

ALLEGATO 1

7-00003 Boffa: Indirizzi per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,
premessò che:

il Piano generale dei Trasporti e della Logistica «PGTL», approvato dal CIPE nel 2001, detta le linee guida per l'organizzazione e la programmazione del sistema dei trasporti e individua il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), inteso come insieme integrato di infrastrutture di interesse nazionale, che costituiscono la struttura portante del sistema italiano di mobilità delle persone e delle merci, con la funzione strategica di assicurare i collegamenti tra le grandi aree del Paese e verso i Paesi esteri;

tra le strategie di carattere generale perseguite nello sviluppo dello SNIT, particolare rilievo viene assegnato all'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali dei due corridoi longitudinali, tirrenico ed adriatico, e al rafforzamento delle maglie trasversali appenniniche;

le regioni Campania e Puglia sono rispettivamente interessate dalla direttrice longitudinale tirrenica e dalla direttrice longitudinale adriatica e che, per quanto attiene l'integrazione dei due corridoi mediante direttrici trasversali, il PGTL propone l'intervento di completamento del raddoppio della direttrice Napoli-Bari;

il suddetto PGTL definisce l'Alta Velocità un nuovo sistema integrato in grado di sostenere l'aumento di traffico previsto (Alta Capacità) e di interconnettersi con le linee regionali e locali, e che rappresenta occasione per il rilancio del trasporto ferroviario;

il 27 luglio 2006, a Roma, presso la sede delle Ferrovie dello Stato, è stato firmato il protocollo d'intesa tra i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, i Presidenti delle Regioni Campania e Puglia, i vertici delle Ferrovie dello Stato e della Società RFI (Rete Ferroviaria Italiana), per la riqualificazione e il potenziamento della linea ad Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari;

attualmente il collegamento ferroviario tra Tirreno e Adriatico, inteso come itinerario tra i capoluoghi delle regioni Campania e Puglia, non è continuo, ma presenta una discontinuità con una rottura di carico nella stazione di Caserta ed una inversione di marcia nella stazione di Foggia;

conseguentemente, il tempo medio di percorrenza sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari è pari a circa tre ore e quaranta minuti;

dall'analisi dello scenario internazionale emerge il rilevante ruolo del Mezzogiorno rispetto alle restanti aree del Paese, soprattutto in relazione alla sua posizione geografica strategica al centro del Mediterraneo che suggerisce l'obiettivo di proporsi come *gate* commerciale per i flussi del Mediterraneo;

una maggiore qualità dei servizi di trasporto ed il recupero del divario infrastrutturale del Mezzogiorno rappresentano una pre-condizione essenziale per lo sviluppo economico dell'area, con ricadute positive per l'intero Paese, ancor di più nell'ambito del mutato scenario interna-

zionale che fa prevedere una significativa crescita del ruolo del Mediterraneo nei prossimi decenni;

il collegamento ferroviario Napoli-Bari può favorire l'integrazione delle reti TEN, mettendo in connessione il corridoio I Berlino-Palermo (di cui la linea AV/AC Milano-Napoli ed in particolare la tratta AV/AC Roma-Napoli sono parte) con il corridoio VIII Bari-Sofia;

il Mezzogiorno delle aree interne, con l'Alta Capacità Napoli-Bari, diventerà dunque ponte di collegamento tra il Corridoio I e il Corridoio VIII e nodo di logistica e di interscambio per tutto il sistema macroregionale con straordinarie opportunità di sviluppo per tutte le aree interne circostanti;

l'opera, a differenza di quelle pur importanti realizzate nel Mezzogiorno nei decenni passati, è infatti pensata come asse di connessione Est-Ovest;

l'asse Est-Ovest, incrociando la dorsale tirrenica Nord-Sud, proietterà milioni di persone e tonnellate di merci lungo l'Alta Velocità Napoli-Roma Milano-Torino;

anche RFI, nell'ambito del proprio piano di sviluppo degli itinerari fondamentali del Mezzogiorno, considera la riqualificazione e lo sviluppo della relazione trasportistica Roma-Napoli-Bari quale chiusura meridionale della maglia ferroviaria europea;

tale infrastruttura consentirà la creazione di un « tripolo » Roma-Napoli-Bari costituente uno dei sistemi metropolitani più grandi d'Europa;

una volta terminata l'opera, consentirà di aumentare il traffico fino a 15mila passeggeri e fino a 6mila tonnellate di merci al giorno, grazie a 54 treni al giorno, rispetto ai 10 di oggi, sulla Milano-Napoli-Bari e ai 144, rispetto agli attuali 26, sulla tratta Napoli-Benevento-Caserta-Foggia;

il progetto di Alta Capacità, una volta completamente a regime, abatterà

drasticamente i tempi di percorrenza su questa tratta, dimezzandoli. Da Napoli a Bari occorreranno meno di due ore, dalle aree interne si potranno raggiungere le grandi aree metropolitane costiere in meno di sessanta minuti; finalmente il tripolo Roma-Bari-Napoli, la più grande area metropolitana del centro-sud, sarà connessa attraverso una rete moderna ed efficiente;

la realizzazione del progetto sopra menzionato permetterà, quindi, di conseguire i seguenti benefici:

miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza;

riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, con effetti benefici in termini di riduzione della congestione, delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e dell'incidentalità;

miglioramento dell'integrazione della rete ferroviaria di Sud-Est con il sistema AV/AC attraverso la stazione di Napoli-Afragola, con conseguente aumento generalizzato dell'offerta del servizio ferroviario nell'intero Mezzogiorno;

la possibilità di istituire collegamenti commerciali diretti Napoli-Bari;

il miglioramento dei servizi interregionali Puglia-Campania;

miglioramento dell'integrazione della tratta ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, con conseguente aumento delle quote di trasporto merci su rotaia;

l'opera prevede 146,6 chilometri di linea e 15 stazioni e che alla sua realizzazione si sta procedendo per lotti. In alcuni tratti si interverrà sulla rete attuale, attraverso la riqualificazione e il potenziamento; in altri si costruirà il tracciato *ex novo*;

allo stato alcuni cantieri sono già aperti, mentre le progettazioni saranno completate entro il 2008. L'opera dovrà essere interamente terminata entro il 2020, ma già dal 2009 le prime tratte saranno in funzione;

in data 14 marzo 2007, la Regione Campania ha stabilito di anticipare le risorse necessarie al completamento della progettazione delle tratte legate all'Alta Capacità Napoli-Bari ricadenti in territorio regionale;

nell'Allegato Infrastrutture al Dpef, licenziato in data 29 giugno 2007, il CIPE ed il Consiglio dei Ministri hanno previsto il finanziamento integrale della progettazione e di alcune tratte già dotate di progettazione, tratte che si aggiungono a quelle già finanziate con il Contratto di Programma RFI;

la riqualificazione dell'itinerario comprende:

gli interventi di raddoppio della tratta compresa tra Vitulano e Apice che sono stati realizzati e sono attualmente in esercizio;

gli interventi sulle linea Cancellone-Napoli: con un costo di 670 milioni di euro, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, nella tabella A3 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale ». Lo sviluppo progettuale ad oggi eseguito ha evidenziato un maggiore costo rispetto a quanto originariamente previsto;

la velocizzazione/raddoppio Cancellone-Benevento e « bretella di Foggia » per il collegamento diretto Cervaro-Bari: con un costo di 1.490 milioni di euro inseriti in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, rispettivamente, nella tabella A3 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale » per un importo di 391 milioni di euro destinati alla progettazione e in tabella B3 « opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale

della rete convenzionale » per un importo di 1.099 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera;

nuova linea Apice-Orsara: con un costo di 2.210 milioni di euro, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, rispettivamente, nella tabella A4 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità » per un importo di 297 milioni di euro destinati alla progettazione e in tabella B4 « opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità », per un importo di 1.913 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera;

raddoppio in variante Orsara-Bovino-Cervaro: con un costo di 550 milioni di euro, interamente finanziati, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, nella tabella A4 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità », esclusa nell'arco di piano la tratta Orsara-Bovino inserita in tabella C4 « altre opere da avviare per lo sviluppo infrastrutturale alta capacità », ai fini di una corretta imputazione di cassa;

nell'accordo del 27 febbraio 2007, sottoscritto dal Ministro per le infrastrutture ed il Presidente della Regione Campania, il finanziamento della variante alla linea Cancellone-Napoli, per l'importo di 480 milioni di euro, è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR e 103 milioni di euro a carico del Contratto di Programma RFI 2007-2011. Il finanziamento della variante Cancellone-Telesse nel comune di Maddaloni per la sua integrazione con la linea AV/AC, per un importo di 1.099,17 milioni di euro è proposto a carico dei programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR nonché attraverso iniziative di *project financing*;

il costo complessivo previsto è di circa 5 miliardi di euro, di cui circa 1,5 (1.442) già finanziati e 3 miliardi e mezzo ancora da finanziare;

nello specifico: per la tratta Napoli (Afragola)-Cancello sono disponibili 595 milioni di euro su un totale previsto di 670 milioni di euro; per la Cancello-Benevento il cui costo previsto è di 970 milioni di euro, sono disponibili solo i fondi per la progettazione preliminare; per la Apice-Orsara sono disponibili 297 milioni di euro su un totale di 2.010 milioni di euro; la Cervaro-Bovino è interamente finanziata con 550 milioni di euro; ancora da finanziare i 520 milioni di euro per la bretella di Foggia,

impegna il Governo:

a confermare le scelte assunte con il Dpef 2008-2011 e nel relativo Allegato Infrastrutture concernenti la realizzazione della tratta AC Napoli-Bari, secondo i seguenti indirizzi:

a) conferma di una esplicita e ferma opzione ferroviaria, che deve portare ad un riequilibrio tra le scelte modali gomma-ferro, sottolineando che tale opzione non potrà risolversi solo nella realizzazione di infrastrutture ma dovrà estendersi ad innovazioni normative e tariffarie riguardanti il trasporto di merci atte ad incentivare l'uso della ferrovia, in assenza delle quali non ci si potrà attendere risultati apprezzabili;

b) esercizio di tutte le iniziative nei confronti dei competenti organismi del-

l'Unione europea perché si definisca e si renda operativa la cosiddetta normativa « Eurovignette », che ha indicato le linee guida sul riequilibrio modale per tutti i governi;

c) riconferma del carattere prioritario dell'opera di potenziamento della tratta ad Alta Capacità ferroviaria Napoli-Bari, come intervento strategico per il Mezzogiorno d'Italia e per lo sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti del Paese (SNIT);

d) impegno nel reperimento delle risorse necessarie a completare il finanziamento dell'opera, in regime di addizionalità delle risorse FAS (Fondo Aree Sottoutilizzate), dei Fondi europei del Programma Operativo Nazionale (PON), dei fondi ordinari nazionali e dei fondi dei programmi europei regionali (POR), oltre che delle risorse attribuite ad RFI dal Contratto di Programma;

e) impegno nel reperimento di adeguate risorse per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile, al fine di massimizzare l'efficacia degli interventi infrastrutturali attivati sul corridoio.

(8-00001) « Boffa, Iannuzzi, Martella, Bordo, Grassi, Picierno, Graziano, Bonavitacola, Meta, Realacci, Bocci, Nicolais, Mossella, Mario Pepe (Pd), Vico ».

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00003 Boffa: Indirizzi per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari (<i>Discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00001</i>)	65
ALLEGATO 1 (<i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i>)	73

INTERROGAZIONI:

5-00021 Lovelli: Situazione degli interventi infrastrutturali sulle tratte ferroviarie Genova-Milano e Genova-Torino.	
5-00036 Lovelli: Riutilizzo dello scalo ferroviario di Novi Ligure-San Bovo	70
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	77
5-00040 Caparini: Sviluppo del traffico aereo in partenza dall'aeroporto di Brescia-Montichiari	70
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	80
5-00108 Barbareschi: Iniziative urgenti per il ripristino dei collegamenti della Ustica Lines con le Isole Eolie	70
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	81

SEDE CONSULTIVA:

Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013. Doc. LVII, n. 1 (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	71
AVVERTENZA	72

RISOLUZIONI

Giovedì 26 giugno 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 14.25.

7-00003 Boffa: Indirizzi per la realizzazione della linea ferroviaria ad alta capacità Napoli-Bari.

(Discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione n. 8-00001).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in titolo.

Costantino BOFFA (PD) illustra la risoluzione di cui è primo firmatario, facendo presente che l'obiettivo principale dell'atto di indirizzo consiste nella conferma dell'inserimento della linea ferroviaria di alta capacità tra Napoli e Bari tra le priorità individuate dal programma delle infrastrutture strategiche che sarà allegato al DPEF 2009-2013. Ricorda in proposito che la previsione di tale opera pubblica nell'allegato al precedente DPEF aveva fatto seguito alla firma, in data 27

luglio 2006, del protocollo d'intesa tra i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, i Presidenti delle Regioni Campania e Puglia, i vertici delle Ferrovie dello Stato e della Società RFI (Rete Ferroviaria Italiana) volto alla riqualificazione e al potenziamento della linea ad alta capacità ferroviaria Napoli-Bari. L'importanza di tale intervento infrastrutturale è di tutta evidenza, in quanto, attualmente, il collegamento ferroviario tra Tirreno e Adriatico, inteso come itinerario tra i capoluoghi delle regioni Campania e Puglia, non è continuo, ma presenta una discontinuità con una rottura di carico nella stazione di Caserta ed una inversione di marcia nella stazione di Foggia e, conseguentemente, il tempo medio di percorrenza sulla tratta ferroviaria Napoli-Bari è pari a circa tre ore e quaranta minuti. In termini più generali, peraltro, una maggiore qualità dei servizi di trasporto ed il recupero del divario infrastrutturale del Mezzogiorno rappresentano una pre-condizione essenziale per lo sviluppo economico dell'area, con ricadute positive per l'intero Paese, ancor di più nell'ambito del mutato scenario internazionale che fa prevedere una significativa crescita del ruolo del Mediterraneo nei prossimi decenni. Del resto, il collegamento ferroviario Napoli-Bari può favorire l'integrazione delle reti TEN, mettendo in connessione il corridoio I tra Berlino e Palermo con il corridoio VIII tra Bari e Sofia. Sono peraltro note le grandi potenzialità dell'opera che, una volta terminata, consentirà di aumentare il traffico di 15mila passeggeri e di 6mila tonnellate di merci al giorno, grazie a 54 treni al giorno, rispetto ai 10 di oggi, sulla Milano-Napoli-Bari e ai 144, rispetto agli attuali 26, sulla tratta Napoli-Benevento-Caserta-Foggia. Tra gli ulteriori benefici si possono citare: il miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza, il riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, con effetti benefici

in termini di riduzione della congestione, delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e dell'incidentalità, il miglioramento dei servizi interregionali Puglia-Campania e il miglioramento dell'integrazione della tratta ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, con conseguente aumento delle quote di trasporto merci su rotaia. Ai fini realizzativi, giova ricordare che in alcuni tratti si interverrà sulla rete attuale, riqualificandola e potenziandola, mentre in altri si costruirà il tracciato *ex novo*. Quanto alle questioni di ordine finanziario, le regioni interessate si sono assunte significativi oneri di progettazione, mentre l'Allegato infrastrutture al DPEF dello scorso anno ha previsto il finanziamento integrale della progettazione e di alcune tratte già dotate di progettazione, tratte che si aggiungono a quelle già finanziate con il contratto di programma siglato tra RFI e Ministero delle infrastrutture. Il costo complessivo dell'opera è di circa 5 miliardi di euro, di cui circa 1,5 già finanziati e 3,5 ancora da finanziare. Tiene quindi a sottolineare l'aspetto innovativo di tale infrastruttura che, a differenza di altre, non insiste sulla tradizionale direttrice Nord-Sud, ma punta ad effettuare un collegamento tra il mare tirreno e il mare adriatico. La scelta dell'alta capacità garantisce importanti prospettive di sviluppo anche per il trasporto delle merci, puntando a correggere l'attuale squilibrio modale. Del resto si tratta di un'opera altamente condivisa, sul piano sia sociale che istituzionale, che deve vedere impegnato il Governo a reperire, nei tempi che saranno ritenuti congrui con lo stato di avanzamento della progettazione definitiva e dei lavori, le risorse finanziarie all'uopo necessarie. Auspica infine che già nella seduta odierna la Commissione possa giungere all'approvazione della risoluzione.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI fa presente che l'itinerario Napoli-Bari è individuato come itinerario di alta capacità, ha uno sviluppo di circa 323 km ed

è interessato da interventi di riqualificazione finalizzati al miglioramento dei collegamenti sulla trasversale, estendendo verso sud-est i benefici del sistema alta velocità/alta capacità. L'itinerario attualmente è prevalentemente a semplice binario mentre nel tratto da Vitulano ad Apice l'itinerario è stato raddoppiato. In base al Protocollo d'Intesa sottoscritto il 27 luglio 2006 tra i ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni Campania e Puglia, Ferrovie dello Stato ed RFI, sono previsti interventi di raddoppio delle tratte ferroviarie esistenti parte in affiancamento e parte in variante, con una riduzione dello sviluppo complessivo dell'itinerario a circa 290 km, pari al 10 per cento. Tutte le progettazioni preliminari, ad eccezione di quella relativa alla « Bretella di Foggia », sono state completate e le progettazioni definitive saranno avviate entro il 2008 con attivazione delle nuove infrastrutture prevista per fasi tra il 2012 e il 2023. La riqualificazione dell'itinerario comprende: gli interventi di raddoppio della tratta compresa tra Vitulano e Apice che sono stati realizzati e sono attualmente in esercizio e gli interventi sulla linea Cancellone-Napoli, con un costo di 670 milioni di euro, inserito nel contratto di programma 2007-2011 tra RFI e ministero delle infrastrutture, a seguito dell'aggiornamento 2008, nella tabella A3 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale ». Si segnala che lo sviluppo progettuale ad oggi eseguito ha evidenziato un maggiore costo rispetto a quanto originariamente previsto. Vi è poi la velocizzazione/raddoppio Cancellone-Benevento e « bretella di Foggia » per il collegamento diretto Cervaro-Bari con un costo di 1.490 milioni di euro inseriti sempre nella predetta tabella A3 per un importo di 391 milioni di euro destinati alla progettazione, nonché nella tabella B3 « opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale » per un importo di 1.099 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera. Va poi segnalata la nuova linea Apice-Orsara con un costo

di 2210 milioni di euro, inserito invece nella tabella A4 « opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità » per un importo di 297 milioni di euro destinati alla progettazione, nonché nella tabella B4 « opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità » per un importo di 1.913 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera. Si segnala inoltre il raddoppio in variante Orsara-Bovino-Cervaro con un costo di 550 milioni di euro, interamente finanziati, inserito anch'esso nella tabella A4 e la tratta Orsara-Bovino inserita in tab. C4 « altre opere da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità », ai fini di una corretta imputazione di cassa. Da ultimo ricorda che nell'accordo del 27 febbraio 2007, sottoscritto dal Ministro per le infrastrutture ed il Presidente della Regione Campania, il finanziamento della variante alla linea Cancellone-Napoli, per l'importo di 480 milioni di euro, è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR e 103 milioni di euro a carico del Contratto di programma RFI 2007-2011. Il finanziamento della variante Cancellone-Telesse nel comune di Maddaloni per la sua integrazione con la linea AV/AC, per un importo di 1099,17 milioni di euro è proposto a carico dei programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR nonché attraverso iniziative di *project financing*.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) ritiene che l'atto di indirizzo in esame sia condivisibile e auspica che il CIPE proceda ad inserire la realizzazione di tale opera nell'ambito dell'allegato infrastrutture al DPEF 2009-2013. Tuttavia, non può evitare di manifestare le sue perplessità rispetto ad ipotesi di interventi infrastrutturali in materia ferroviaria che non appaiono interessare anche altre regioni meridionali, ma coinvolgono solo la Campania e la Puglia. Il rischio è che il Mezzogiorno, privato anche dell'infrastrutturazione necessaria per l'alta velo-

cità, permanga ancora per molti anni in una condizione di sviluppo inferiore a quella della restante parte del Paese. Per questo auspica che il Governo e la maggioranza che lo sostiene, coerentemente con la decisione di riavviare la costruzione del ponte sullo stretto di Messina, inseriscano tra le loro priorità anche l'estensione del sistema dell'alta velocità ferroviaria a tutte le regioni meridionali. Esprime comunque l'orientamento favorevole del suo gruppo sulla risoluzione in titolo, segnalando nel contempo al suo primo firmatario, l'opportunità di una limitata riformulazione, nel senso di sostituire, al sedicesimo capoverso delle premesse, le parole: « consentirà di aumentare il traffico di 15mila passeggeri e di 6mila tonnellate di merci » con le seguenti: « consentirà di aumentare il traffico fino a 15mila passeggeri e fino a 6mila tonnellate di merci » e, al diciassettesimo capoverso, di sostituire le parole: « il tripolo Roma-Bari-Napoli, la più grande area metropolitana del Mezzogiorno » con le seguenti: « il tripolo Roma-Bari-Napoli, la più grande area metropolitana del centro-sud ». Intende infine esprimere la sua solidarietà al deputato Barbareschi, il cui ufficio è stato dolosamente dato alle fiamme la scorsa notte.

Emanuele FIANO (PD) intende anch'egli esprimere la sua solidarietà al deputato Barbareschi.

Mario VALDUCCI, *presidente*, esprime anch'egli, a nome di tutti i componenti la Commissione, i sensi della sua più viva solidarietà al deputato Barbareschi per il grave episodio di cui è stato fatto oggetto. Tornando poi all'argomento in discussione, evidenzia l'opportunità che la votazione della risoluzione in titolo abbia luogo solo dopo l'approvazione, da parte del CIPE, del nuovo programma delle infrastrutture strategiche che sarà allegato al DPEF 2009-2013.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) è dell'avviso che la Commissione dovrebbe pro-

cedere alla votazione della risoluzione già nell'odierna seduta.

Silvano MOFFA (PdL) nel considerare ampiamente condivisibile la finalità della risoluzione e alla luce del fatto che il rappresentante del Governo ha confermato l'impegno al finanziamento dell'opera, ritiene anch'egli che si possa procedere al voto dell'atto di indirizzo e, a tale fine, propone al suo primo firmatario di integrarne i contenuti proprio con riferimento ai dati forniti dal sottosegretario Mantovani.

Michele Pompeo META (PD) dichiara di condividere la proposta formulata dal deputato Moffa.

Costantino BOFFA (PD) preannuncia di condividere le richieste di riformulazione avanzate dai deputati Misiti e Moffa e, a tale fine, chiede al presidente della Commissione di disporre una breve sospensione della seduta per consentirgli di predisporre un nuovo testo della risoluzione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, accogliendo la richiesta del deputato Boffa, sospende la seduta per dieci minuti.

La seduta, sospesa alle 14.45, è ripresa alle 14.55.

Costantino BOFFA (PD) illustra il nuovo testo della risoluzione di cui è primo firmatario, facendo presente di avere accolto sia la proposta di riformulazione del deputato Misiti sia quella indicata dal deputato Moffa. A tale ultimo proposito, precisa che il ventinovesimo capoverso delle premesse deve intendersi sostituito dal seguente passaggio contenuto nella nota letta alla Commissione dal rappresentante del Governo:

« la riqualificazione dell'itinerario comprende:

gli interventi di raddoppio della tratta compresa tra Vitulano e Apice che sono stati realizzati e sono attualmente in esercizio;

gli interventi sulle linea Cannello-Napoli: con un costo di 670 milioni di euro, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, nella tabella A3 "opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale". Lo sviluppo progettuale ad oggi eseguito ha evidenziato un maggiore costo rispetto a quanto originariamente previsto;

la velocizzazione/raddoppio Cannello-Benevento e "bretella di Foggia" per il collegamento diretto Cervaro-Bari: con un costo di 1.490 milioni di euro inseriti in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, rispettivamente, nella tabella A3 "opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale" per un importo di 391 milioni di euro destinati alla progettazione e in tabella B3 "opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale" per un importo di 1.099 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera;

nuova linea Apice-Orsara: con un costo di 2.210 milioni di euro, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, rispettivamente, nella tabella A4 "opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità" per un importo di 297 milioni di euro destinati alla progettazione e in tabella B4 "opere prioritarie da avviare per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità", per un importo di 1.913 milioni di euro destinati alla realizzazione dell'opera;

raddoppio in variante Orsara-Bovino-Cervaro: con un costo di 550 milioni di euro, interamente finanziati, inserito in contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, nella tabella A4 "opere in corso di realizzazione per lo sviluppo infrastrutturale della rete alta capacità", esclusa nell'arco di piano la tratta Orsara-Bovino inserita in tabella C4 "altre opere da avviare per lo sviluppo infrastrutturale alta capacità", ai fini di una corretta imputazione di cassa;

nell'accordo del 27 febbraio 2007, sottoscritto dal Ministro per le infrastrutture ed il Presidente della Regione Campania, il finanziamento della variante alla linea Cannello-Napoli, per l'importo di 480 milioni di euro, è proposto a carico dei Programmi Nazionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR e 103 milioni di euro a carico del Contratto di Programma RFI 2007-2011. Il finanziamento della variante Cannello-Telesse nel comune di comune di Maddaloni per la sua integrazione con la linea AV/AC, per un importo di 1.099,17 milioni di euro è proposto a carico dei programmi regionali 2007-2013 per l'utilizzo dei fondi FAS e FESR nonché attraverso iniziative di *project financing* ».

Il sottosegretario Mario MANTOVANI esprime parere favorevole sul nuovo testo della risoluzione testé illustrato dal deputato Boffa.

Silvano MOFFA (Pdl) ringrazia il deputato Boffa per avere accolto la sua precedente indicazione, volta a corredare le premesse dell'atto anche con i dati forniti dal rappresentante del Governo nel suo intervento introduttivo, trasformando così, di fatto, la risoluzione in esame in un atto di indirizzo attribuibile a tutta la Commissione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva all'unanimità la risoluzione Boffa n. 7-00003, nel testo riformulato, che assume il numero 8-00001 (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 15.05.

OMISSIS