

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)
Ai sensi dell'articolo 144, comma 3, del Regolamento

(Estensore: RICCIARDI)

Roma, 10 febbraio 2022

Sull'Atto del Governo:

Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci (n. 352)

La 14^a Commissione permanente,

esaminato l'Atto del Governo in titolo, trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi del decreto legislativo n. 112 del 2015, di attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, come modificato dal decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante disposizioni per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR);

considerato che il Documento illustra le esigenze in materia di mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, di manutenzione della rete ferroviaria, di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi, e di *standard* di sicurezza e resilienza dell'infrastruttura ferroviaria anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici, in vista del rinnovo, per il prossimo quinquennio 2022-2026, dei Contratti di programma con Rete ferroviaria italiana (RFI) per lo sviluppo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, in coerenza con il quadro definito nel PNRR;

considerato che, in linea con le scadenze poste dal pacchetto climatico europeo *Fit for 55*, il Documento mira ad aumentare del 50 per cento, entro il 2030, il traffico ferroviario ad alta velocità e il traffico ferroviario merci rispetto ai livelli del 2015, e a rendere a emissioni zero i trasporti di linea collettivi inferiori a 500 km, nonché a triplicare, entro il 2050, il traffico ferroviario ad alta velocità, raddoppiare il traffico merci ferroviario e dare piena realizzazione ai corridoi europei TEN-T che attraversano il territorio italiano;

considerato il Documento indica un valore complessivo dei progetti di investimento in corso e programmatici pari a circa 213 miliardi di euro, di cui 109 miliardi già finanziati con la programmazione 2017-2021 e 104 miliardi da finanziare con il nuovo CdP-I 2022-2026 (per circa 54,5 miliardi di euro) e con il successivo (per circa 49,5 miliardi di euro), mentre per la parte servizi, il CdP-S 2022-2026 prevede un fabbisogno complessivo annuo di circa 3,36 miliardi di euro, di cui 2,2 miliardi per le attività di manutenzione straordinaria e 1,16 miliardi per le attività in conto esercizio del contratto;

considerate le risorse disponibili derivanti dal programma Connecting Europe Facility 2021-2027, dalla programmazione 2021-2027 del Fondo di sviluppo e coesione (FSC) in complementarietà con le risorse del PNRR, dal Fondo perequativo infrastrutturale e dalla legge di bilancio 2022;

valutato che il Documento strategico delinea un quadro d'insieme coerente con quanto previsto nel PNRR e in particolare nella Missione 3 Componente 1 "Investimenti

Al Presidente
dell'8^a Commissione permanente
S E D E

sulla rete ferroviaria” (di importo pari a 24,77 miliardi di euro per gli anni 2021-2026) e nella Missione 2 Componente 2 Investimento 3.4 “Sperimentazione dell’idrogeno per il trasporto ferroviario” (pari a 0,3 miliardi di euro per gli anni 2021-2026),

esprime, per quanto di competenza, osservazioni non ostanti con il seguente rilievo:

si auspica che il Documento strategico in titolo e la successiva adozione dei nuovi Contratti di programma che regolano il rapporto di concessione a Rete ferroviaria italiana (RFI) per lo sviluppo e la gestione dell’infrastruttura ferroviaria, consentano la realizzazione degli interventi contemplati nel PNRR entro le scadenze stabilite con la decisione di esecuzione del Consiglio, del 13 luglio 2021, relativa all’approvazione del PNRR dell’Italia e del relativo allegato, ai fini della positiva valutazione, da parte della Commissione europea, sul raggiungimento dei pertinenti traguardi e obiettivi previsti per ogni scadenza e dell’erogazione delle risorse finanziarie europee corrispondenti.

Sabrina Ricciardi