

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### 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>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i> ) .....	145
ALLEGATO ( <i>Parere approvato</i> ) .....	148
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	147

#### ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 25 ottobre 2018. — Presidenza del vicepresidente Diego DE LORENZIS. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Michele Dell'Orco.

#### La seduta comincia alle 11.35.

**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.**

(*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni*).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di contratto di programma all'ordine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta del 24 ottobre.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri la relatrice

ha illustrato una proposta di parere favorevole con condizioni ed osservazioni.

Arianna SPESSOTTO (M5S), *relatrice*, esprime apprezzamento per il lavoro svolto con la collaborazione dei gruppi di maggioranza e di minoranza per la costruzione di un parere della Commissione ampiamente condiviso.

Presenta quindi una nuova proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato*).

Rispetto alla proposta di parere depositata nella precedente seduta, segnala alcune modifiche sia nelle premesse che alle condizioni di cui alle lettere *c*) e *d*), nonché alle osservazioni sulla base di quanto emerso nel dibattito fin qui svoltosi e con il contributo dei colleghi intervenuti.

In particolare evidenzia l'inserimento di una nuova osservazione relativa al completamento dell'elettificazione della tratta Parma-Brescia e, a seguito di ulteriori approfondimenti, la soppressione delle osservazioni relative alla tratta regionale della regione Sardegna Nuoro-Macomer, allo studio di fattibilità per la ferrovia Finale Ligure-Andora e al completamento delle fermate dell'SFM di Torino.

Luciano PIZZETTI (PD) ringrazia la relatrice per il prezioso lavoro di mediazione svolto e gli esponenti della maggioranza per la disponibilità mostrata a valutare le richieste di modifica ed approfondimento su alcune questioni delicate contenute nella proposta di parere.

Desidera altresì ringraziare il Governo per aver atteso oltre i termini previsti l'espressione del parere da parte della Commissione.

Rileva peraltro che nelle premesse risultano confermate le previsioni in materia di analisi costi/benefici che il suo gruppo non può certamente condividere, nonché manifesta una ferma contrarietà sull'osservazione n. 15 della nuova proposta di parere, relativa all'Alta velocità della linea Napoli-Bari, progetto che risulta in fase di aggiudicazione e sul quale ritiene non bisognerebbe interferire, anche al fine di evitare l'apertura di un contenzioso.

Tutto ciò premesso, apprezzando l'impianto proposto ed articolato della proposta di parere, chiede alla presidenza che essa sia posta in votazione per parti separate, con riferimento alla parte premissiva ed all'osservazione n. 15.

Carlo FIDANZA (FdI) esprime contrarietà sulla parte relativa alle premesse della proposta di parere, che prevede un espresso riferimento alle risultanze dell'analisi costi/benefici sulle nuove opere infrastrutturali da realizzare. Nel merito dichiara un orientamento favorevole sui progetti delle singole opere e condivide l'opportunità di votare per parti separate la proposta di parere al fine di consentire a tutti i gruppi una compiuta espressione delle proprie posizioni.

Roberto ROSSO (FI) esprime apprezzamento per il lavoro svolto dalla relatrice e per la disponibilità manifestata a valutare le richieste anche dei gruppi di opposizione. Dopo avere espresso soddisfazione per la soppressione dell'osservazione relativa all'SFM di Torino, si dichiara contrario ad attribuire un ruolo specifico alle future analisi costi/benefici che potrebbero ritardare la realizzazione di im-

portanti opere. Preannuncia quindi un voto di astensione, a meno che non si possa procedere alla votazione per parti separate.

Elena MACCANTI (Lega) ringrazia la relatrice per il lavoro svolto in un clima di collaborazione costruttiva che dimostra la capacità della Commissione di entrare nel merito delle decisioni e di essere propositiva.

Nel preannunciare il proprio voto favorevole sulla parte premissiva del parere, auspica che le annunciate analisi costi/benefici non ritardino la realizzazione di opere strategiche già avviate e che siano svolte in tempi ragionevolmente rapidi.

Più in generale auspica, anche in vista dei futuri aggiornamenti del Contratto di programma, un coinvolgimento della Commissione anche nella fase preliminare di elaborazione dei contratti.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) esprime soddisfazione per il lavoro svolto con il contributo di tutti i gruppi parlamentari e ritiene si sia giunti all'elaborazione di una proposta di parere ampiamente condivisa, dal momento che l'unico aspetto sul quale si è registrata una esplicita contrarietà da parte dell'opposizione riguarda la questione dell'analisi costi/benefici.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO ringrazia la relatrice e la Commissione per il lavoro svolto e si impegna a recepire le condizioni previste alla proposta di parere favorevole, nonché a valutare con attenzione le numerose osservazioni previste.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, desidera esprimere soddisfazione per il lavoro svolto dalla Commissione su un atto del Governo particolarmente complesso che definisce la politica sulla mobilità e sulla logistica. Evidenzia in particolare l'attenzione che si è voluta dare ai pendolari e alle criticità connesse con le tratte regionali, nonché all'obiettivo generale di attenuare le differenze territoriali fra il Nord ed il Sud. Sottolinea altresì come gli allegati informativi presentati unitamente

al contratto di programma siano risultati particolarmente utili ai fini dell'esame parlamentare. Ritiene infine che con il parere che la Commissione si accinge a votare si diano importanti indicazioni a RFI anche in vista dell'elaborazione dei futuri aggiornamenti del Contratto di Programma.

Sulla base della richiesta formulata dal gruppo del Partito Democratico, pone quindi in votazione la nuova proposta di parere per parti separate.

In particolare, pone in votazione la parte premissiva della proposta di parere (*vedi allegato*).

La Commissione approva.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, pone quindi in votazione la parte dispositiva

della proposta di parere con condizioni e osservazioni, ad eccezione dell'osservazione n. 15 (*vedi allegato*).

La Commissione approva.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, pone infine in votazione l'osservazione n. 15 della proposta di parere (*vedi allegato*).

La Commissione approva.

**La seduta termina alle 11.55.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 11.55 alle 12.

ALLEGATO

**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.**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni),

esaminato lo schema di Contratto di Programma 2017-2021, Parte Investimenti, sottoscritto in data 1 agosto 2017 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana Spa (A.G. 46);

premessi che:

lo schema di Contratto di Programma 2017-2021, Parte Investimenti è stato trasmesso al Parlamento in data 11 settembre 2018;

il testo, di più facile lettura rispetto al passato, è preceduto dalla relazione di sintesi, curata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che consta di 14 articoli, 5 tavole di sintesi, 4 tabelle oltre ad una relazione informativa predisposta da Rete Ferroviaria Italiana e 10 appendici;

lo schema in esame contiene gli investimenti in essere nel periodo di vigenza del Contratto, quelli afferenti ad un Piano Investimenti decennale (con l'indicazione dei relativi fabbisogni economici), nonché un'apposita sezione indicante le opere la cui progettazione avrà inizio « oltre piano » (successivamente al 2026);

lo schema di Contratto è finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria, nonché gli interventi relativi alla sicurezza della rete e all'adeguamento della stessa agli obblighi di

legge, in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria nazionale e comunitaria;

l'interesse della Commissione si è focalizzato sull'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, nonché l'appendice 7, che indica la destinazione specifica delle risorse di cui all'articolo 1, comma 140, della Legge 11 dicembre 2016, n. 232, e l'appendice 10 che fornisce una visione degli investimenti ferroviari secondo una ripartizione territoriale;

la nuova struttura del Contratto di Programma 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;

con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 16 aprile 2018, è stato individuato il primo elenco di linee ferroviarie regionali che assumono rilevanza per la rete ferroviaria nazionale e che possono essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti sulle stesse, e che lo stesso elenco potrebbe subire aggiornamenti nel tempo;

sono in corso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alcune valu-

tazioni ed analisi sul rapporto costi/benefici di alcune opere nazionali strategiche di cui si attendono le risultanze;

considerato che:

al fine di permettere prontamente gli interventi di messa in sicurezza delle linee, non previste nel precedente Contratto di Programma 2012-2016 Parte Investimenti, il presente Governo, pur non essendo stato coinvolto nella fase di contrattazione e di istruttoria, ha comunque dato seguito, con grande senso di responsabilità ed in tempi particolarmente celeri, all'*iter* di approvazione del presente Atto;

rispetto al precedente Contratto di Programma 2012-2016, il nuovo Schema di Contratto prevede maggiori finanziamenti per un importo pari a 13.925 milioni di euro, cui vanno sottratti 666 milioni di euro di finanziamenti stralciati, generando quindi un saldo incrementale pari a circa 13.259 milioni di euro;

sulla base dell'esame svolto, la Commissione ha apprezzato la maggiore attenzione riguardo alle disparità territoriali ancora presenti nel nostro Paese rispetto ai precedenti Contratti di Programma;

auspicato che:

nel prossimo Atto di aggiornamento si preveda una maggiore attenzione per riequilibrare gli investimenti, anche in funzione delle sopravvenute « analisi costi/benefici » attualmente in corso secondo le linee guida dettate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

il lavoro iniziato da questo Governo con le analisi costi/benefici diventi il presupposto fondamentale per l'inserimento o l'esclusione di ogni nuovo intervento nei futuri contratti di programma e nei relativi atti di aggiornamento;

si attui un definitivo cambiamento sul fronte del rilancio del trasporto merci ferroviario e dell'intermodalità, sul quale il nostro Paese sconta ancora un grave ritardo, ponendo al centro dello sviluppo

della rete i nodi intermodali per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti;

vengano previsti fondi specifici per rimettere in carico a RFI le ferrovie ex concesse, consentendone così il recupero e l'ammodernamento e permettendo anche la riapertura al servizio di parte delle tratte oggi soppresse, ma tecnicamente ancora funzionanti;

entro 4 mesi si proceda ad un aggiornamento del CdP-I in cui rivedere il cronoprogramma per la realizzazione di alcune opere in funzione delle priorità indicate dal Governo;

ricordato:

l'obiettivo che i Capi di Stato e di Governo Europei hanno assunto nell'ottobre 2014 per ridurre le emissioni nazionali, in base al quale si ritiene fondamentale completare la transizione di abbandono dell'uso dei combustibili fossili nei trasporti;

la priorità degli interventi volti a velocizzare e ammodernare l'infrastruttura ferroviaria esistente, al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari;

richiamati:

la possibilità di cui all'articolo 3 dello schema di Contratto secondo la quale, su richiesta di ciascuna delle Parti, a decorrere dall'anno successivo la sottoscrizione dello stesso, potranno provvedere d'intesa e con l'avallo del Ministero dell'economia e delle finanze, alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento per tener conto di eventuali interventi legislativi che abbiano un impatto sui contenuti sostanziali del Contratto;

l'articolo 15, comma 1-*bis*, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, che limita l'espressione del parere parlamentare ai soli aggiornamenti dei Contratti di programma che contengano modifiche sostanziali che superino del 15 per cento le previsioni, con riferimento ai costi e ai

fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto d'investimento;

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) per gli interventi 0291 « Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Venezia-Ronchi dei Legionari » e 0262 « Linea AV/AC Venezia-Trieste: tratta Ronchi dei Legionari-Trieste » si proceda con il ritiro dei progetti in quanto definitivamente abbandonati nel 2014, dopo aver concluso le procedure di VIA con esiti negativi, e l'utilizzo dei fondi conseguentemente risparmiati per il potenziamento della linea Venezia-Trieste (progetto 0365, costo 1.800 mln);

b) per l'intervento 1604B « Nuova linea Trieste-Divaca », si proceda con il ritiro del progetto, attualmente in fase di progettazione preliminare, e l'utilizzo dei relativi fondi per l'intervento 1604A di potenziamento della linea attuale;

c) per l'intervento A5000-1 « Nodo AV di Firenze », si proceda, in accordo con la regione Toscana e il comune di Firenze, con una revisione del progetto della stazione in zona Belfiore-Macelli, redatto dal Gruppo Norman Foster & Partners e Ove Arup, al fine di contenerne drasticamente i costi di progettazione e realizzazione;

d) dove sono previsti dei raddoppi di linea, si proceda, ove possibile, con una rivisitazione degli stessi prevedendo anziché un raddoppio integrale, dei raddoppi selettivi;

e) a dare priorità agli interventi di elettrificazione e/o all'applicazione di tecnologie « zero emission » al fine di sostituire i mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili, privilegiando le parti di territorio che ne sono completamente sprovviste;

e con le seguenti osservazioni:

1) per gli interventi 0362A « Linea AV/AC Verona-Padova: Verona-bivio Vicenza (1° lotto funzionale) », 0362B « Linea AV/AC Verona-Padova: Attraversamento di Vicenza (2° lotto funzionale) », I135 « Linea AV/AC Verona-Padova: Vicenza-Padova (3° lotto funzionale) », si valuti l'opportunità di utilizzare tecnologie che permettano la circolazione di tutte le tipologie di treni;

2) affinché l'Italia sia *leader* nella logistica e per lo switch modale, RFI, prioritariamente rispetto alle grandi infrastrutture, valuti l'adeguamento della rete TEN-T nonché dei collegamenti ai porti ed ai principali terminal terrestri agli standard del treno europeo, aventi le seguenti caratteristiche: lunghezza di 740 metri; sagoma da 4 metri; capacità di traino di 2.000 tonnellate. Si richiede inoltre che, per consentire una migliore e attenta lettura degli interventi previsti, i prossimi CdP-I e relativi aggiornamenti abbiano delle schede di dettaglio in cui siano chiariti gli adeguamenti agli *standard* del « treno europeo » per dare evidenza del soddisfacimento di tali *standard* e delle ulteriori misure eventualmente da adottare per il loro raggiungimento;

3) si valuti la possibilità di procedere ad una ricognizione sullo stato delle ferrovie turistiche, così come individuate dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, e dei fabbisogni di risorse necessari per il mantenimento in efficienza e per il ripristino delle linee più degradate;

4) per l'intervento 0365 « Potenziamento Venezia-Trieste », attualmente in fase di progetto di fattibilità, si suggerisce:

a) per la « Variante di Latisana », di valutare attentamente l'opportunità di costruire un nuovo ponte sul fiume Tagliamento, viste le numerose esondazioni registrate negli ultimi anni che hanno costretto la Regione a ripetuti interventi di adeguamento e messa in sicurezza, e la funzionalità di costruire la nuova stazione di Latisana in una zona al di fuori del centro abitato;

b) per la « Variante Ronchi dei Legionari – bivio Aurisina », il progetto di « potenziamento » attualmente prevede la realizzazione di una nuova linea tra Ronchi Aeroporto e Aurisina, con contestuale adeguamento della fermata di Ronchi Aeroporto, che, come scritto nelle schede del presente CdP-I, « terrà conto di quanto già sviluppato nell'ambito del progetto nuova linea AV/AC Ronchi dei Legionari-Trieste »: dunque si tratterebbe di costruire una nuova linea e non di potenziare l'esistente, riproponendo un progetto di perforazione del Carso, con la compromissione di una delle più importanti fonti idriche sotterranee, già bocciato due volte dalla CTVIA. Pertanto si valuti l'immediato ritiro del progetto preliminare e lo studio di nuove soluzioni di efficientamento della linea;

5) relativamente all'intervento 0269 « Collegamento ferroviario aeroporto di Verona », si valuti la possibilità di anticiparne temporalmente la realizzazione, vista l'importanza che rivestono tali collegamenti anche nella programmazione delle reti di trasporto europee;

6) relativamente all'intervento P215 « Elettrificazione linee Veneto », si valuti la possibilità di inserire la tratta Treviso – Montebelluna – Feltre – Belluno;

7) relativamente all'intervento P057B « Corridoio TEN-T Baltico-Adriatico », si valuti la possibilità di inserire la predisposizione degli impianti di Santo Stino di Livenza e Portogruaro per il ricevimento di treni merci di lunghezza pari a 740 metri (ai sensi di quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 1315/2013);

8) relativamente all'intervento P60 « Porti e interporti », si valuti la possibilità di elaborare per il Porto di Venezia (Marghera) uno studio di fattibilità con una soluzione a breve termine che preveda la possibilità di ricevere treni merci di lunghezza pari a 740 metri nell'attuale impianto di Venezia Marghera Scalo e, in una prospettiva di medio-lungo periodo, una nuova stazione ferroviaria a sud dell'attuale con nuovo collegamento verso la linea Milano – Venezia e i Bivi;

9) relativamente all'intervento I131 « Bivi », si valuti la possibilità di inserire nel progetto la soppressione dei passaggi a livello nella tratta e la predisposizione delle barriere antirumore in prossimità dei centri abitati lungo la linea;

10) relativamente all'intervento 0268 « Collegamento ferroviario Aeroporto di Venezia », in fase di progettazione definitiva, si invita a valutare se una linea a semplice binario sia sufficiente per i futuri servizi che su questa linea saranno svolti, e se possa garantire l'accesso alla stazione aeroportuale a tutte le tipologie di treni, ed in tal senso si valuti attentamente l'opportunità economica e funzionale di realizzare una stazione al di sotto del livello medio del mare;

11) per l'intervento 0333 « Interventi linea Chivasso-Aosta », si valutino alternative per velocizzare i collegamenti da Aosta e dall'Emporediese verso Torino e verso Milano;

12) per gli interventi I107A e I107B « Alta Velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e Sistema Integrato stazione Ferroviaria – Aerostazione di Lamezia Terme fasi prioritarie e completamento », si valuti la possibilità di revisionare il progetto in chiave AV/AC, al fine anche di conseguire ingenti risparmi in termini di costi pur mantenendo i benefici per l'utenza ed impiegare le somme eventualmente liberate per migliorare la dorsale jonica-calabrese, considerando che è già previsto uno stanziamento di 6 milioni di euro per lo studio di fattibilità;

13) per gli interventi 0311B e I106 « Metaponto-Sibari-Bivio S.Antonello e raddoppio Paola-Cosenza tratta bivio S.Antonello-bivio S.Lucido », si valuti la possibilità di prevedere analisi costi/benefici con linea alternativa che da Taranto scende lungo la linea Jonica fino a Catanzaro (via Metaponto), per poi attraversare l'entroterra lungo la linea attuale Catanzaro Lido-Lamezia (da potenziare) e raggiungere il porto di Gioia Tauro;

14) per l'intervento 0332B « Nodo Bari Nord », si valuti la possibilità di

prevedere uno studio di fattibilità per un nuovo tracciato che possa anche passare dall'aeroporto di Bari, mentre la linea attuale potrebbe essere utilizzata come linea metropolitana;

15) relativamente all'intervento « AV/AC Napoli-Bari », si valuti la possibilità di procedere senza la variante di « Grottaminarda » e di destinare le risorse risparmiate al potenziamento delle linee regionali campane;

16) il Porto di Augusta è individuato come porto *core* della rete Ten-T europea e questo implica – quale preconditione essenziale – che vi sia un collegamento ferroviario, attualmente non previsto dal CdP-I 2017-2021: si valuti quindi la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il collegamento dell'attuale linea ferrata con il Porto di Augusta;

17) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il collegamento dei porti di Olbia, Porto Torres e Cagliari e degli aeroporti di Olbia e Alghero con la rete ferroviaria esistente;

18) a dare evidenza degli interventi previsti dalla delibera CIPE n. 98/2017 e n. 12/2018 nel prossimo atto di aggiornamento al Contratto di Programma MIT-RFI Parte Investimenti;

19) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto;

20) si valuti l'opportunità di studiare interventi per il miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona;

21) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il potenziamento tecnologico e la velocizzazione della Milano-Chiasso, necessari per risolvere le criticità acclerate;

22) si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione delle tratte « Edolo (BS) – Mezzana (TN) »- creando un percorso ad anello tra

Brescia, la Valle Camonica, Trento e Lago di Garda –, « Edolo (BS) – Sondrio » – tramite il traforo del Mortirolo;

23) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per la riattivazione del servizio commerciale della tratta ferroviaria Novara-Varallo;

24) si valuti l'opportunità di prevedere uno studio di fattibilità per la riattivazione della tratta ferroviaria Torre Pellice – Pinerolo e per il miglioramento delle *performance* della tratta Pinerolo Torino sulla linea Pinerolo Chivasso;

25) per l'intervento 0275A e 0275B « Nuovo collegamento Palermo-Catania fasi prioritarie e completamento », si valuti la possibilità di anticipare all'attuale CdP MIT-RFI 2017-2021 le somme per l'intera copertura finanziaria del Lotto 3 e 4 e lo studio di fattibilità degli interventi di adeguamento a STI della linea storica esistente nelle tratte Dittaino-Caltanissetta e Fiumetorto-Lercara, senza le quali non si potrà mai parlare di effettiva velocizzazione e potenziamento del collegamento Palermo-Catania;

26) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per inserire una variante di tracciato della linea Catania-Siracusa, in prossimità della città di Augusta, che eviti l'attraversamento cittadino con la realizzazione di una fermata (non stazione) cittadina lungo il tracciato che lambisce le zone periferiche della città da raccordare poi alla linea ferrata all'interno del porto di Augusta;

27) si valuti la possibilità di prevedere studi di fattibilità sulla realizzazione di fermate cittadine e linee metropolitane di superficie nell'ottica di incentivare i trasporti intermodali e il trasporto pubblico, con particolare riferimento ad alcuni progetti preliminari già sviluppati dai Comuni di Acireale, Ragusa ed Agrigento;

28) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità in chiave di ammodernamento della linea Agrigento-Porto Empedocle, oggi utilizzata come ferrovia turistica. L'intervento aumenterebbe



notevolmente il bacino di utenza del servizio in un'ottica di trasporto pubblico pendolare tra i due centri abitati;

29) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità sul rifacimento della tratta Porto Empedocle-Castelvetrano, lungo la direttrice che collega Agrigento a Trapani, interrotta dagli anni '80;

30) si valuti la possibilità di aggiornare lo studio di fattibilità (previsto con la Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02) dell'intervento 0315 « Siracusa-Ragusa-Gela » in chiave di velocizzazione ed ammodernamento (varianti, elettrificazione, etc.);

31) si valuti la possibilità di aggiornare lo studio di fattibilità (previsto con la Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02) dell'intervento 0314 « Palermo-Trapani » in chiave di velocizzazione e ammodernamento (varianti, elettrificazione, etc.);

32) si valuti la possibilità di prevedere lo studio di fattibilità di un collegamento veloce Siracusa-Ragusa, su nuovo tracciato, che consenta un collegamento più rapido tra i due capoluoghi di provincia della Sicilia sud-orientale;

33) si valuti la possibilità di prevedere lo studio di interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta;

34) si valuti la possibilità di assegnare una maggiore priorità allo studio di fattibilità previsto dal progetto I049 « Raddoppio Palermo-Messina, tratta Castelbuono-Patti ». Lo studio di fattibilità era già previsto nel CdP-I MIT-RFI 2012-2016 con la programmazione del costo a « oltre il 2016 ». Nell'attuale CdP-I MIT-RFI 2017-2021 le somme vengono ulteriormente anticipate a dopo il 2026;

35) si valuti l'opportunità di studiare interventi di modernizzazione e velocizzazione dell'infrastruttura regionale, poiché essendo le linee ferroviarie siciliane state realizzate tra l'800 e il '900, hanno una struttura che non permette alle locomo-

trici di superare velocità di 120/150 km/h, così come non possono circolare locomotori di peso superiore alle 20 tonnellate;

36) si valuti la possibilità di prevedere lo studio di soluzioni atte a rendere più efficiente l'intera infrastruttura regionale sarda che attualmente risulta non elettrificata; si preveda, pertanto, uno studio di fattibilità per l'elettrificazione della dorsale sarda, oppure la sperimentazione di tecnologie alternative come l'idrogeno;

37) si valuti la possibilità di prevedere lo studio di fattibilità per il collegamento Nuoro-Olbia, al fine di ridurre o eliminare dall'isolamento le zone centrali dell'isola;

38) si valuti la possibilità di prevedere, nel rispetto del diritto alla mobilità, una serie di interventi tempestivi ed efficaci che riequilibrino la differente situazione dei trasporti, attualmente tutta in danno della linea jonica, tra i due versanti calabresi, come segnalato nei precedenti punti;

39) si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per il raddoppio della linea Foligno-Terontola (PG);

40) si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione del raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana);

41) si valuti la possibilità di aggiornare lo studio di fattibilità dell'intervento 0307B « Roma-Pescara » (previsto con la Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02), che vada oltre il progetto predisposto nel 2008 da RFI, che prevedeva il solo raddoppio delle tratte Celano-Bugnara e Vicovaro-Guidonia e che interessi l'intera tratta compresa tra Guidonia e Chieti;

42) per quanto concerne il progetto P087, si valuti la possibilità di abbandonare lo studio di fattibilità previsto per la realizzazione della bretella ferroviaria cosiddetta « Sulmona Santa Rufina » in fa-

vore di uno studio che permetta di individuare soluzioni alternative per la riduzione dei tempi di percorrenza;

43) si valuti la possibilità di dare priorità alla realizzazione di uno studio di fattibilità per il prolungamento della linea ferrata da Matera verso la Puglia;

44) si valuti la possibilità di aggiornare lo studio di fattibilità per il collegamento Battipaglia-Potenza, Potenza-Metaponto e Metaponto-Taranto (Delibera CIPE n. 85 del 29/09/02);

45) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il potenziamento e miglioramento dell'offerta ferroviaria nelle aree settentrionali dell'entroterra campano, nonché per l'ottimizzazione ed *upgrading* infrastrutturale, tecnologico e prestazionale della tratta regionale Roma-Napoli via Formia e della tratta Sapri-Napoli;

46) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità finalizzato all'adeguamento e al miglioramento prestazionale e all'adeguamento agli *standard* nazionali e di interoperabilità e sicurezza delle tratte incluse nell'elenco di cui al decreto MIT/MEF n. 210 del 2018;

47) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per l'elettrificazione della linea Aosta-Torino;

48) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il completamento dell'elettrificazione della linea Parma-Brescia;

49) si valuti l'opportunità di elaborare uno studio di fattibilità al fine di allacciare la città di Cento alla rete ferroviaria;

50) si valuti l'opportunità di ripristinare il collegamento fra Bologna e Ravenna attraverso la vecchia linea e Cremona-Piacenza;

51) si valuti la possibilità di intervenire con l'elettrificazione della linea Faenza-Lavezzola, o con la sperimentazione di tecnologie alternative;

52) si valuti la possibilità di procedere con lo studio di fattibilità di un collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia;

53) si valuti la possibilità di procedere con lo studio di fattibilità per l'elettrificazione della tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo;

54) si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario Feltre – Primolano (BL – VI) e del »Treno delle Dolomiti« con nuovo collegamento ferroviario fra Calalzo di Cadore – Cortina – Bolzano;

55) si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per il raddoppio della ferrovia Lucca-Pistoia e Siena-Firenze per i tratti ancora mancanti.