parlamentare ».

Al riguardo rileva che la procedura di cui al citato articolo 1, comma 10, non esclude la trasmissione alle competenti Commissioni parlamentari ma, in deroga a quella prevista dalla legge n. 238 del 1993, dispone che sia trasmesso alle stesse il decreto MIT-MEF di approvazione del contratto medesimo, ai fini dell'espressione del parere da parte di queste ultime entro i successivi trenta giorni.

Peraltro, rileva che gli aggiornamenti non costituiscano atti autonomi, bensì connessi al contratto principale e, pertanto, ne seguono le stesse sorti.

Coerentemente con tale interpretazione, dunque, sono stati già firmati i succitati accordi per l'aggiornamento del contratto di programma in oggetto.

Precisa, infine, che la Commissione 8<sup>a</sup> del Senato ha reso il parere sull'atto del Governo in oggetto, ponendo come condizione che l'atto di aggiornamento necessario per recepire le variazioni delle risorse finanziarie intervenute successivamente alla sottoscrizione del contratto principale sia trasmesso per conoscenza alle Commissioni parlamentari competenti e che analoga trasmissione sia fatta anche per tutti gli eventuali ulteriori atti di aggiornamento.

Relativamente alle logiche sottese alle scelte d'investimento, come chiarito anche

da RFI il contratto di programma privilegia la prosecuzione di opere già in corso di progettazione e realizzazione, al fine di consentire un pronto utilizzo delle risorse stanziare.

Dal punto di vista strategico, si punta al potenziamento e all'efficienza della rete ferroviaria nell'ambito degli obiettivi comunitari, recepiti nel diritto interno, di sviluppo delle reti TEN-T viaggiatori e merci e dei corridoi e nodi *core*, in una logica di integrazione multimodale.

Richiama quindi l'osservazione del deputato Gandolfi, secondo la quale dovrebbero « essere prese in maggior considerazione, oltre alle aree metropolitane, anche altri nodi di grande rilievo, presenti soprattutto nel nord del Paese, come ad esempio il nodo di Brescia, che, pur non essendo una città metropolitana, riveste una grande importanza dal punto di vista dell'*export* », nonché l'esigenza di potenziare i collegamenti tra centri urbani di rilievo ». In merito a tale osservazione, rileva che la rete AV/AC, pur integrata con i corridoi internazionali e con la rete preesistente, è stata definita – quanto a tracciati ed ubicazioni delle stazioni – di intesa con gli enti locali proprio per la migliore interazione con il territorio attraversato.

RFI ha comunque quale *target* la creazione di connessioni del sistema AV/AC con le reti regionali, essenziali ad un sistema trasportistico integrato: in tal senso, le aree urbane, quali naturali punti di interscambio con altri mezzi di trasporto e/o zone di parcheggio, sono sicuramente strategiche.

Con puntuale riferimento al nodo di Brescia, ovvero l'attraversamento dell'AV da ovest (ingresso su AV/AC) ad est (su linea tradizionale), il progetto definitivo della linea AV/AC Brescia Verona, per la quale sono disponibili 2.268 milioni di euro, è oggetto di conferenza dei servizi ai sensi della legge obiettivo. In quella sede la Regione Lombardia, con propria determinazione, ha espresso parere favorevole al nodo purché sia prevista un'uscita a 4 binari.

Infatti, l'attuale progetto dell'attraversamento AV del nodo di Brescia prevede l'ingresso da ovest della linea AV/AC in sede propria e l'uscita lato est sulla linea tradizionale fino allo sfioro dell'interconnessione.

La Regione Lombardia, con determinazione n. X/3055 del 23/01/2015, ha espresso parere favorevole in merito al progetto definitivo della tratta Brescia – Verona a condizione che venga prevista un'uscita a 4 binari da Brescia in direzione Est.

Per quanto di competenza RFI il tema dell'attraversamento di Brescia da parte della nuova linea AV riveste un carattere di estrema importanza e la prescrizione progettuale della Regione Lombardia introduce la necessità di un chiaro confronto con le istituzioni nazionali e locali circa il mantenimento della variante AV/AC di Brescia.

La scelta della soluzione progettuale deve tenere conto di diversi aspetti: le considerazioni di natura trasportistica alla base della definizione del *mix* di servizi che devono essere previsti per la città di Brescia in un'ottica che tenga conto della valenza nazionale e internazionale dell'asse AV Milano-Venezia; le richieste delle istituzioni; gli impatti ambientali; le esigenze di contenimento dei costi di investimento.

Il confronto in atto sul progetto definitivo presentato da RFI deve essere costruttivo e consapevole che non tutte le esigenze possono essere integralmente accolte, ma occorre ricercare in tempi rapidi la migliore soluzione che contemperi gli interessi dei diversi interlocutori.

È stata altresì evidenziata dal deputato Gandolfi l'esigenza di valutare il sistema metropolitano di Bologna insieme alle istituzioni locali e di prevedere il collegamento dei due rilevanti scali ferroviari merci di Marzaglia e Dinazzano.

Relativamente al nodo di Bologna, sono ormai in corso di completamento gli investimenti per lo sviluppo dei servizi metropolitani e regionali che hanno visto la realizzazione di interventi di potenzia-

mento sia tecnologico che infrastrutturale, compresa la realizzazione delle nuove fermate per il SFM.

Con riferimento al nuovo scalo di Modena Marzaglia, la realizzazione è un investimento previsto nel contratto di programma 2012-2016, nella sezione Opere in corso con un costo di 107 milioni di euro interamente coperti.

Il Progetto prevede la realizzazione di un terminale intermodale, dotato di binari idonei per il traffico combinato, ove saranno presenti zone dedicate allo stoccaggio e alla movimentazione delle grandi unità di carico. È inoltre previsto un nuovo collegamento dello scalo di Marzaglia alla rete ferroviaria nazionale.

L'investimento è in corso di realizzazione, a fine 2014 è stata attivata all'esercizio una prima fase dell'intervento e sarà completato nel corso del 2015.

I benefici attesi sono l'incremento della capacità per il trasporto merci e la delocalizzazione delle attività merci che oggi vengono svolte nei centri cittadini di Rubiera e Modena, permettendo di restituire ai cittadini grandi aree urbane.

Lo scalo merci di Dinazzano è attualmente collegato alla rete ferroviaria FER (Ferrovie Emilia-Romagna) interconnessa con la rete ferroviaria nazionale nelle stazioni di Reggio Emilia e Modena.

Con riferimento all'esigenza rappresentata dagli onorevoli Catalano e Coppola che il flusso continuo di dati informativi che il Gestore deve far pervenire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite il sistema informativo Monitoraggio Opere Pubbliche (MOP) sia reso pubblico ed in formato di tipo aperto, per agevolarne lettura e comprensione, dichiara di condividerla pienamente.

Con riferimento alla trasparenza dati relativi ad investimenti ferroviari rileva che il contratto di programma prevede specifici obblighi di monitoraggio per il Gestore, puntualmente ottemperati.

Tutti gli investimenti inseriti nel contratto di programma sono compresi in uno specifico monitoraggio che ne segue lo stato di attuazione. Sia nei precedenti contratti di programma che nel contratto



relativo al periodo 2012-2016, è previsto, all'articolo 4 del contratto stesso, che entro il 30 di giugno RFI redige e trasmette al MIT tale monitoraggio riferito all'esercizio dell'anno precedente. Nel monitoraggio viene fornita evidenza dell'avanzamento contabile delle opere, degli interventi completati, degli scostamenti registrati tra costi e tempi.

Ricorda che con l'emanazione del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 è stato avviato un processo di razionalizzazione e armonizzazione dei monitoraggi sulle opere pubbliche al fine di addivenire ad un sistema coordinato ed unico di rilevamento dati per i vari *stakeholder*, per disporre di una gamma completa di informazioni, evitando ridondanze ed incoerenze nei flussi informativi e inefficienze nei costi di processo.

È stato istituito un tavolo di lavoro per la razionalizzazione dei diversi sistemi di monitoraggio, istituiti dai vari organi competenti, con l'obiettivo di pervenire ad un'ottimizzazione e più funzionale sinergia tra i vari sistemi. Di tale intenzione si è data evidenza nella formulazione dell'articolo 4 comma 1, lettera *b*), nel quale si è precisato che il Gestore è obbligato ad assicurare un continuo flusso di dati informativi al MIT tramite alimentazione del sistema informativo Monitoraggio Opere Pubbliche (MOP), all'uopo sviluppato dagli enti preposti alla vigilanza quale sistema coordinato unico di inserimento dati per la rilevazione delle modalità di impiego dei finanziamenti pubblici.

Ad oggi, tuttavia, rileva che questo obiettivo non è stato ancora raggiunto, gravando con una eccessiva onerosità in termini di costo e impegno di risorse umane sui soggetti vincolati agli obblighi informativi, anche per le modalità di acquisizione dei dati.

Infatti per una Società quale RFI, che gestisce un rilevante portafoglio investimenti, con una inevitabile complessità in termini di processi e di funzioni aziendali distribuite sul territorio nazionale, le numerose attività di monitoraggio richiedono un grande sforzo.

Si tratta di monitoraggi che sono sia di competenza comunitaria, in quanto collegati all'assegnazioni di contributi europei nell'ambito dei programmi PON-FESR o TEN/CEF; nazionale, in quanto collegati ad iniziative nazionali quali « Decreto Del fare », Programma delle Infrastrutture Strategiche per investimenti di Legge Obiettivo; regionale, in quanto collegati allo stanziamento di risorse regionali quali i programmi POR.

Per completare il quadro segnala che è stata anche avviata la fase sperimentale per la trasmissione del flusso di dati informativi dai sistemi aziendali di RFI alla Banca Dati delle Amministrazione Pubbliche e al sistema Monitoraggio Investimenti Pubblici del DIPE (MIP) secondo le specifiche tecniche emanate dagli enti competenti.

Riguardo alle « perplessità sulle modalità di finanziamento di alcune opere assai onerose, e tuttavia coperte per importi molto bassi », nonché ad « un'esposizione di fabbisogno molto consistente (maggiore di 14 miliardi di euro) per adeguamento ad obblighi di legge in materia di sicurezza, a fronte di risorse finanziarie complessive disponibili pari a 835 milioni di euro », avanzate dal deputato Coppola, osserva che si tratta di opere di complessità rilevante tecnico-economica che saranno realizzate per lotti funzionali: nel contratto sono iscritte opere con copertura finanziaria integrale finanziaria di una o più fasi funzionali, ad eccezione delle sole opere realizzate per lotti costruttivi non funzionali, esposte nella tabella B del contratto stesso, le cui modalità realizzative sono disciplinate dall'apposita normativa; il Piano di miglioramento degli *standard* di sicurezza ed adeguamento ad obblighi normativi, di cui al contratto in parola risponde a obiettivi e impegni assunti in attuazione di normative specifiche di settore e presenta un fabbisogno nel suo complesso di circa 24 miliardi di euro. Anche in tal caso si renderebbe necessaria una riflessione ed un eventuale conseguente intervento normativo per individuare stralci funzionali realizzabili, utili ad abbattere il livello di rischio con un

minore impegno economico ed in un orizzonte temporale apprezzabile. In tale ottica possono essere avviati nel biennio 2015-2016 interventi per circa 1.200 milioni (risorse Legge di stabilità 2015) in termini, ad esempio, di protezione dal rischio idrogeologico e di sicurezza dei passaggi a livello.

Ancora, con riguardo al *deficit* infrastrutturale del Mezzogiorno in Italia, ed in particolare della Sardegna, evidenziato dal deputato Mura, premesso che trattasi di un obiettivo a cui si tende da tempo, reso difficile dalla tortuosità della linea e vincoli tecnologici della attuale rete, rileva, in primo luogo, che RFI ha attivato la procedura negoziale e contrattuale per la redazione di un progetto esecutivo da porre a base di gara d'appalto per la realizzazione dell'intervento di arretramento della stazione di Olbia (convenzione RFI – Regione Autonoma Sardegna – settembre 2014 – 13 milioni di euro da fondi Piano Azione e Coesione). In secondo luogo RFI ha avviato alcuni interventi puntuali per la velocizzazione della linea Oristano – Sassari – Olbia per la razionalizzazione e la velocizzazione degli itinerari in ambito stazione e per la soppressione di alcuni passaggi a livello lungo linea, con un finanziamento assegnato e riportato in contratto di programma pari a 27 milioni di euro. In terzo luogo sottolinea che la velocizzazione del trasporto ferroviario sulla rete RFI della Sardegna è un obiettivo a cui si tende da tempo. Infatti, i vincoli infrastrutturali, fra cui la tortuosità della linea e tecnologici della attuale rete non consentono tempi di percorrenza della modalità ferroviaria in grado di rendere competitiva tale modalità rispetto a quella stradale. Questo obiettivo è perseguito anche dalla Regione Sardegna, che ha acquistato una flotta di nuovo materiale rotabile a trazione Diesel ad assetto variabile attivo. Per completezza di informazione rappresenta altresì che, al fine di consentire il pieno utilizzo delle capacità del nuovo materiale rotabile, RFI ha programmato interventi di carattere tecnologico per l'adeguamento della rete regionale. Gli interventi a questo scopo

previsti dispongono di un finanziamento pari a 20 milioni di euro a cura della Regione. In ogni caso si tratta di risorse che sono state stanziare successivamente alla data del 8.8.2014 e pertanto non sono riportate nel contratto di programma Investimenti 2012-2016 in fase di autorizzazione. Gli interventi tecnologici consistono nella realizzazione di un sistema di protezione automatico della marcia del treno (SCMT, Sistema Controllo Marcia Treno), che consente un controllo puntuale della velocità del treno durante il suo percorso in stazione e in linea e risulta più performante di quello oggi presente. L'implementazione di tale sistema tecnologico, insieme agli interventi infrastrutturali, permette una velocizzazione dei percorsi più tortuosi nelle tratte a nord di Oristano, con una riduzione dei tempi di percorrenza fino al 30-35 per cento. Informa inoltre che per la strategicità delle opere in questione RFI ha predisposto la proposta di co-finanziamento europeo a valere sul bando *Connecting Europe Facility* 2014-2020. Gli interventi previsti saranno realizzati per fasi funzionali con priorità per le tratte più tortuose, a nord di Oristano. Sono altresì previste opere di carattere infrastrutturale finalizzate alla soppressione di passaggi a livello o al miglioramento delle condizioni della loro gestione, adeguamenti del profilo minimo degli ostacoli ed adeguamento dei marciapiedi di stazione, oltre ad altri interventi puntuali sulla sovrastruttura ferroviaria.

Con riferimento agli interventi relativi alla tratta ferroviaria Milano-Venezia-Trieste, citata dal deputato Spessotto quale esempio di incertezza in merito alla tipologia degli interventi da realizzarsi, tanto che sarebbe « all'esame della Commissione VIA un progetto che risulta del tutto impraticabile », osserva che il progetto di realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria con caratteristiche di Alta Velocità/Alta Capacità tra Venezia e Trieste è stato previsto nel Piano delle Infrastrutture Strategiche collegato all'emanazione della legge n. 443 del 2001 (cosiddetta « Legge Obiettivo ») e previsto nella deli-

bera CIPE n. 121/2001, e successivamente aggiornato dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.

In tale ambito, RFI ha redatto la progettazione preliminare del quadruplicamento AV/AC Venezia – Trieste, suddiviso in tratte funzionali.

Le attività di progettazione sono state finanziate da risorse stanziare dalla Legge Obiettivo ed assegnate a RFI con specifico Decreto MIT/MEF del 31 dicembre 2004.

Per la redazione del progetto RFI ha avviato un lungo confronto con le Regioni e le Istituzioni locali che ha condotto alla pubblicazione del progetto preliminare nel dicembre 2010 e al suo inoltro ai Ministeri competenti, secondo l'iter approvativo previsto dalla Legge Obiettivo.

Sulla base del progetto preliminare che ha recepito le istanze e le indicazioni delle istituzioni locali, il costo complessivo del quadruplicamento è stato stimato in circa 7,45 miliardi di euro, riportato nel contratto di programma Investimenti 2012-2016.

Nel giugno 2011 il Governo ha nominato il Commissario Straordinario per l'Asse ferroviario Venezia-Trieste che ha verificato la possibilità di soluzioni alternative al tracciato del progetto preliminare.

Nell'ambito dell'iter autorizzativo di legge Obiettivo, le Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia non hanno approvato il tracciato proposto e hanno richiesto la valutazione di soluzioni alternative e tuttora, RFI è ancora in attesa del completamento del relativo iter di approvazione.

Stante detta situazione di blocco autorizzativo, RFI ha formulato recentemente un'ipotesi realizzativa che mira a conseguire sulla relazione Venezia-Trieste concreti obiettivi di potenziamento, di miglioramento degli *standard* prestazionali complessivi e di sensibile riduzione dei tempi di percorrenza, attuandoli per fasi successive in tempi ridotti rispetto a quelli necessari per realizzare l'intera nuova infrastruttura AV/AC.

Tale ipotesi è articolata in un *mix* di varianti nei tratti più lenti e di ammodernamenti e velocizzazioni della linea attuale.

La nuova ipotesi progettuale si pone l'obiettivo di conseguire concreti risultati di riduzione dei tempi di percorrenza e di incremento della capacità dinamica della linea, conformemente alle previsioni di sviluppo del traffico a medio termine, con costi (complessivamente stimato in circa 1,8 miliardi di euro) e tempi di realizzazione più contenuti, nonché con la possibilità di procedere per fasi funzionali, progressivamente attivabili in relazione alle risorse finanziarie disponibili.

Sull'ipotesi innanzi descritta, RFI provvederà in tempi brevi ad interessare le competenti Autorità Ministeriali e territoriali, per definirne speditamente la praticabilità e quindi procedere ai successivi adempimenti progettuali ed autorizzativi.

Infine, per ciò che riguarda la richiesta al Governo di chiarire le ragioni della difformità delle quantificazioni operate dal contratto rispetto a quelle contenute nell'allegato infrastrutture alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2014, nell'allegare le tabelle recanti i valori aggiornati della banca dati di legge obiettivo sui progetti RFI, rileva che quanto esposto nell'atto del Governo è stato poi rettificato dalle Regioni in sede del predetto aggiornamento.

L'allegato Infrastrutture, cioè l'allegato al Documento di economia e finanza si alimenta delle informazioni che derivano non solo dalle interlocuzioni con gli enti locali e in particolare con le Regioni, ma soprattutto è alimentato dalle dichiarazioni immesse al sistema che rendono i responsabili unici del procedimento.

Pertanto eventuali difformità derivano da informazioni di fonte diversa, contenute in documenti a evidenza pubblica.

Segnala altresì che clausole di salvaguardia, rimodulazioni delle risorse finanziarie a disposizione di un progetto, nuove assegnazioni derivanti dalle leggi di stabilità o identificazione di nuove fonti finanziarie sono informazioni che confluiscono nell'Allegato Infrastrutture. Infatti sulla

base delle informazioni contenute nell'allegato, il Ministero elabora le proprie istruttorie che vengono sottoposte al CIPE, al Ministero del tesoro, al controllo della Ragioneria e, prima di essere pubblicate in Gazzetta ufficiale sotto forma di delibere del CIPE, sottoposte al vaglio della Corte dei conti.

Questo articolato processo autorizzatorio restituisce informazioni al sistema della banca dati, che vengono confermate o confrontate con le Regioni in sede di redazione dell'allegato infrastrutture.

Tornando alle specifiche richieste del relatore, segnala che i contenuti del contratto di programma firmato l'8 agosto non potevano registrare le disponibilità assegnate ai progetti ferroviari dal decreto-legge « sblocca Italia » e dalla legge di stabilità per il 2015, ma solo indicare, ove possibile, il costo aggiornato degli specifici progetti. Nel confermare i costi a vita intera di progetti realizzabili a « lotti costruttivi », il 12° allegato infrastrutture in corso di elaborazione con le regioni, prende già atto delle nuove assegnazioni per 400 milioni di euro sul Terzo valico, delle disponibilità complessive di 2268 milioni di euro sulla Brescia Verona per effetto delle assegnazioni di 1500 milioni derivante dalla legge di stabilità per il 2016, delle disponibilità complessive sulla Verona Padova di 1959 milioni di euro, delle nuove assegnazioni sul Brennero di ulteriori 920 milioni di euro e relativamente alla Napoli Bari, degli effetti di miglioramento qualitativo delle progettazioni a disposizione del Commissario previsto dall'articolo 1 del decreto-legge « sblocca Italia ».

Romina MURA (PD) ringrazia il rappresentante del Governo per le articolate delucidazioni che ha fornito. Ritene tuttavia che gli importi indicati nel Contratto di programma in esame riguardanti la Sardegna e l'assenza di stanziamenti non siano accettabili. Giudica assolutamente necessario un impegno maggiore per potenziare la rete ferroviaria della Sardegna e recuperare il fortissimo deficit di infrastrutturazione ferroviaria che tale regione

registra. A tal fine si dovrà intervenire almeno in termini di programmazione, vale a dire nel senso di individuare gli interventi che possono essere realizzati e le relative risorse finanziarie. Auspica quindi che il relatore voglia pienamente recepire nella proposta di parere le esigenze di completamento e messa in sicurezza della rete ferroviaria sarda, da lei già evidenziate nei propri precedenti interventi sull'atto in esame e adesso ribadite.

Giorgio BRANDOLIN (PD) si riserva di esaminare con attenzione le indicazioni fornite dal rappresentante del Governo in merito al progetto di potenziamento dell'asse ferroviario Venezia-Trieste. Ritiene opportuno peraltro richiamare l'attenzione del Governo anche sulla rilevanza del collegamento transfrontaliero tra Trieste e Lubiana. Invita pertanto il rappresentante del Governo a fornire anche in relazione a tale collegamento indicazioni sulla situazione attuale, sugli interventi che si intendono realizzare e sulla tempistica di attuazione.

Mauro PILI (Misto), rispetto a quanto indicato dal rappresentante del Governo con riferimento agli interventi relativi alla rete ferroviaria della Sardegna, sottolinea che la questione, come già da lui segnalato nel corso della discussione sull'atto in esame, debba essere affrontata da una prospettiva completamente diversa. Occorre infatti assumere come priorità l'esigenza di un riequilibrio della dotazione relativa all'infrastruttura ferroviaria, per la quale la Sardegna registra il dato più basso di tutto il Paese. Per recuperare tale divario occorre realizzare opere di rilevanza sostanziale, piuttosto che interventi marginali, come l'adeguamento dei marciapiedi delle stazioni, ai quali ha fatto riferimento il rappresentante del Governo. Evidenzia che dal contratto di programma in esame emerge che la Sardegna ha un fabbisogno di oltre 700 milioni di euro, a fronte dei quali non è previsto alcun effettivo stanziamento di risorse, ad eccezione dei 27 milioni di euro ricordati dal

Sottosegretario. Ribadisce altresì che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha rilevato che la rete sarda registra ben 77 punti vulnerabili. Di fronte ad uno stato della rete della Sardegna così gravemente compromesso e così carente ritiene del tutto inadeguato limitarsi a fare riferimento alle reti trans europee. Sul punto ribadisce la richiesta già da lui formulata, che nella proposta di parere del relatore si indichi espressamente che la Sardegna deve essere collocata all'interno del sistema europeo dei trasporti mediante la realizzazione della piastra logistica euro mediterranea, già prevista nel 2001. In conclusione osserva che non si può fare riferimento soltanto a risorse finanziarie inadeguate, incerte e ipotetiche, ma occorre individuare finanziamenti effettivamente spendibili, anche raccogliendo il suggerimento avanzato dal Presidente nella precedente seduta dedicata all'atto in esame di utilizzare fondi per il dissesto idrogeologico.

Michele Pompeo META, *presidente*, osserva che, come emerge anche dalle ampie indicazioni fornite nella seduta odierna dal rappresentante del Governo, il contratto di programma in esame attesta un serio impegno sugli investimenti e sul potenziamento della rete. Rileva tuttavia che tale impegno si concentra su alcune aree e su alcune linee della rete ferroviaria, mentre ampie e importanti parti del territorio nazionale non sono considerate in analoga misura. In proposito ritiene che non si debba assolutamente dimenticare che circa un terzo del Paese è scarsamente connesso con il resto dell'Italia e con l'Europa. Di fronte a questo dato occorre considerare prioritaria la realizzazione di collegamenti ferroviari adeguati anche per i territori che non sono serviti dall'alta velocità, come è il caso della regione Calabria. Sottolinea in particolare come, nell'ambito della programmazione degli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria, non si possano tralasciare le opere relative alla ferrovia Salerno-Reggio Calabria. Un secondo aspetto che ritiene di

dover sottoporre all'attenzione della Commissione e del Governo sono le opere relative ai nodi di collegamento. In proposito richiama in particolare l'esigenza di effettuare i lavori che possano garantire la chiusura dell'anello ferroviario di Roma. Osserva che tali lavori avrebbero un costo corrispondente più o meno a quello della realizzazione di un paio di chilometri di metropolitana, mentre le conseguenze positive in termini di un più efficiente sistema di collegamenti all'interno dell'area urbana e tra quest'ultima e le aree periferiche sarebbero rilevantissimi. In terzo luogo osserva che, rispetto a quanto indicato nel contratto di programma in esame, è necessario affrontare seriamente la questione della rete ferroviaria della Sardegna. Non si possono infatti prevedere risorse finanziarie pressoché nulle a fronte di un fabbisogno per interventi di oltre 700 milioni di euro. Occorre al contrario porre rimedio alle gravi carenze della rete sarda, valorizzando il ruolo logistico di piattaforma che tale regione può svolgere nell'ambito del Mediterraneo. In relazione agli elementi evidenziati nel suo intervento, ritiene che, prima di procedere alla votazione del proprio parere, sarebbe opportuno che la Commissione si confrontasse direttamente con i responsabili del governo regionale di Calabria e Sardegna.

Matteo MAURI (PD) condivide l'esigenza rappresentata dal Presidente di pervenire alla definizione e approvazione di un parere che tenga conto dei numerosi elementi forniti nella seduta odierna dal rappresentante del Governo, nonché di quelli che potranno emergere, sulle questioni relative in modo specifico alla Calabria e alla Sardegna, dal confronto con le amministrazioni delle due regioni.

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

**La seduta termina alle 15.45.**



ALLEGATO

**Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (Atto n. 132).**

**DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAL GOVERNO**

Sistema	Infrastruttura	Opera	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Iter Intervento	Fase attuativa	sal avanzamento lavori a settembre 2014
<b>01.Valichi</b>	1.10 Nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione	Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia) I fase	Telt	2.663,60	2.663,60	-	Progetto Preliminare	In Redazione	Realizzazione	x
		Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia) II fase	Telt	1.929,90	-	1.929,90			Progettazione	
<b>01.Valichi</b>		Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante	Telt	143,00	143,00	-	In Realizzazione		Realizzazione	73,98%
<b>01.Valichi</b>	1.15 Sempione traforo ferroviario	Sempione: Raddoppio Vignale Oleggio Arona	RFI	535,00	-	535,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>01.Valichi</b>		Sempione - studio raddoppio Laveno-Luino	RFI	1.270,00	-	1.270,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>01.Valichi</b>		Studio nuovo valico del Sempione	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>01.Valichi</b>	1.20 Brennero traforo ferroviario ed interventi d' accesso	Studi e opere geognostiche (cunicolo esplorativo)	RFI	260,00	260,00	-	Ultimata		Realizzazione	59,58%
<b>01.Valichi</b>		1° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	280,00	280,00	-	In Realizzazione		Realizzazione	100,00%
<b>01.Valichi</b>		2° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	297,26	297,26	-	Attesa Progetto Esecutivo		Realizzazione	5,35%
<b>01.Valichi</b>		3° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	<b>920,02</b>	<b>920,02</b>		Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>01.Valichi</b>		4° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	<b>1.250,00</b>	-	1.250,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x

<b>01.Valichi</b>		5° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	<b>455,00</b>	-	455,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
		6° Lotto Costruttivo - Nuovo Valico del Brennero	RFI	<b>937,72</b>		937,72			Progettazione	x
<b>01.Valichi</b>		Quadruplicamento Fortezza Verona L 1	RFI	1.574,80	53,81	1.520,99	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>01.Valichi</b>		Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 1 (fluidificaz.)	RFI	43,60	43,60	-	Progetto Esecutivo	Attesa Redazione	Realizzazione	x
<b>01.Valichi</b>		Quadr. Fortezza Verona Sub lotto 2 Circonvallazione di Trento	RFI	70,00	70,00	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>01.Valichi</b>		Quadruplicamento Fortezza Verona L 2	RFI	794,01	18,06	775,95	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>01.Valichi</b>		Quadruplicamento Fortezza- Verona L 3	RFI	1.555,00	40,51	1.514,49	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>01.Valichi</b>		Quadruplicamento Fortezza Verona L 4	RFI	249,02	6,02	243,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>	2.05 Asse Ferroviario Corridoio 5 LYON-K	Linea AV/AC MI - VR (tratta Treviglio-Brescia) I L	RFI	1.130,95	1.130,95	-	In Realizzazione		Realizzazione	63,90%
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Linea AV/AC MI-VR (tratta Treviglio-Brescia) II L	RFI	919,05	919,05	-	In Realizzazione		Realizzazione	12,09%
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Nodo AV/AC di Verona	RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		AV/AC: Brescia Verona	RFI	<b>3.954,00</b>	2.268,00	1.686,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Tratta AV / AC Brescia Verona Padova lotto Verona Vicenza Padova sub tratta Verona Vicenza(3658) e Vicenza Padova(2393)	RFI	<b>6.051,00</b>	1.959,00	4.092,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	



<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Tratta Bergamo Seregno	RFI	1.000,00	82,63	917,37	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Nuova linea AV/AC VE-TS (tratta Ronchi-Trieste) incluso raddoppio raccordo linea bivio San Polo-Monfalcone	RFI	1.745,80	48,00	1.697,80	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Nuova linea AV/AC VE-TS (VE Mestre-Marco Polo)	RFI	772,00	13,00	759,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Nuova linea AV/AC VE-TS (Marco Polo-Portogruaro)	RFI	2.683,30	-	2.683,30	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Nuova linea AV/AC VE-TS (Portogruaro-Ronchi dei L)	RFI	2.246,00	-	2.246,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>	2.10 Venezia-Udine-Vienna ferroviario	Venezia - Udine - Vienna ferroviario	RFI	671,39	-	671,39	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>	2.15 Accessibilità Ferroviaria Malpensa	Raddoppio MI-Mortara: Cascina Bruciata-Parona	RFI	390,51	-	390,51	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Gallarate-Rho: 1° Lotto Rho-Parabiago	RFI	401,80	-	-	Progetto Definitivo	Revocato ai sensi dell'art 13 del dl 147/2013	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Gallarate-Rho: 2° Lotto Parabiago-Gallarate	RFI	325,90	-	325,90	Progetto Definitivo	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Nuovo collegamento Arcisate - Stabio	RFI	223,00	223,00	-	In Realizzazione		Realizzazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Accessibilità da Nord a Malpensa (direttrici Sempione e Gottardo)	RFI	1.148,44	-	1.148,44	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		Accessibilità ferroviaria Malpensa - terminal T1-T2;	RFI	114,00	114,00	-	Attesa Progetto Esecutivo		Realizzazione	0,00%
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>		(P) Compl. raccordo ferr. Y a Busto Arsizio	RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>	2.20 Gronde Ferroviaria Merci - Nord Tor	Gronde ferroviaria Merci Nord Torino	RFI	2.375,00	0,00	2.375,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x

<b>02.Corridoio Plurimodale Padano</b>	2,25 Accessibilit� Ferroviaria Valtelli	Accessibilit� Ferroviaria Valtellina	RFI	90,38	90,38	-	Ultimata		Progettazione	x
<b>03.Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero</b>		Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo completamento	RFI	2.069,40	300,84	1.768,56	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>03.Corridoio Plurimodale Tirreno Brennero</b>		Raddoppio Berceto - Chiesaccia e Parma - Fornovo I� sub-lotto funz. - Parma-Vicofertile	RFI	234,60	-	234,60	Progetto Definitivo	In Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>	4,05 Asse ferr. Ventimiglia-Genova- Novar	Potenziamento Infrastrutturale Voltri Brignole	RFI	622,38	622,40	-	In Realizzazione		Realizzazione	23,54%
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Riorganizzazione dell' impianto ferroviario di GE Brignole - Terralba e nuova stazione	RFI	50,00	25,00	-	Progetto Definitivo		Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Compl. Raddoppio GE Ventimiglia Andora F. Ligure	RFI	1.540,10	43,00	1.497,10	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>	Linea AV/AC terz valico dei Giovi	Linea MI -GE - Terzo Valico dei Giovi - Lotto costruttivo I� e contabilizzato pregresso	RFI	640,00	640,00	-	In Realizzazione		Realizzazione	100,00%
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 2	RFI	860,00	860,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	Attesa Redazione	Realizzazione	8,81%
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 3	RFI	<b>400,00</b>	400,00	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 4	RFI	<b>2.450,00</b>	-	2.450,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 5	RFI	1.200,00	-	1.200,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 6	RFI	650,00	-	650,00	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>	4,10 Potenziamento sistema Gottardo ferroviario	Quadruplicamento linea Chiasso - Monza (progettazione)	RFI	4,00	4,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x



<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>	4.15 Asse ferr Salerno-RCalabria-Palermo	Tratta Fiumetorto - Cefalù - Castelbuono	RFI	938,80	938,80	-	In Realizzazione		Realizzazione	51,48%
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Tratta Patti - Castelbuono	RFI	3905,00	-	3.905,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Tratta Patti - Messina	RFI	690,72	690,72	-	Ultimata		Realizzazione	
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Quadruplicamento Salerno - Battipaglia (progettazione)	RFI	52,00	52,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Velocizzazione Catania-Siracusa Tr. Bicocca-Targia	RFI	81,00	81,00	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Linea Catania-Siracusa raddoppio tratta	RFI	1500,00	-	1.500,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Tratta Catania Ognina - Catania centrale	RFI	120,00	120,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Messina Catania radd. Giampilieri - Fiumefreddo	RFI	2.270,00	258,23	2.011,77	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Battipaglia-Paola-Reggio C. adeg. Tecnologico	RFI	230,00	230,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	In Redazione	Realizzazione	
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Nuovo collegamento Palermo - Catania	RFI	2.851,00	-	2.851,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Ponte sullo Stretto: opere ferr. Connesse (progettazione)	RFI	20,00	20,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>04.Corridoio Plurimodale Tirrenico Nord Europa</b>		Potenziamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica	RFI	420,00	420,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x

<b>05.Corridoio Plurimodale Adriatico</b>	5.05 Asse Ferroviario Bologna-Bari-Lecce	Completamento raddoppio Bari - Taranto	RFI	259,30	260,00	- 0,70	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>05.Corridoio Plurimodale Adriatico</b>		Raddoppio Bari-Taranto (tratta S.Andrea-Bitetto)	RFI	219,27	219,26	0,01	Attesa Progetto Esecutivo		Realizzazione	19,99%
<b>05.Corridoio Plurimodale Adriatico</b>		Variante Bari-Taranto nel Nodo di Bari	RFI	61,97	-	61,97	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>05.Corridoio Plurimodale Adriatico</b>		Nodo di Falconara - I Lotto Funzionale	RFI	174,00	174,00	-	Attesa Progetto Esecutivo		Realizzazione	
<b>05.Corridoio Plurimodale Adriatico</b>		Nodo ferr. di Falconara coll. con linea Adriatica	RFI	30,00	-	30,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>05.Corridoio Plurimodale Adriatico</b>		Raddoppio Pescara - Bari (tratta Termoli - Lesina)	RFI	549,00	106,00	443,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>05.Corridoio Plurimodale Adriatico</b>		Completamento nodo ferroviario di Pescara	RFI	22,55	-	22,55	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>05.Corridoio Plurimodale Adriatico</b>		Raddoppio tratte Mola - Fasano e Tutarano - Surbo	RFI	117,95	-	117,95	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>06.Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale</b>	6.05 Asse Ferroviario Bologna-Verona-Brennero	Raddoppio Bologna-Verona	RFI	810,23	810,23	-	Progetto Definitivo		Progettazione	x
<b>06.Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale</b>		Raddoppio Bologna/Verona - Poggio Rusco/Nogara	RFI	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>06.Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale</b>		Relazione Poggio Rusco - Ferrara - Ravenna: 1° stralcio bretella Faenza	RFI	20,00	-	20,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>06.Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale</b>		Raddoppio Bologna/Verona Sub tratta: S Giovanni P/Crevalcore	RFI	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>06.Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale</b>		Sub tratta: Crevalcore/S. Felice e S. Felice/Poggio Rusco	RFI	-	-	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>06.Corridoio Plurimodale Dorsale Centrale</b>	6.10 (P) Asse Ferroviario Milano - Firenze	(P) Nodo AV/AC di Firenze	RFI	-	-	-	Attesa progetto esecutivo	Attesa Redazione	Realizzazione	
<b>09.Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>	9.05 Trasv. ferroviaria Orte-Falconara	Orte Falconara: Raddoppio Foligno Fabriano	RFI	1.918,50	-	1.918,50	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x

09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Raddoppio Orte Falconara: Posto 228 Castelplanio	RFI	573,10	-	573,10	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Potenziamento della linea ferroviaria Foligno-Perugia-Terontola	RFI	58,00	58,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Potenziamento Orte-Falconara: Spoleto-Campello	RFI	98,56	98,56	-	In Realizzazione		Realizzazione	10,33%
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Potenzia. Orte-Falconara: Castelplanio-Montecarotto	RFI	43,00	43,00	-	Ultimata		Realizzazione	
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Potenziamento Orte-Falconara: Fabriano-PM228	RFI	99,50	99,50	-	Ultimata		Realizzazione	
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Raddoppio Spoleto - Terni	RFI	532,34	17,55	514,79	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	9.10 Linea ferroviaria Passo Corese Rieti	Nuova linea Passo Corese Rieti - completamento	RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Tratta Passo Corese Osteria Nuova	RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	9.15 Trasn. ferroviaria Taranto-Sibari-R.	Raddoppio Taranto - Metaponto	RFI	340,00	-	340,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Potenziamento Metaponto - Sibari - S. Antonello	RFI	41,5	-	41,50	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico		Potenziamento infrastrutturale Gioia Tauro Taranto	RFI	42,87	-	42,87	In Realizzazione		Realizzazione	
09. Corridoio Trasversale e Dorsale Appenninico	9.20 AC Napoli - Bari	Interventi linea Cancellone-Napoli per linea AV/AC	RFI	813,00	813,00	-	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x



<b>09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>		Itinerario Napoli-Bari: raddoppio Canello-Frasso	RFI	730,00	730,00	-	Progetto Preliminare	Ricusa C. Conti	Progettazione	x
<b>09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>		Itinerario Napoli-Bari: Raddoppio Apice-Orsara	RFI	2.676,00	10,00	2.666,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>		Itinerario Napoli Bari: Radd. Frasso T. -Vitulano	RFI	986,00	171,25	814,75	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>		Collegamento tra il porto di Napoli e il nodo di Traccia	RFI	95,00	95,00	-	Progetto preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>		Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale	RFI	85,00	85,00	-	Progetto preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>		Nodo di Napoli: potenziamento capacità	RFI	77,00	77,00	-	Progetto preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>		Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase + Velocizzazione Napoli-Bari	RFI	43,00	43,00	-	Progetto preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>09.Corradoio Trasversale e Dorsale Appenninico</b>	9.25 Potenz. tecnol. veloci dors. appenn	Potenz. tecnol. veloci dors. appenninica	RFI	722,00	722,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>10.Sistemi Urbani</b>	10.35 Nodo di Torino e access. ferr.: pr	Nodo di Torino e access. ferr.: prima fase	RFI	221,75	66,00	155,75	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>10.Sistemi Urbani</b>	10.80 Nodo Urbano di Roma	Realizzazione Gronda Mercati di Roma	RFI	1.392,00	23,00	1.369,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>10.Sistemi Urbani</b>		Metropolitana di Salerno I e II fase (Loop universitario)	RFI/ Comune di Salerno				Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>10.Sistemi Urbani</b>		Nodo ferroviario di Bari Nord	RFI	633,00	-	633,00	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>10.Sistemi Urbani</b>		Nodo ferroviario di Bari Sud	RFI	391,00	-	391,00	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>10.Sistemi Urbani</b>		Int. sistem. Villa S. Giovanni e Messina	RFI	-	-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x

<b>10.Sistemi Urbani</b>	10.94 Nodo di Catania	Raddoppio tratta Bicocca Catenanuova	RFI	415,00	430,00	-	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>10.Sistemi Urbani</b>		Nodo di Catania interrimento stazione centrale	RFI	580,00	12,98	567,02	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>10.Sistemi Urbani</b>	10.99 Nodo ferroviario di Palermo	Nodo ferroviario di Palermo	RFI	1077,25	1.077,25	- 0,00	In Realizzazione		Realizzazione	79,78
<b>11.Piastra Logistica Sardegna</b>	11.40 Fermata colleg. capol/aerop.Cagliari	Coll. ferr. tra il capoluogo e l'aeroporto Elmas	RFI	11,01	11,01	-	In Realizzazione	Attesa Redazione	Realizzazione	
<b>11.Piastra Logistica Sardegna</b>	11.45 Int. velocizz. sulla dors. Cagliari	Interv. velocizz. sulla dors. Cagliari-Oristano	RFI	130,00	130,00	-	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>11.Piastra Logistica Sardegna</b>		Impianti: PRG Stazione di Cagliari Interscambio Metro-Treno	RFI	10,00	-	10,00	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>12.HUB Portuali</b>		Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste	RFI	77,60	-	77,60	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>12.HUB Portuali</b>		Polo intermodale di Ronchi dei Legionari comprensivo della nuova stazione intermodale di Ronchi aeroporto	RFI/Aeroporto FVG S.P.A.	17,20	10,30	6,90	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>12.HUB Portuali</b>		Collegamenti ferroviari piattaforma logistica di Trieste: raddoppio Cervignano (strasoldo)-Udine PM Vat e nodo di Udine	RFI	250,00	11,25	238,75	Progetto Preliminare	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>12.HUB Portuali</b>		Hub Portuale di Ravenna: infrastrutture ferroviarie retroportuali	RFI	70,00	-	70,00	Progetto definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer</b>	14.10 Coll. ferroviari Aeroporti Verona	Collegamenti ferroviari all'Aeroporto Verona	RFI	90,40	-	90,40	Progetto Preliminare	In Redazione	Progettazione	x
<b>14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer</b>		Collegamento ferroviario Aeroporto Venezia	RFI	223,92	1,23	222,69	Progetto Definitivo	Attesa Redazione	Progettazione	x



<b>14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer</b>	14,40 Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio	Collegamento a Milano da Nord (diretrice Sempione)	RFI		-	-	Progetto Preliminare	In Istruttoria	Progettazione	x
<b>14.Grandi HUB Aeroportuali - Allacciamenti Str/Fer</b>		Collegamento ferroviario a Bergamo e Milano: connessione aeroporto e città di Bergamo	RFI / SACBO		-	-	Studio di fattibilità	Attesa Redazione	Progettazione	x
<b>20.0 Decreto del fare</b>	20.00 Decreto del fare	Programma interventi RFI	RFI	576,00	576,00	-	Attesa Progetto Esecutivo	In Redazione	Realizzazione	
<b>21.0 Decreto Destinazione Italia</b>	21.0 Decreto Destinazione Italia	allacci ferroviari Porto di Trieste: Rifunionalizzazione Stazioni di Trieste Campo Marzio e linee di collegamento	RFI	50,00	50,00	-			Progettazione	x
<b>21.0 Decreto Destinazione Italia</b>	21.0 Decreto Destinazione Italia	allacci ferroviari Porto di Genova: collegamento del Porto di Genova con il Parco Campasso e con le linee dei Giovi	RFI	25,80	25,80	-			Progettazione	x
<b>21.0 Decreto legge 133/2014</b>	22.0 Decreto legge 133/2014	Quadruplicamento della linea ferroviaria Lucca Pistoia	RFI	250,00	250,00	-			Progettazione	x
<b>21.0 Decreto legge 133/2014</b>	22.0 Decreto legge 133/2014	messa in sicurezza asse ferroviario Cuneo Ventimiglia	RFI	29,00	29,00	-			Progettazione	x
				85229,02	24686,052	60131,188				