

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dell'amministratore delegato del Gruppo FS italiane, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la <i>governance</i> dell'infrastruttura ferroviaria (atto n. 40). .....	64
--	----

##### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle nuove tecnologie delle telecomunicazioni, con particolare riguardo alla transizione verso il 5G ed alla gestione dei <i>big data</i> ( <i>Deliberazione</i> ) .....	64
ALLEGATO ( <i>Programma</i> ) .....	72

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 46 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	65
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la <i>governance</i> dell'infrastruttura ferroviaria. Atto n. 40 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .	70
Sull'ordine dei lavori .....	71
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	71

##### AUDIZIONI INFORMALI

*Giovedì 27 settembre 2018.*

Audizione dell'amministratore delegato del Gruppo FS italiane, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria (atto n. 40).

L'audizione informale è stata svolta dalle 8.35 alle 9.40.

##### INDAGINE CONOSCITIVA

*Giovedì 27 settembre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.*

**La seduta comincia alle 14.25.**

Indagine conoscitiva sulle nuove tecnologie delle telecomunicazioni, con particolare riguardo alla transizione verso il 5G ed alla gestione dei *big data*. (*Deliberazione*).

Alessandro MORELLI, *presidente*, comunica che la riunione odierna è finaliz-

zata alla deliberazione del programma dell'indagine conoscitiva.

Sulla base di quanto convenuto in sede di ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ed essendo stata acquisita l'intesa con il Presidente della Camera dei deputati, propone lo svolgimento di un'indagine conoscitiva sulle nuove tecnologie delle telecomunicazioni, con particolare riguardo alla transizione verso il 5G ed alla gestione dei *big data*.

L'indagine conoscitiva si concluderà entro il 31 marzo 2019 e si svolgerà sulla base del programma definito (*vedi allegato*).

La Commissione approva la proposta del presidente.

**La seduta termina alle 14.30.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Giovedì 27 settembre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.*

**La seduta comincia alle 14.30.**

**Schema di contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 46.**

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

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), *relatrice*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (A.G. 46).

Il contratto di programma, parte investimenti è lo strumento che individua gli investimenti necessari allo sviluppo e al mantenimento in efficienza dell'infrastrut-

tura ferroviaria, definendo, in particolare, gli interventi e le opere da realizzare, il loro ordine di priorità, il costo degli interventi e delle opere nonché le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato. Lo schema di contratto di programma 2017-2021, parte investimenti è stato assegnato l'11 settembre 2018, ed il termine per l'espressione del parere, in base all'articolo 1 della legge n. 238 del 1993, è di 30 giorni dalla data di assegnazione (quindi l'11 ottobre 2018).

La struttura del contratto di programma è abbastanza diversa rispetto a quella dei precedenti documenti esaminati da questa Commissione nella scorsa legislatura.

Lo schema all'esame contiene, infatti, non soltanto gli investimenti in essere nel periodo di vigenza del contratto ma anche quelli afferenti ad un piano di investimenti decennale (con l'indicazione dei relativi fabbisogni) nonché, in un'apposita sezione, l'indicazione delle opere in programma la cui progettazione avrà inizio « oltre piano » (ossia oltre il 2026).

Ciò consente una visione di più ampio respiro dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, favorendo un'analisi più dettagliata delle diverse priorità di intervento. Inoltre sono presenti, per la prima volta, dieci appendici al contratto che forniscono una rilevante mole di informazioni dettagliate sugli interventi oggetto del contratto.

La nuova struttura del contratto dipende dalle richieste formulate dal CIPE in sede di approvazione dell'aggiornamento 2015, dell'aggiornamento 2016 del contratto oltre che dal parere reso sullo schema il 7 agosto 2017. Hanno contribuito a incidere sulla formulazione del contratto anche il pronunciamento della Corte dei conti e dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Lo schema di contratto è accompagnato da una relazione informativa e da una sintesi delle principali variazioni predisposte dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Contiene poi un'articolata premessa nella quale sono riportate le disposizioni

normative e gli atti che hanno avuto incidenza sul contenuto del contratto di programma e successivamente le variazioni al quadro finanziario. Seguono gli articoli del Contratto di programma, le tavole di sintesi, le tabelle, l'allegato contenente la relazione informativa redatta da Rete ferroviaria italiana, cui si accompagnano 10 appendici e un annesso. Tra le appendici segnala all'attenzione dei colleghi l'appendice 5, nella quale sono riportate sintetiche schede descrittive dei singoli progetti e programmi, il quadro finanziario, l'evoluzione dei costi e delle coperture, lo stato di avanzamento del progetto e i benefici associati all'intervento. Assai interessanti anche l'appendice 7, che indica la destinazione specifica delle risorse di cui all'articolo 1, comma 140, della legge di bilancio 2017, e l'appendice 10 che fornisce una visione degli investimenti ferroviari secondo una ripartizione territoriale.

Esaminando sinteticamente l'articolato, segnala che l'articolo 1 reca l'oggetto e la struttura del contratto. In particolare, prevede che formi oggetto del contratto: la realizzazione di investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, il miglioramento della qualità dei servizi e l'*upgrading* dei livelli di sicurezza al fine di ottemperare ad innovazioni normative e tecnologiche; le modalità di finanziamento delle suddette attività. La disposizione specifica che anche le Tavole di sintesi le Tabelle e la Relazione informativa allegata costituiscono parte integrante del Contratto e vincolano le parti. L'articolo 2 contiene le definizioni, mentre l'articolo 3 dispone che il contratto abbia validità a decorrere dalla sottoscrizione e che la relativa scadenza è fissata al 31 dicembre 2021. Alla scadenza, nelle more della sottoscrizione del successivo contratto, la società si impegna, su richiesta del Ministero da presentarsi tempestivamente e, in ogni caso, almeno dodici mesi antecedenti la scadenza, a proseguire nella realizzazione degli investimenti ai medesimi patti e condizioni del Contratto, per un congruo periodo di tempo, comunque non superiore a dodici mesi. Fino all'entrata in

vigore del nuovo contratto dovranno essere assicurati i trasferimenti di risorse relativi alle opere di cui alla sezione 1 (ossia le opere in corso) Su richiesta di ciascuna Parte contrattuale, a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, le Parti provvederanno alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento, d'intesa tra le parti e con il MEF, per tener conto di interventi legislativi che abbiano impatto sui contenuti sostanziali del contratto. A questo proposito ricorda che il decreto-legge n. 148 del 2017 (articolo 15, comma 1-*bis*) ha limitato il parere parlamentare ai soli aggiornamenti dei contratti di programma che contengano modifiche sostanziali. Per sostanziali si intendono le modifiche che superano del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento.

L'articolo 4 individua analiticamente gli obblighi gravanti sul Gestore, volti sostanzialmente a prevedere la puntuale attuazione dei piani di potenziamento e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, secondo quanto previsto nel contratto, nonché una serie di obblighi di monitoraggio, di collaborazione e informativi nei confronti del Ministero e del CIPE. L'articolo 5 descrive dettagliatamente le fonti di finanziamento del Contratto di programma precisando in particolare che le risorse siano a carico degli appositi capitoli del bilancio dello Stato, dei programmi di finanziamento dell'Unione europea (FESR e CEF), nonché dei bilanci di da regioni ed enti locali (tali dati sono riportati nella Tavola 2, riportata a pag. 29). L'articolo descrive anche la documentazione che il gestore dell'infrastruttura deve trasmettere al MIT e al MEF, con riferimento all'avanzamento degli interventi e all'eventuale scostamento tra interventi eseguiti e pagamenti ricevuti. La disposizione regola altresì l'ipotesi (opposta alla precedente) nella quale l'ammontare dei pagamenti effettuati a beneficio del gestore dell'infrastruttura sia superiore rispetto al valore delle contabilizzazioni corrispon-

denti all'avanzamento progressivo dei lavori. Le risorse di cui alla tavola 2 sono garantite al gestore anche nel periodo di eventuale *vacatio* contrattuale in attesa dell'entrata in vigore del nuovo contratto. L'articolo 6 riconosce al Gestore la facoltà di realizzare tutte le modificazioni del proprio assetto organizzativo interno e di stipulare accordi aggiuntivi al contratto con regioni e/o con enti territoriali, dandone, entro sessanta giorni puntuale informazione al MIT per la sua preventiva autorizzazione, rilasciata ai soli fini della verifica dell'assenza di effetti negativi sul contratto. È inoltre ammessa la possibilità per Rete ferroviaria italiana di concludere accordi con regioni e gestori delle linee ferroviarie regionali per realizzare interventi di potenziamento e sviluppo delle citate linee ovvero per disporre il subentro nella gestione delle stesse a favore della medesima società RFI, definendo gli oneri contrattuali e le relative coperture.

L'articolo 7 disciplina i poteri e i compiti del concedente, sancendo che il Ministero esercita tutte le attività necessarie a verificare l'esatto adempimento di tutti gli obblighi derivanti al Gestore dal contratto, in particolare i gradi di conformità alla programmazione e lo stato della progettazione e/o dei lavori. L'articolo 8 dispone in merito alla procedura di valutazione delle *performance* del Gestore e alle relative penalità. La metodologia di calcolo delle *performance* è indicata nell'appendice n. 9. La misurazione è effettuata sulla base di un paniere costituito da tutti i progetti di investimento rilevanti, articolati per tipologia omogenea, per i quali è già stata approvata la progettazione definitiva. Sono rappresentati gli indicatori nonché la formula da applicare per l'effettuazione della misurazione. Le sanzioni previste sono comprese tra l'1 e il 2 per cento della produzione annua obiettivo dell'intervento, a seconda dell'entità dello scostamento (tra il 15 e il 30 per cento, tra il 30 e il 50 per cento ovvero oltre il 50 per cento), non incidono sulla dotazione finanziaria destinata alla realizzazione dell'intervento medesimo e, nel complesso, non possono superare l'importo di due milioni di euro

per anno. L'articolo 9 concerne le modalità di irrogazione delle sanzioni mentre l'articolo 10, aggiunto a seguito dell'intervento dalla Corte dei conti, disciplina la clausola risolutiva espressa. L'articolo 11 prevede l'obbligo di vigilanza da parte del MIT stabilendo che anche sulla base dei dati del monitoraggio e della rendicontazione il Ministro possa effettuare attività di audit documentali sugli interventi e sui livelli di qualità oggetto del contratto, nonché verifiche, ispezioni e controlli diretti e indiretti sull'attività del gestore. L'articolo 12 dispone la cessata efficacia di ogni disposizione riguardante la gestione degli investimenti contenuta nei precedenti contratti di programma e nei loro addenda, in vigore fra le parti anteriormente alla data di sottoscrizione del contratto in oggetto, fatte salve, in ogni caso, le autorizzazioni di spesa e i crediti del Gestore nei confronti dello Stato. L'articolo 13 concerne le comunicazioni tra le parti mentre l'articolo 14 individua la legge applicabile al contratto e il foro competente.

Sotto il profilo del contenuto, lo schema prevede nuovi finanziamenti contrattualizzati, per un importo pari a 13.925 milioni di euro, cui vanno sottratti definanziamenti per 666 milioni di euro. Pertanto si registra un saldo incrementale nel contratto pari a circa 13.259 milioni di euro.

Il valore del portafoglio dei progetti del Contratto di Programma 2017-2021 è pari a 65,958 miliardi di euro. Le opere ultimate prima dell'entrata in vigore di tale contratto sono pari a 60,669 miliardi di euro. I fabbisogni finanziari indicati per il periodo di vigenza del contratto di programma sono pari a circa 35 miliardi di euro, oltre la metà delle risorse necessarie alla realizzazione delle opere. Con riferimento al piano decennale, il fabbisogno stimato per il quinquennio 2022 – 2026 è pari a 42 miliardi di euro. Con riferimento invece alle opere in programma per il periodo successivo al 2026, inserite nella parte programmatica del piano si stima un fabbisogno di 59 miliardi di euro.

Passando all'esame delle fonti di finanziamento dalle quali deriva l'incremento di risorse per il quinquennio, rilevano, in ordine di importo: il Fondo istituito ai sensi degli articoli 1, commi 140-142, della legge di bilancio 2017 da cui provengono 9.860 milioni di euro (di cui 471 per il pagamento di oneri di ammortamento); le risorse del Fondo sviluppo e coesione assegnate con le delibere CIPE n. 25 e 26 del 2016 da cui provengono 2.289 milioni di euro (assegnati alla « cabina di regia » per 1.854,4 milioni di euro e ai patti per il sud per 430 milioni di euro); quanto disposto dall'articolo 10 del decreto-legge n. 193 del 2016 che ha assegnato 720 milioni di euro per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge della rete; i programmi europei di cui ai PON 2007-2013 e 2014-2020 con i quali sono stati assegnati 477 milioni di euro (principalmente diretti a finanziare gli interventi sulla tratta Napoli-Bari e su quella Messina-Catania-Palermo), del Piano azione e coesione connesso al PON 2014-2020 per 141 milioni di euro nonché dei fondi CEF per 50 milioni di euro; le risorse destinate dalla legge di bilancio 2017 per la linea ferroviaria Ferrandina-Matera per 210 milioni di euro. Le ulteriori risorse derivano dalla riassegnazione dei fondi CIPE originariamente previsti per la realizzazione della circonvallazione di Trento alla parziale copertura del sesto lotto costruttivo del tunnel del Brennero (70 milioni di euro), dall'attribuzione di fondi originariamente destinati alle finalità di cui all'articolo 1, comma 294, della legge n. 190 del 2014 e non attribuite alle imprese ferroviarie, ai sensi dell'articolo 47-bis, comma 6, del decreto-legge n. 50 del 2017 (49 milioni di euro) e da nuove intese con enti locali (o altro) per 59 milioni di euro.

Quanto ai definanziamenti (pari, come detto, a 666 milioni di euro complessivi), la principale riduzione è riconducibile all'intervento sul capitolo 7122, sul secondo piano di gestione, per 375 milioni di euro. Ulteriori 147 milioni di euro derivano da riduzioni di risorse europee.

Con riferimento ai singoli ambiti di intervento, si evidenzia di seguito la suddivisione degli interventi per classi tipologiche.

La classe A01 concerne gli interventi per « sicurezza ambiente ed adeguamento ad obblighi di legge » e prevede l'assegnazione di +1.979 milioni di euro a fronte di una riduzione di 21 milioni di euro. La destinazione del significativo incremento delle risorse per questa tipologia di investimenti è, in via principale (per oltre i tre quarti dello stanziamento) destinata a queste cinque tipologie di intervento: il rafforzamento dell'armamento ferroviario (868 milioni di euro di incremento), la soppressione di passaggi a livello (166 milioni di euro di incremento), il miglioramento dell'accessibilità ed adeguamento agli obblighi di legge (165 milioni di euro), l'idrogeologia (155 milioni di euro), i sistemi per il controllo di marcia treno (120 milioni di euro). I definanziamenti sono estremamente modesti ed incidono per 17 milioni di euro sulle prime due tipologie di stanziamento sopra ricordate.

La classe A02 tecnologie per la circolazione e l'efficientamento vede l'attribuzione di ulteriori 689 milioni di euro a fronte di una riduzione di 1 milione di euro. L'incremento ampiamente più significativo per questa tipologia di intervento riguarda l'investimento in tecnologie per la circolazione, al quale sono assegnati approssimativamente i due terzi dell'aumento delle risorse, (453 milioni di euro) e in tecnologie ERMTS (96 milioni di euro).

La classe A03 è relativa alla valorizzazione turistica delle ferrovie minori alla quale sono destinati 36 milioni di euro. Le tratte finanziate nell'ambito del contratto di programma sono le seguenti: Avellino-Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia; Palazzolo-Paratico; Asciano-Monte Antico; Agrigento-Porto Empedocle, nonché Benevento-Pietrelcina e Campobasso-Teroli. È inoltre previsto un intervento in prossimità del confine francese sulla linea Cuneo-Ventimiglia volto a consentire ai treni francesi di raggiungere il confine (Limone Piemonte e Olivetta). Con riferimento a



questa tipologia di interventi il costo totale delle opere è pari a 235 milioni di euro mentre il fabbisogno finanziario nel quinquennio è pari a 80 milioni di euro.

La classe A04, valorizzazione delle reti regionali, vede un incremento delle risorse assegnate di 1.371 milioni di euro a fronte di una riduzione di 55 milioni di euro. Con riferimento al finanziamento di interventi su reti regionali, le ulteriori risorse assegnate sono principalmente dirette a finanziare la prima fase del raddoppio della tratta Codogno-Cremona-Mantova (assegnati 334 milioni di euro), l'elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento delle linee Salerno-Mercato San Severino-Benevento e Mercato San Severino-Codola-Sarno (230 milioni di euro) nonché gli interventi sulle tratte ferroviarie Empoli-Siena (85 milioni di euro), per il ripristino della linea Palermo-Trapani via Milo (74 milioni di euro), per l'elettrificazione della linea Trento-Bassano (59 milioni di euro) e per la penetrazione urbana nella città di Manfredonia (50 milioni di euro). A tali interventi si aggiungono risorse per *l'upgrading* infrastrutturale e tecnologico dei vari bacini geografici (complessivamente 270 milioni di euro di cui 90 per il bacino sud e isole, 80 milioni di euro per il bacino centro, 24 milioni per il bacino nord-ovest e 76 milioni per il bacino nord est). Le riduzioni di risorse riguardano per 29 milioni di euro la messa in sicurezza della linea Cuneo-Ventimiglia il cui finanziamento (ai sensi del decreto-legge n. 133 del 2014) è stato attribuito alla regione Piemonte e non a Rete ferroviaria italiana. Si registra anche una rimodulazione per 20 milioni di euro per l'ammodernamento delle tratte ferroviarie siciliane.

La classe A05 concerne i programmi per le città metropolitane e vede un incremento di 1.028 milioni di euro a fronte di una riduzione di 143 milioni di euro. I più importanti incrementi delle risorse riguardano il potenziamento dell'intermodalità (245 milioni di euro) e in particolare il piano stazioni (225 milioni dei citati 245). Sotto il profilo degli interventi localizzati è invece assai rilevante l'assegnazione di 235 milioni di euro per la siste-

mazione del nodo di Catania. Incrementi di risorse concernono anche il nodo di Firenze (100 milioni di euro), Milano (75 milioni di euro), Napoli (71 milioni di euro), Genova (61 milioni di euro), Roma (39 milioni di euro), Venezia (29 milioni di euro), Bologna (25 milioni di euro). Le rimodulazioni concernono il nodo di Bari (173 milioni di euro, di cui 18 milioni di euro di riduzioni), il nodo di Palermo (29 milioni di euro), la tratta Fiumetorto-Castelbuono della linea Messina-Palermo (25 milioni di euro). Viene inoltre ridotta l'assegnazione di risorse per *l'upgrading* del nodo di Roma (22 milioni di euro).

La classe A06 programma porti e interporti – ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete vede un incremento di 219 milioni di euro. Oltre a 130 milioni di euro destinati in via generale all'infrastrutturazione di porti e terminali, le risorse sono destinate per 25 milioni di euro al nodo intermodale di Brindisi e per un identico importo allo scalo merci Bari Lamasinata. Al porto di Trieste sono destinati finanziamenti per interventi per 17 milioni di euro, 13 milioni di euro concernono lo scalo Torino Orbassano e 10 milioni di euro il terminale Rivalta Scrivia.

La Classe A07, programma aeroporti – accessibilità su ferro prevede l'assegnazione di ulteriori risorse per 481 milioni di euro. Le risorse aggiuntive sono quasi integralmente destinate a finanziare l'accesso ferroviario all'aeroporto di Venezia (411 milioni di euro). Le ulteriori risorse aggiuntive finanziano gli interventi concernenti il collegamento con l'aeroporto di Genova (68 milioni di euro). Due milioni di euro sono infine destinati al collegamento ferroviario con l'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

Per la classe A08, direttrici di interesse nazionale si registrano nuove risorse per 5.458 milioni di euro a fronte di una riduzione di 444 milioni di euro. I principali interventi finanziati nell'ambito della presente classe tipologica sono aggregati in ragione delle direttrici alle quali afferiscono. Alla direttrice Liguria Alpi sono attribuiti 226 milioni di euro impu-

tabili al quadruplicamento della Tortona-Voghera (100 milioni di euro), alla velocizzazione della linea Genova-Milano (50 milioni di euro) e all'adeguamento del corridoio TEN-T Reno-Alpi, 1° fase (65 milioni di euro). Sulla direttrice trasversale sono assegnati 110 milioni di euro. Sulla direttrice Venezia-Mestre-Udine sono assegnati 220 milioni di euro, metà dei quali concernono il ripristino della linea dei bivi di Venezia Mestre. Si segnalano anche 35 milioni di euro per la progettazione preliminare dell'*upgrade* della linea storica Trieste-Diva a. Sulla direttrice centrale e tirrenica nord sono assegnati 456 milioni di euro in massima parte diretti all'adeguamento prestazionale del corridoio scandinavo mediterraneo (127 milioni di euro) e all'*upgrading* tecnologico della direttrice (327 milioni di euro). Con riferimento alla direttrice tirrenico-ionica le nuove risorse sono pari a 504 milioni di euro diretti principalmente al completamento del raddoppio ferroviario della linea Bari-Pescara (150 milioni di euro) e all'adeguamento e alla velocizzazione della linea jonica, tratta Sibari-Melito-Porto Salvo (307 milioni di euro). Con riferimento alle trasversali appenniniche sono assegnati 155 milioni di euro diretti principalmente alla realizzazione delle opere prioritarie della linea Roma-Pescara, in particolare il raddoppio della tratta Chieti-Pescara e la velocizzazione della tratta Sulmona-Chieti (126 milioni di euro). Sulla direttrice Napoli-Bari sono assegnati ulteriori 491 milioni di euro, la metà dei quali sono assegnati per il raddoppio della tratta Frasso Telesino-Vitulano (246 milioni di euro). Le rimanenti risorse sono in realtà oggetto di rimodulazioni. Sulla direttrice Salerno-Taranto (+230 milioni di euro) si registra l'inserimento a contratto dei 210 milioni di euro previsti per la realizzazione della tratta Ferrandina-Matera. La quota più rilevante degli incrementi di finanziamento ascrivibili a questa classe di interventi è destinata alla direttrice Napoli-Palermo, per la quale è previsto un incremento di 2 miliardi e 419 milioni di euro in massima parte investita in Sicilia sulle tratte Giam-

pilieri-Fiumefreddo (+1.293 milioni di euro) e sul nuovo collegamento Palermo-Catania (+1.049 milioni di euro). Sono infine destinati 187 milioni di euro alla rete sarda, in massima parte diretti agli interventi sulla linea S. Gavino-Sassari-Olbia, in particolare la variante Bauladu e Bonorva-Torralba (174 milioni di euro). Ulteriori 460 milioni di euro sono destinati a studi e al fondo di salvaguardia.

Non si riscontrano variazioni nella classe A09 sviluppo infrastrutturale Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Passando alla tabella B, relativa alle infrastrutture realizzate per lotti costruttivi non funzionali le nuove risorse assegnate sono pari a 2.661 milioni di euro. Tali risorse sono così distribuite: alla realizzazione del quinto lotto costruttivo del Terzo valico di Giovi sono assegnati 1.550 milioni di euro; alla tratta Brescia-Verona sulla linea AV-AC Milano Verona 607 milioni di euro; al quinto e al sesto lotto costruttivo del nuovo valico del Brennero 504 milioni di euro.

Il respiro strategico nonché il rilievo anche economico del contratto di programma rende indispensabile acquisire elementi informativi adeguati sui contenuti di questo contratto. Sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'esame in Commissione, provvederà quindi a predisporre la proposta di parere.

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

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.**

**Atto n. 40.**

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del

giorno, rinviato nella seduta del 18 settembre 2018.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), *relatore*, preannuncia la presentazione di una proposta di parere sul provvedimento in esame che terrà conto anche degli elementi informativi acquisiti nel corso delle audizioni e del parere espresso dalla Conferenza Stato-regioni.

**Sull'ordine dei lavori.**

Davide GARIGLIO (PD) segnala di aver presentato, già da tempo, una richiesta di accesso agli atti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito al decreto ministeriale di nomina della commissione di vigilanza istituita presso il medesimo ministero, i cui nomi sono stati annunciati anche dal ministro Toninelli

nel corso della recente audizione presso la Commissione trasporti. Chiede alla presidenza di intervenire affinché il ministero possa evadere tempestivamente tale richiesta.

Alessandro MORELLI, *presidente*, conferma al collega Gariglio la disponibilità della presidenza a farsi portavoce di tale sollecitazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina 14.50.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.50 alle 15.15.



## ALLEGATO

**Indagine conoscitiva sulle nuove tecnologie delle telecomunicazioni,  
con particolare riguardo alla transizione verso il 5G ed alla gestione  
dei *big data*.****PROGRAMMA**

Il rapido sviluppo delle tecnologie nelle telecomunicazioni apre sempre più di frequente nuovi scenari, nei quali si ampliano le opportunità per i cittadini e per le imprese. Al momento, si profila una nuova fase per l'ecosistema digitale, caratterizzata dalla capacità di raccogliere e scambiare dati e informazioni con una velocità ed una precisione in precedenza non consentite. Al contempo si prospettano nuovi rischi, legati proprio alla accresciuta quantità di dati e informazioni che possono essere raccolti ed elaborati nonché alla sicurezza del loro corretto utilizzo.

L'indagine conoscitiva intende soffermarsi in particolare sugli sviluppi legati al 5G, la quinta generazione di tecnologia delle telecomunicazioni mobili, che consentirà di trasmettere quantità notevolmente superiori di dati in tempi ridottissimi, favorendo anche il decollo dell'*Internet of Things* (IoT), in cui entrano a far parte della rete anche gli oggetti, e aprirà la strada per la convergenza di servizi fissi, mobili e di radiodiffusione. Sarà altresì oggetto di attenzione il tema dell'elettromagnetismo.

Un secondo aspetto che l'indagine intende approfondire riguarda il tema dei cd. *Big Data*, ossia della raccolta ed analisi di elevate quantità di dati, compresi i dati personali, provenienti da fonti diverse, che sono oggetto di trattamento automatizzato mediante algoritmi informatici o altre tecniche avanzate. I progressi delle tecnologie di comunicazione e l'imponente utilizzo di dispositivi elettronici e dei nuovi e sempre

più variegati strumenti messi a disposizione della rete hanno determinato l'accumulo di vasti insiemi di dati in costante crescita che, una volta elaborati, consentono di tracciare un quadro prima non immaginabile del comportamento umano e dell'intera società.

L'indagine intende analizzare le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie, da cui possono trarre origine relevantissimi benefici per i cittadini, ad esempio nel campo della sicurezza dei trasporti o per il funzionamento delle città intelligenti, mettendo a fuoco i rischi connessi alla sempre più rapida circolazione dei dati, anche al fine di elaborare proposte.

L'attività dell'indagine si articolerà principalmente in audizioni di soggetti rilevanti ai fini dei temi trattati e, ove necessario, in sopralluoghi al di fuori della sede parlamentare, previamente autorizzati dal Presidente della Camera.

Le audizioni riguarderanno in particolare: rappresentanti del Governo, delle Autorità di garanzia, delle istituzioni europee e degli enti territoriali; operatori ed imprese del settore delle telecomunicazioni; dirigenti e funzionari del Governo competenti in materia; esperti di *cybersecurity*; associazioni di categoria ed organizzazioni sindacali; associazioni dei consumatori e di tutela dell'ambiente; università, istituti di ricerca ed esperti della materia.

L'indagine si concluderà entro il 31 marzo 2019.