

**A.G. 46**  
**Schema di Contratto di Programma 2017-2021**  
**Parte Investimenti tra MIT e Rete Ferroviaria Italiana Spa.**

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);

premessso 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;
- sono in corso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alcune valutazioni 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 e Investimenti;

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 MIT;
- 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;

richiamata:

- 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 MEF, 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'art. 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% 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 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 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) valutare 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 alle grandi infrastrutture, si valuti l'adeguamento della rete TEN-T nonché dei collegamenti ai porti ed ai principali terminali 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 l’intervento P216 “Completamento fermate sfm Torino”, si valuti la possibilità di dare massima priorità al finanziamento degli interventi “Dora” e “Zappata”, di revisionare il progetto “San Luigi”, subordinando a questo, gli interventi “San Paolo” e “Grugliasco”;
  - 13) 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;
  - 14) 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;

- 15) 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;
- 16) relativamente all'intervento "AV/AC Napoli-Bari", si valuti la possibilità di procedere senza la variante di "Grottaminarda" e di destinare le risorse previste, pari a 1,6 miliardi di euro, alla progettazione e realizzazione immediata della nuova linea ed elettrificazione della linea Avelino-Benevento;
- 17) il Porto di Augusta è individuato come porto *core* della rete Ten-T europea e questo implica – quale condizione 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;
- 18) 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;
- 19) 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;
- 20) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per il collegamento tra il porto e l'aeroporto di Taranto;
- 21) si valuti l'opportunità di studiare interventi per il miglioramento dell'intermodalità col porto e l'aeroporto di Ancona;
- 22) 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 acclamate;
- 23) 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;
- 24) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per la riattivazione del servizio commerciale della tratta ferroviaria Novara-Varallo;
- 25) 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;
- 26) 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;
- 27) 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;
- 28) 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;
- 29) 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;
- 30) 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;
  - 31) 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);
  - 32) 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);
  - 33) 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;
  - 34) si valuti la possibilità di prevedere lo studio di interventi di velocizzazione ed elettrificazione della tratta regionale da Ragusa verso Agrigento e Caltanissetta;
  - 35) 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 posticipate a dopo il 2026;
  - 36) 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 locomotrici di superare velocità di 120/150 km/h, così come non possono circolare locomotori di peso superiore alle 20 tonnellate;
  - 37) 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;
  - 38) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per la riconversione della tratta Nuoro-Macomer da linea a scartamento ridotto a linea ordinaria;
  - 39) 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;
  - 40) 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;
  - 41) Si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per il raddoppio della linea Foligno-Terontola (PG);
  - 42) si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per la realizzazione del raccordo ferroviario Borghetto di Tuoro-Castiglione del Lago (Umbria/Toscana);
  - 43) 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;
  - 44) 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 favore di uno studio che permetta di individuare soluzioni alternative per la riduzione dei tempi di percorrenza;

- 45) 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;
- 46) 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);
- 47) 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;
- 48) 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;
- 49) si valuti la possibilità di prevedere uno studio di fattibilità per l'elettrificazione della linea Aosta-Torino;
- 50) si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per lo spostamento a monte della ferrovia Finale Ligure-Andora (GE - SV);
- 51) si valuti l'opportunità di elaborare uno studio di fattibilità al fine di allacciare la città di Cento alla rete ferroviaria;
- 52) si valuti l'opportunità di ripristinare il collegamento fra Bologna e Ravenna attraverso la vecchia linea e Cremona-Piacenza;
- 53) si valuti la possibilità di intervenire con l'elettrificazione della linea Faenza-Lavezzola, o con la sperimentazione di tecnologie alternative;
- 54) si valuti la possibilità di procedere con lo studio di fattibilità di un collegamento ferroviario Piove di Sacco-Chioggia;
- 55) si valuti la possibilità di procedere con lo studio di fattibilità per l'elettrificazione della tratta Cerea-Isola della Scala sulla linea Verona-Rovigo;
- 56) 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;
- 57) si valuti la possibilità di elaborare uno studio di fattibilità per il raddoppio della ferrovia Lucca-Pistoia e Siena-Firenze.