

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INTERROGAZIONI:

Sulla pubblicità dei lavori .....	74
5-10853 Iacono: Ripristino del collegamento notturno lungo l'asse ferroviario Agrigento-Caltanissetta-Enna-Catania .....	74
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	80
5-10852 Mognato: Ruolo degli impianti veneti di manutenzione corrente ed equipaggi nell'ambito del piano industriale 2017-2026 del gruppo Ferrovie dello Stato .....	75
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	81
5-11006 Dell'Orco: Negato accesso agli atti da parte di Rete Ferroviaria Italiana e applicazione del diritto di accesso civico ai dati e documenti pubblici .....	75
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	82
5-11039 Carinelli: Valori netti contabili delle aree ferroviarie dismesse site nel comune di Milano posti a bilancio da FS Sistemi Urbani Srl (FSSU) .....	75
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	94
<b>DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:</b>	
Sulla pubblicità dei lavori .....	76
Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente la ripartizione della rimanente quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232. Atto n. 421 (Rilievi alla V Commissione) ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	76
<b>SEDE CONSULTIVA:</b>	
Sulla pubblicità dei lavori .....	78
Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2017. Emendamenti C. 4505 Governo (Parere alla XIV Commissione) ( <i>Rinvio dell'esame</i> ) .....	79

#### INTERROGAZIONI

Martedì 27 giugno 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

**La seduta comincia alle 14.05.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta

che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**5-10853 Iacono: Ripristino del collegamento notturno lungo l'asse ferroviario Agrigento-Caltanissetta-Enna-Catania.**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Maria IACONO (PD), replicando, manifesta delusione per la risposta del rappresentante del Governo. Da quanto riferito, infatti, non si evince nessun impegno per soccorrere le necessità di una vasta zona della Sicilia che, oltre ad essere scarsamente servita in termini di infrastrutture stradali, è di fatto anche penalizzata per ciò che riguarda i collegamenti ferroviari soprattutto con il resto del Paese, restando esclusa dall'esercizio della lunga percorrenza.

Sottolinea che il nuovo contratto di servizio per gli *Intercity*, recentemente stipulato tra i ministeri competenti e Trenitalia, avrebbe potuto essere l'occasione per rivitalizzare i tratti ferroviari in questione al fine di rafforzare la mobilità dei cittadini dei territori interessati, soprattutto nei loro collegamenti con la capitale d'Italia. Nonostante l'offerta di percorrenza complessiva sia stata incrementata del 7 per cento, rispetto al precedente contratto, deve tuttavia rilevare che le esigenze di quest'area del Paese continuano ad essere sottovalutate.

Conclude auspicando che il Governo e Trenitalia possano trovare, quanto prima, una soluzione soddisfacente alle problematiche da lei illustrate.

**5-10852 Mognato: Ruolo degli impianti veneti di manutenzione corrente ed equipaggi nell'ambito del piano industriale 2017-2026 del gruppo Ferrovie dello Stato.**

Franco BORDO (MDP), in accordo con il presentatore, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Franco BORDO (MDP), replicando, ringrazia per la risposta fornita dal rappresentante del Governo e si riserva di assumere eventuali ulteriori iniziative sul tema, di unitamente al primo firmatario dell'interrogazione, il collega Mognato.

**5-11006 Dell'Orco: Negato accesso agli atti da parte di Rete Ferroviaria Italiana e applicazione del diritto di accesso civico ai dati e documenti pubblici.**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Michele DELL'ORCO (M5S), replicando, riservandosi di avanzare formale richiesta scritta volta ad ottenere il documento dell'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC) menzionato nella risposta del rappresentante del Governo, considera tuttavia un successo che attraverso quest'ultima possano venire alla luce i dati relativi ai contratti di cui all'interrogazione in titolo. Ciò, a condizione che la documentazione annunciata dal sottosegretario di Stato contenga, come sembrerebbe, i contratti concernenti le grandi opere in questione ivi compresi i dati relativi alle penali applicabili.

In tal senso è soddisfatto di aver raggiunto un risultato che risponde ai bisogni di trasparenza della cittadinanza anche se per una strada diversa da quella intrapresa, ormai da molto tempo, senza successo che passava – e, ritiene, correttamente –, attraverso l'esercizio del diritto di accesso civico ai dati e ai documenti pubblici.

Il predetto risultato è inoltre funzionale all'attività del Parlamento perché ritiene giusto che ciascun deputato sia messo in condizione di conoscere nel dettaglio questi contratti, vedere come vengono applicati e valutarli complessivamente, avendone piena informazione, anche al fine di un loro eventuale rifinanziamento.

**5-11039 Carinelli: Valori netti contabili delle aree ferroviarie dismesse site nel comune di Milano posti a bilancio da FS Sistemi Urbani Srl (FSSU).**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Paola CARINELLI (M5S) segnala che focalizzerà le sue osservazioni in replica su ciò che concerne gli scali ferroviari di Milano, in quanto ciò costituisce un argomento « caldo » per via del fatto che si stanno definendo i nuovi accordi di programma che li interessano.

In particolare intende sottolineare che se è vero che i predetti scali sono compresi nel patrimonio di Ferrovie dello Stato (FS) è anche vero che un tempo erano del demanio e che sono stati conferiti a FS in un momento in cui queste non erano una società per azioni. Ritiene che sia anomalo che tali beni siano adesso nel patrimonio di una società per azioni.

Osserva che, da una parte, si pone FS che persegue i suoi interessi e, dall'altra, il comune di Milano e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che dovrebbero assicurare il conseguimento degli interessi dei cittadini. La domanda che pone è se le istituzioni perseguano effettivamente questi ultimi interessi oppure, come invece ritiene, le medesime istituzioni non lo facciano lasciando che soltanto FS consegua i propri interessi.

Ricorda che nell'interrogazione in titolo chiedeva di conoscere come si calcolassero le relative plusvalenze di FS in merito ai beni in questione, perché una parte di esse è riconosciuta a favore, in definitiva, dei cittadini milanesi. Per tale motivo se nella loro definizione vengono utilizzati elementi che ne possono compromettere il corretto calcolo è evidente che si potrebbe arrecare un danno agli interessi dei cittadini e scaricare su di loro costi non dovuti.

Conclude avvertendo che lei e il suo Gruppo continueranno a vigilare affinché i calcoli delle predette plusvalenze vengano effettuati correttamente, tutelando, così, gli interessi della cittadinanza.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.30.**

#### **DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO**

*Martedì 27 giugno 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.30.**

#### **Sulla pubblicità dei lavori**

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente la ripartizione della rimanente quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.**

**Atto n. 421.**

(Rilievi alla V Commissione).

*(Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la Commissione è stata autorizzata dalla Presidente della Camera a trasmettere, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), i rilievi, per le parti di competenza, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente la ripartizione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (atto n. 421).

Ricorda in proposito che la Commissione dovrà trasmettere i propri rilievi alla

V Commissione in tempi compatibili con il termine di espressione del parere parlamentare che – ove non prorogato – viene a scadere il prossimo 29 giugno 2017.

Federico FAUTTILLI (DeS-CD), *relatore*, ricorda che l'atto è adottato ai sensi del comma 140 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2017 (n. 232 del 2016), che ha previsto l'istituzione di un Fondo, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (cap. 7555), per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese in diversi settori di spesa con una dotazione di 47,55 miliardi di euro.

Tuttavia, prima dell'adozione del presente atto, aveva già attinto alle risorse del fondo un precedente decreto di riparto, sia pure con riguardo alla sola finalità relativa alla riqualificazione urbana e alla sicurezza delle periferie (di cui alla di cui alla lettera *i*) del comma 140). Inoltre, la dotazione complessiva del Fondo è stata altresì diminuita dall'articolo 25 del decreto-legge n. 50 del 2017.

Pertanto la dotazione del Fondo per gli investimenti – in termini di stanziamenti iscritti in bilancio – che viene ripartita dal provvedimento in esame ammonta a circa 46.044 milioni di euro così ripartiti: 1.166 milioni di euro per il 2017; 2.762 milioni di euro per il 2018; 3.160 milioni di euro per il 2019; 2.956 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032.

Per i profili di competenza della Commissione rileva soprattutto il settore di spesa previsto dalla lettera *a*) del citato comma 140: « trasporti, viabilità, mobilità sostenibile, sicurezza stradale, nonché riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie ». Va inoltre considerata anche la lettera *b*) per la parte concernente le infrastrutture nel settore portuale.

La norma *sub a*) prevede – con riferimento alle modalità di utilizzo delle risorse del Fondo – la loro ripartizione con uno o più decreti del Presidente del

Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato. In particolare, i medesimi decreti sono tenuti ad individuare gli interventi da finanziare e i relativi importi, indicando, ove necessario, le modalità di utilizzo dei contributi.

L'Atto in esame consta di un unico articolo, il cui comma 1 dispone la ripartizione del Fondo tra le finalità indicate alle lettere da *a*) ad *l*) del citato comma 140, con indicazione, per ciascun settore, della quota parte assegnata ai singoli ministeri, ai sensi della tabella allegata all'atto medesimo. Quanto ai criteri adottati per il riparto, nella relazione illustrativa si specifica che « la proposta di riparto del Fondo è stata definita anche tenendo conto delle richieste formulate dai Ministeri, dei successivi approfondimenti condotti con ciascuna amministrazione, in coerenza con i vincoli finanziari del Fondo e con la prevedibile effettiva spendibilità degli interventi proposti ».

Il comma 2 dell'articolo unico dell'Atto prevede, in linea con quanto sancito nel comma 142 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2017, che, ai fini dell'erogazione del finanziamento, i programmi finanziati siano monitorati ai sensi del decreto legislativo n. 229 del 2011, nell'ambito della Banca dati delle amministrazioni pubbliche (BDAP). Conseguentemente, tali progetti devono essere corredati del codice unico di progetto (CUP) e del codice identificativo della gara (CIG) anche se non perfezionato ai sensi della delibera n. 1 del 2017 dell'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione) e che i soggetti attuatori degli interventi sono tenuti al costante aggiornamento dei dati.

Venendo al merito, in sede di ripartizione delle risorse con riguardo a ciascuno dei dieci settori di spesa individuati, in coerenza di quanto prescrive il comma 140 sarebbe opportuno poter conoscere « gli interventi da finanziare ed i relativi importi » di destinazione delle risorse medesime.

Dal testo emerge che le risorse assegnate alle finalità di cui alla lettera *a*) sono assai ingenti, essendo pari a circa 19 miliardi di euro (quindi poco meno della metà dell'insieme delle risorse medesime per il periodo 2017-2032) di cui poco più di 285 milioni di euro per l'anno 2017, circa 805 milioni di euro per l'anno 2018 e circa 875,5 milioni di euro per l'anno 2019. Con riferimento alla lettera *b*) sono assegnati, per il periodo 2017-2032, 3 miliardi di euro, nell'ambito dei quali sono previsti, per quanto di competenza di questa Commissione, investimenti per infrastrutture portuali.

Tuttavia, le indicazioni fornite sul loro impiego non consentono una compiuta valutazione di merito, anche perché le specificazioni recate dalla relazione illustrativa appaiono particolarmente sintetiche: per quanto riguarda le risorse di cui alla lettera *a*) indica come destinazione il « Trasporto pubblico locale e ferrovie non interconnesse nonché infrastrutture stradali e ferroviarie », mentre per il settore di spesa di cui alla lettera *b*) menziona « infrastrutture portuali tra cui il progetto MOSE ».

Alla luce di queste considerazioni, ai fini della formulazione di una proposta, ritiene indispensabile che l'Esecutivo interloquisca con la Commissione – anche mediante la consegna di idonea documentazione – al fine di fornire gli elementi di conoscenza utili ad un proficuo esame dello schema di decreto.

Arianna SPESSOTTO (M5S) esprime preoccupazione per come il decreto dispone dell'utilizzazione del Fondo senza fornire maggiori informazioni e dettagli circa la destinazione delle risorse. Ricorda, peraltro, che durante il dibattito svolto in occasione dell'istituzione del Fondo in questione, aveva già avanzato preoccupazioni sull'impossibilità per il Parlamento di assolvere alle sue funzioni di indirizzo e di controllo nei confronti dell'Esecutivo.

Pertanto chiede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti venga a riferire in Commissione sui dettagli del-

l'utilizzazione del Fondo prima che essa sia chiamata ad esprimere i suoi rilievi.

Franco BORDO (MDP) concorda con quanto rilevato dal relatore circa la necessità che il Governo dia dettagliate informazioni sull'utilizzazione del Fondo, e comunque fornisca idonea documentazione, prima che la Commissione esprima i suoi rilievi.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO prende atto che il relatore ha concluso il suo intervento chiedendo che il Governo interloquisca con la Commissione, quantomeno mediante idonea documentazione, al fine di fornire gli elementi di conoscenza utili ad un proficuo esame dello schema di decreto. Si attiverà pertanto in tal senso.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad una prossima seduta.

**La seduta termina alle 14.35.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 27 giugno 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.35.**

#### Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2017.**

**Emendamenti C. 4505 Governo.**

(Parere alla XIV Commissione).

*(Rinvio dell'esame).*

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la Commissione Politiche dell'U-

nione europea non ha ancora trasmesso le proposte emendative sul provvedimento in esame concernenti le materie di competenza della Commissione.

Pertanto lo svolgimento del punto all'ordine del giorno avrà luogo nella seduta già convocata per domani, 28 giugno.

**La seduta termina alle 14.40.**

## ALLEGATO 1

**5-10853 Iacono: Ripristino del collegamento notturno lungo l'asse ferroviario Agrigento-Caltanissetta-Enna-Catania.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Occorre preliminarmente ricordare che i servizi Intercity e Intercity Notte sono inseriti nel Contratto di Servizio stipulato tra Trenitalia e lo Stato e che, come è noto, la caratteristica di tali treni è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia; pertanto, lo Stato eroga corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel piano economico-finanziario, inserito anch'esso nel Contratto.

Alla fine dello scorso anno è stato definito il nuovo Contratto di Servizio per gli anni 2017-2026, nell'ambito del quale l'offerta da/per la Sicilia è stata lasciata invariata anche per quanto concerne i collegamenti notturni, nono-

stante questi presentino frequentazioni estremamente basse, ad eccezione di alcuni picchi coincidenti con le principali festività.

Infatti, da alcuni anni i treni notte registrano un progressivo calo della domanda, determinato soprattutto dalla velocizzazione dei servizi diurni e dall'incremento della presenza sul mercato dei vettori aerei *low cost*, fenomeno peraltro comune a tutti i principali Paesi europei.

Tutto ciò premesso, ricordo che l'attuale offerta a Contratto per la Sicilia prevede 1 coppia di ICN Milano-Sicilia e viceversa, 2 coppie di ICN Roma-Sicilia e viceversa, 2 coppie di Intercity diurni Roma-Sicilia e viceversa.

## ALLEGATO 2

**5-10852 Mognato: Ruolo degli impianti veneti di manutenzione corrente ed equipaggi nell'ambito del piano industriale 2017-2026 del gruppo Ferrovie dello Stato.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In via generale ricordo che l'organizzazione industriale rientra nell'autonomia di ciascuna impresa, che vi provvede perseguendo l'efficientamento dei processi.

In linea con tale principio, anche il nuovo Contratto di Servizio tra MEF, MIT e la società Trenitalia non contiene alcun vincolo sull'organizzazione dei processi industriali, bensì prevede che la società provveda a programmare, realizzare e coordinare tutte le attività necessarie all'erogazione dell'offerta.

In particolare, circa l'impianto di Manutenzione di Mestre, Trenitalia evidenzia

che lo stesso non ha subito modifiche organizzative e c'è stato un ampliamento delle attività, acquisendo anche la manutenzione della flotta ETR 500.

Per quanto riferibile all'impianto Equipaggi, questo rientra in una più ampia riorganizzazione della Divisione Passeggeri LH di Trenitalia – che ha trovato formale condivisione con le OO.SS. nazionali in data 15 giugno 2017 – nell'ambito della quale è prevista la confluenza del Presidio di Sala Operativa all'interno del Presidio di Distribuzione, con la garanzia degli attuali livelli occupazionali.

## ALLEGATO 3

**5-11006 Dell'Orco: Negato accesso agli atti da parte di Rete Ferroviaria Italiana e applicazione del diritto di accesso civico ai dati e documenti pubblici.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione al primo e al terzo quesito si evidenzia che nel vigente atto di concessione e nei contratti di programma fin qui stipulati tra il MIT ed RFI non vi sono clausole di diniego di documentazione qualora richiesta dal MIT.

Infatti, il Contratto di programma parte investimenti (2012-2016) prevede che il Ministero esercita, tutte le attività ritenute necessarie per verificare l'esatto adempimento di tutti gli obblighi che derivano al Gestore dal contratto, ed in particolare per valutare i gradi di conformità alla programmazione, constatare e valutare lo stato della progettazione e/o dei lavori, analizzare e valutare i costi delle opere, effettuare la vigilanza sulle specifiche tecniche di settore, il monitoraggio sulle opere realizzate per quanto attiene agli investimenti, le eventuali verifiche di cantiere. Considerato anche che i documenti sono suscettibili di modifiche o di adeguamenti in relazione alla specificità del singolo progetto, l'intera documentazione riferita al progetto di investimento è messa a disposizione del MIT, ogni qualvolta il Ministero stesso ne fa richiesta, o degli eventuali interessati aventi titolo.

Ed è per questa ragione che la DG trasporto e infrastrutture ferroviarie ha provveduto, come esplicitato nell'atto di sindacato ispettivo, a interessare RFI, in ragione delle caratteristiche strutturali e ordinamentali di tale società, affinché la stessa fornisca, secondo le modalità previste dalla vigente normativa, diretto riscontro agli interessati.

Quanto al secondo quesito comunico che per la vastità e complessità delle

informazioni richieste sono state predisposte schede sulle singole opere, schede che deposito agli atti per consultazione.

Nel dettaglio, evidenzio che la società Rete Ferroviaria Italiana ha provveduto a trasmettere al MIT le informazioni relative alla disciplina applicabile alle penali dei contratti relative alla:

linea AV/AC Milano – Venezia – Brescia – Verona (allegato 1);

linea AV/AC Milano – Venezia – Verona – Padova (allegato 2);

realizzazione del Passante e della Stazione AV/AC di Firenze (allegato 3);

linea AV/AC Milano – Genova (allegato 4).

Sulle opere Pedemontana Lombarda e Tangenziale est di Milano sono state assunte informazioni presso la società Concessioni Autostradali Lombarde (allegato 5).

Per la Pedemontana Veneta il concedente è la Regione Veneta; maggiori dettagli in allegato 6.

Elementi sulla Bretella Campogalliano – Sassuolo sono stati acquisiti dalla competente Direzione generale del MIT (allegato 7).

Per informazioni sul sistema MoSE si rimanda all'allegato 8, mentre per la sezione italiana della Lione-Torino RFI informa che si è in fase di progettazione preliminare.

Infine, per la seconda pista dell'Aeroporto di Firenze segnalo che sono tuttora

in corso interlocuzioni con gli enti e le Amministrazioni coinvolte, ognuna per quanto di competenza.

L'interrogazione posta riguarda anche profili di competenza di ANAC nell'ultimo quesito ovvero se, alla luce delle linee guida adottate con delibera 1309/2016, il FOIA si applica anche alle società in controllo pubblico e alle società in partecipazione pubblica.

In merito ANAC ha precisato che la questione richiede una preliminare valutazione in ordine alla natura della società RFI. Infatti, la disciplina della trasparenza dell'accesso generalizzato è, alla luce della normativa e delle indicazioni della stessa ANAC, declinabile in modo differenziato in relazione alle caratteristiche strutturali e ordinamentali di una società pubblica.

RFI è una società per azioni, cui è affidato il ruolo di gestore dell'infrastruttura ferroviaria (linee, stazioni, impianti), posseduta al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane (FSI S.p.A.). Quest'ultima società è, a sua volta, interamente partecipata dal MEF. FSI è ente emittente obbligazioni quotate su mercati regolamentati dell'Unione Europea. Di conseguenza, è soggetta ai connessi obblighi normativi in Italia e nel paese di collocazione del prestito. Alla luce di quanto sopra, RFI è società pubblica direttamente controllata da altra società pubblica (FSI) che emette strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati.

In relazione alla specifica questione posta, la disciplina relativa all'accesso civico generalizzato è contenuta negli articoli 5 e 5-bis del decreto legislativo n. 33/2013, come modificati e integrati dal decreto legislativo n. 97/2016. L'ambito soggettivo di applicazione della normativa è stabilito nel novellato articolo 2-bis del medesimo decreto legislativo. Per quel che qui interessa, i commi 2 e 3 del richiamato articolo 2-bis fissano i criteri di applicazione del regime della trasparenza alle società pubbliche controllate o solamente partecipate da amministrazioni pubbliche.

Per quanto riguarda le società in controllo pubblico, l'articolo 2-bis comma 2, lettera b), stabilisce che dette società, come

definite dal decreto legislativo di attuazione della legge n. 124/2015, ora decreto legislativo n. 175/2016, sono soggette alla medesima disciplina delle pubbliche amministrazioni in quanto compatibile, ad esclusione delle società quotate come definite dallo stesso decreto legislativo.

La norma è stata riformulata dallo schema di decreto legislativo recante « Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo n. 175 ». In particolare, il richiamato schema di decreto (con l'articolo 18) prevede la sostituzione della lettera b) del comma 2 dell'articolo 2-bis, del decreto legislativo n. 33/2013, operando un rinvio espresso alle società in controllo pubblico come definite dall'articolo 2, comma 1, lettera m), del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 e chiarendo che sono escluse le società quotate come definite dall'articolo 2, comma 1, lettera p), dello stesso decreto legislativo, nonché le società da esse partecipate, salvo che queste ultime siano, non per il tramite di società quotate, controllate o partecipate da amministrazioni pubbliche.

Il legislatore ha inteso, quindi, precisare che sono escluse dal regime di trasparenza non solo le società quotate, ma anche le società direttamente controllate da società quotate. Per quanto concerne le società solamente partecipate da pubbliche amministrazioni, dunque non in situazione di controllo, l'articolo 2-bis del decreto legislativo n. 33/2013, al comma 3 chiarisce che la normativa sulla trasparenza si applica, in quanto compatibile e limitatamente ai dati e ai documenti inerenti all'attività di pubblico interesse disciplinata dal diritto nazionale o dell'Unione europea, anche alle società in partecipazione pubblica come definite dal citato decreto legislativo di attuazione della legge delega cosiddetta « Madia ».

In relazione al nuovo quadro normativo, l'ANAC ha recentemente posto in consultazione pubblica un atto d'indirizzo che sostituisce il precedente n. 8/2015.

Nello schema di Linee Guida l'ANAC ha chiarito che non è applicabile alle società quotate il regime delle società controllate perché espressamente escluso

per legge, resta applicabile a tali società il regime delle società solo partecipate da pubbliche amministrazioni. Quindi, ha previsto che le società quotate sono tenute a pubblicare i soli dati, documenti e informazioni relativi alle attività di pubblico interesse svolte e a garantire l'accesso generalizzato, sempre relativamente alle sole attività di pubblico interesse svolte.

Occorre adesso considerare la natura giuridica di RFI – società pubblica direttamente controllata da altra società pubblica (FSI) che emette strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati e per questo considerabile alla stregua di una società quotata ai fini della disciplina della trasparenza.

Ciò premesso, in base al quadro normativo di cui sopra e applicando al caso di specie il ragionamento fatto da ANAC nelle Linee Guida a proposito delle società quotate, si può tendenzialmente asserire che:

a RFI, interamente partecipata da FSI, società emittente sui mercati obbligazionari regolamentati strumenti finanziari, non si applica il comma 2, lettera *b*), dell'articolo 2-*bis* del decreto legislativo n. 33 del 2013. La disposizione richiamata indica, infatti, i soggetti cui si applica, in quanto compatibile, il regime di trasparenza delle pubbliche amministrazioni. Pertanto, RFI non è tenuta all'applicazione della normativa sulla trasparenza e sull'accesso civico come le pubbliche amministrazioni sull'organizzazione e sulle attività svolte (tale impostazione è espressamente confermata dalla nuova formulazione del richiamato comma 2 dell'articolo 2-*bis*, operata nello schema di decreto legislativo, correttivo del decreto legislativo n. 175, non ancora in *Gazzetta Ufficiale* prima citato;

a RFI, tuttavia, può applicarsi il comma 3 del medesimo articolo 2-*bis* e, secondo l'interpretazione fornita da ANAC, alle società quotate ed equiparate, riferito alle sole attività di pubblico interesse svolte e non al complesso delle attività né all'organizzazione della società.

Per quanto sopra, ANAC evidenzia che ad RFI sarebbe applicabile l'accesso civico limitatamente ai dati e ai documenti inerenti all'attività di pubblico interesse disciplinata dal diritto nazionale o dell'Unione Europea.

ALLEGATO 1

### **Linea AV/AC Milano-Venezia-Brescia-Verona.**

In data 15 ottobre 1991 è stata sottoscritta una Convenzione (nel seguito anche « la Convenzione del 1991 ») tra TAV (oggi RFI) – Consorzio Cepav Due/ENI che ha ad oggetto la progettazione esecutiva (oggi progettazione definitiva) e la realizzazione della Tratta Milano – Verona.

La Convenzione del 1991 prevede che, dopo la elaborazione del progetto definitivo da parte del Consorzio e la sua approvazione da parte delle competenti amministrazioni, la realizzazione dell'opera da parte dello stesso General Contractor sia preceduta dalla stipula di un apposito Atto Integrativo alla Convenzione stessa, contenente, tra l'altro, il prezzo forfettario per l'esecuzione di tutte le prestazioni a carico del Consorzio comunque necessarie per consegnare le opere eseguite a perfetta regola d'arte e perfettamente funzionanti e idonee all'uso cui sono destinate.

La Convenzione del 1991 prevede altresì che nel caso in cui RFI ed il Consorzio non riescano a concordare il prezzo forfettario o altre condizioni dell'Atto Integrativo entro 30 giorni dall'approvazione del progetto definitivo, sia RFI sia il Consorzio avranno il diritto di recedere dalla Convenzione.

In caso di recesso è previsto dalla predetta Convenzione del 1991, in estrema sintesi, che RFI dovrà rimborsare al Consorzio i costi documentati per le attività progettuali svolte, costi che complessivamente non potranno essere superiori al 3 per cento dell'importo presunto dell'opera (intera Tratta Milano – Verona), che a questi soli fini veniva fissato con la Convenzione del 1991 in modo invariabile in 2.040 miliardi di lire.

La Convenzione del 1991 contiene altresì una clausola risolutiva in forza della quale, a fronte di gravi inadempimenti del Consorzio Cepav Due, espressamente indicati nella medesima clausola, RFI ha diritto di risolvere la Convenzione medesima.

Successivamente, per quanto qui d'interesse:

con Delibera Cipe n. 121 in data 21 dicembre 2001 la « Linea Milano-Verona », ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, è stata inserita nel Programma di infrastrutture strategiche di cui al medesimo articolo 1 della legge 443/2001;

l'articolo 2, commi 232 e ss della Legge 23 dicembre 2009, n. 191, ha previsto in particolare che con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, per i quali il CIPE – a determinate condizioni previste dalla norma stessa – può autorizzare, per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE.

In esecuzione di tale norma, con DPCM in data 1.10.2010 il Lotto Funzionale Treviglio-Brescia della Milano-Verona è stato individuato quale progetto prioritario ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2, comma 232 della Legge 191/2009 ed in data 19.4.2011 è stato stipulato il relativo Atto Integrativo RFI – Cepav Due/ENI alla predetta Convenzione del 1991. La Tratta Treviglio-Brescia è stata aperta all'esercizio commerciale nel dicembre 2016.

Quanto alla Tratta Brescia – Verona, l'articolo 1, comma 76 della legge 147/2013, (cosiddetta « Legge di stabilità 2014 »), ha stabilito « che le tratte Brescia-Verona... della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia... sono realizzate con le modalità previste dalle lettere *b)* e *c)* del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato ».

Ad oggi l'Atto Integrativo relativo alla Tratta Brescia – Verona non è stato ancora stipulato.

ALLEGATO 2

### ***Linea AV/AC Milano – Venezia – Verona – Padova.***

In data 15 ottobre 1991 è stata sottoscritta una Convenzione (nel seguito anche « la Convenzione del 1991 ») tra TAV (oggi RFI) – Consorzio Iricav Due/IRI (oggi Fintecna) che aveva ad oggetto la progettazione esecutiva (oggi progettazione definitiva) e la realizzazione della Tratta Verona-Venezia.

Successivamente, il Lodo arbitrale TAV-Iricav Due in data 17.7.2003 ha dichiarato (i) lo scioglimento della Convenzione limitatamente alla parte relativa alla tratta tra Padova e Mestre (ii) per il resto tuttora efficace la Convenzione medesima.

In definitiva pertanto l'oggetto della Convenzione del 1991 risulta ridotto alla Tratta Verona-Padova.

La Convenzione del 1991 prevede che, dopo la elaborazione del progetto definitivo da parte del Consorzio e la sua

approvazione da parte delle competenti amministrazioni, la realizzazione dell'opera da parte dello stesso Consorzio sia preceduta dalla stipula di un apposito Atto Integrativo alla Convenzione stessa, che dovrà contenere il Prezzo Forfettario per l'esecuzione di tutte le prestazioni a carico del Consorzio comunque necessarie per consegnare le opere eseguite a perfetta regola d'arte e perfettamente funzionanti e idonee all'uso cui sono destinate.

La Convenzione del 1991 prevede altresì che nel caso in cui RFI ed il Consorzio non riescano a concordare il Prezzo Forfettario o altre condizioni dell'Atto Integrativo entro 30 giorni dall'approvazione del progetto definitivo, sia RFI sia il Consorzio avranno il diritto di recedere dalla Convenzione.

In caso di recesso è previsto dalla Convenzione del 1991, in estrema sintesi, che RFI dovrà rimborsare al Consorzio i costi documentati per le attività progettuali svolte, costi che complessivamente non potranno essere superiori al 3 per cento dell'importo presunto dell'opera (intera Tratta Verona-Venezia), che a questi soli fini veniva fissato con la Convenzione del 1991 in modo invariabile in 1.850 miliardi di lire.

La Convenzione del 1991 contiene altresì una clausola risolutiva in forza della quale, a fronte di gravi inadempimenti del Consorzio Iricav Due, espressamente indicati nella medesima clausola, RFI ha diritto di risolvere la Convenzione medesima.

Successivamente, per quanto qui d'interesse:

con Delibera Cipe n. 121 in data 21 dicembre 2001 la « Linea Verona-Padova », ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, è stata inserita nel Programma di infrastrutture strategiche di cui al medesimo articolo 1 della legge 443/2001;

l'articolo 1, comma 76 della legge 147/2013, (cosiddetta « Legge di stabilità 2014 »), ha stabilito che « le tratte... Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano – Venezia... sono realizzate con le

modalità previste dalle lettere b) e c) del comma 232 e dai commi 233 e 234 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il CIPE può approvare i progetti preliminari delle opere indicate al primo periodo anche nelle more del finanziamento della fase realizzativa e i relativi progetti definitivi a condizione che sussistano disponibilità finanziarie sufficienti per il finanziamento di un primo lotto costruttivo di valore non inferiore al 10 per cento del costo complessivo delle opere. A tal fine è autorizzata la spesa mediante erogazione diretta di 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2029. A valere sui predetti contributi non sono consentite operazioni finanziarie con oneri a carico dello Stato ».

Inoltre, in relazione alle previsioni di cui al decreto-legge n. 133/2014 (Decreto Sblocca Italia), convertito nella legge 164/2014 e relativo decreto attuativo MIT/MEF in data 13 novembre 2014, che prevedono lo stanziamento di finanziamenti a favore di taluni progetti, tra i quali un « ulteriore lotto costruttivo Asse AV/AC Verona Padova », imponendo al riguardo taluni adempimenti il cui mancato rispetto entro i termini indicati determina la revoca dei predetti finanziamenti, RFI ed il Consorzio Iricav Due con Accordo in data 23 dicembre 2014 e s.m.i. hanno regolato i loro reciproci rapporti in relazione alla Progettazione Definitiva della subtratta Verona-Vicenza ed alle connesse attività.

Tale Accordo, segnatamente per quanto concerne la revoca dei finanziamenti prevista dal Decreto Sblocca Italia e relativo decreto interministeriale attuativo, prevede in particolare che, qualora la revoca dei finanziamenti sia dovuta a cause diverse dall'inadempimento del Consorzio, nulla sarà dovuto da RFI a IRICAV DUE, ad alcun titolo, oltre al corrispettivo dell'attività progettuale svolta come determinato ai sensi del medesimo Accordo.

Ad oggi non è stata ancora sottoscritto alcun Atto Integrativo alla Convenzione del 1991.

## ALLEGATO 3

**Realizzazione del Passante e della Stazione AV/AC di Firenze.**

In data 28 maggio 2007, è stata stipulata la Convenzione n. 21 tra Italferr S.p.A. – in rappresentanza di RFI – ed il Contraente Generale A.T.I. COOPSETTE Società Cooperativa (Capogruppo Mandataria) – ERGON ENGINEERING AND CONTRACTING Consorzio Stabile S.c.a.r.l. (Mandante), con la quale sono state affidate al Contraente Generale le « attività di progettazione esecutiva, direzione lavori, realizzazione, con qualsiasi mezzo, dei lavori per la realizzazione del passante ferroviario Alta Velocità del Nodo di Firenze, della Nuova stazione AV, delle opere infrastrutturali connesse per la fluidificazione del traffico ferroviario (Scavalco) nonché delle opere propedeutiche, funzionali ai due lotti in cui è articolata l'opera ».

Detto affidamento è avvenuto a seguito di gara a procedura aperta ai sensi dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 190 del 20 agosto 2002 e s.m.i., il cui bando è stato pubblicato sul Supplemento alla GUCE in data 11 gennaio 2006 e sul Foglio Inserzioni della GURI in data 14 gennaio 2006, e le cui conseguenti attività negoziali si sono concluse con l'aggiudicazione definitiva al citato Contraente Generale avvenuta il 28 maggio 2007.

In data 6 settembre 2007, in conformità a quanto disposto dall'articolo 10 della Convenzione 21/2007, visto l'esito positivo della verifica dei requisiti prescritti, la società di Progetto « NODAVIA » S.c.p.a., costituita fra le società costituenti l'A.T.I. aggiudicataria, è subentrata nel rapporto contrattuale di cui sopra.

In particolare, la Convenzione prevede la suddivisione delle prestazioni contrattuali in due Lotti:

Lotto 1: progettazione esecutiva delle opere infrastrutturali connesse alla fluidificazione del traffico ferroviario (Scavalco), del Passante ferroviario nonché la verifica della progettazione esecutiva della Nuova Stazione AV; realizzazione delle Opere Propedeutiche allo Scavalco; realizzazione dello Scavalco;

Lotto 2: realizzazione delle Opere Propedeutiche ai lavori e delle opere relative al Passante ferroviario, alla Nuova Stazione AV nonché gli interventi complementari ed accessori funzionali alle opere nel loro complesso.

L'importo dell'affidamento, al netto del ribasso del 25,1312 per cento praticato nell'offerta, previsto dalla Convenzione d'appalto è pari a Euro 703.697.519,74.

Per effetto di modifiche intervenute in fase di Progettazione Esecutiva e, successivamente, nel corso dei lavori, definite attraverso il I Atto Integrativo Modificativo n. 3/09, il II Atto Integrativo Modificativo n. 5/10, nonché 25 Verbali di Variante, l'importo dell'affidamento risulta attualmente fissato in Euro 769.566.608,84.

Nelle premesse della Convenzione, al punto 3, è riportato che Ferrovie entro 365 giorni dalla data di consegna delle prestazioni (avvenuta il 16 luglio 2007), potrà recedere dall'affidamento dei lavori oggetto del Lotto 2, qualora gli importi relativi alla realizzazione del sistema AV TO – MI – NA dovessero essere insufficienti per la realizzazione anche delle prestazioni oggetto della Convenzione o qualora dovesse essere disposta una riduzione degli importi esistenti. Il Contraente Generale, in tal caso, avrebbe diritto solo ed esclusivamente ad un importo pari all'1 per mille dell'ammontare dei lavori del Lotto 2.

Tale diritto di recesso non è stato esercitato da Ferrovie, in quanto con Delibera RFI dell'8 maggio 2008 sono stati confermati i fondi per la realizzazione del Lotto 2 (fonte AV MERCAT).

Tutti gli altri casi di risoluzione e recesso sono regolati dal Titolo IX della Convenzione suddetta.

Nell'eventualità di interruzione della Convenzione per volontà della Committenza, a titolo di mancato utile e a completa e definitiva tacitazione di ogni diritto e pretesa del Contraente Generale, Ferrovie corrisponderà al Contraente Generale medesimo il 10 per cento dell'ammontare delle prestazioni non eseguite, fino ai quattro quinti dell'importo dei lavori og-

getto della Convenzione al momento in cui tale facoltà venisse esercitata (articolo 71.5), così come previsto dalla normativa vigente.

L'opera, sebbene sia stata inserita nel primo programma nazionale delle infrastrutture strategiche di cui alla deliberazione CIPE del 22 dicembre 2001, n. 121, pubblicata sulla *G.U.* n. 68 del 21 marzo 2002, non ha beneficiato di Delibere di Finanziamento CIPE.

#### ALLEGATO 4

##### ***Linea AV/AC Milano-Genova.***

In data 16 marzo 1992 è stata sottoscritta una Convenzione tra TAV (oggi RFI) e il Consorzio COCIV che ha ad oggetto la progettazione esecutiva (oggi progettazione definitiva) e la realizzazione della Tratta Milano – Genova.

La Convenzione del 1992 prevede che, dopo la elaborazione del progetto definitivo da parte del Consorzio e la sua approvazione da parte delle competenti amministrazioni, la realizzazione dell'opera da parte dello stesso General Contractor sia preceduta dalla stipula di un apposito Atto Integrativo alla Convenzione stessa, contenente, tra l'altro, il Prezzo Forfettario per l'esecuzione di tutte le prestazioni a carico del Consorzio comunque necessarie per consegnare le opere eseguite a perfetta regola d'arte e perfettamente funzionanti e idonee all'uso cui sono destinate.

La Convenzione del 1992 contiene altresì una clausola risolutiva (articolo 24) in forza della quale, a fronte di gravi inadempimenti del Consorzio COCIV, espressamente indicati nella medesima clausola, RFI ha diritto di risolvere la Convenzione medesima.

L'articolo 24.3 della Convenzione prevede che le conseguenze derivanti dalla risoluzione della Convenzione sono regolate, oltre che dalle norme generali del Codice Civile, dalle condizioni generali di contratto per gli appalti di opere, lavori e forniture in opera dell'Ente Ferrovie dello Stato (intendendosi sostituita TAV – oggi RFI – all'Ente oggi FS Italiane e Cociv all'appaltatore).

Successivamente, per quanto qui d'interesse:

con delibera Cipe n. 121 in data 21 dicembre 2001 la « Linea AV/AC Milano – Genova: Terzo Valico dei Giovi », ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, è stata inserita nel Programma di infrastrutture strategiche di cui al medesimo articolo 1 della legge 443/2001;

l'articolo 2, commi 232 e ss della legge 23 dicembre 2009, n. 191, ha previsto in particolare che con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a quattro anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, per i quali il CIPE – a determinate condizioni previste dalla norma stessa – può autorizzare, per un importo complessivo residuo da finanziare, relativo all'insieme dei progetti prioritari individuati, non superiore a 10 miliardi di euro, l'avvio della realizzazione del relativo progetto definitivo per lotti costruttivi individuati dallo stesso CIPE. In particolare il comma 232, lettera c) prevede che il contraente generale o l'affidatario dei lavori deve assumere l'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'alinea, nonché a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi.

In esecuzione di tale norma, con dPCM in data 1.10.2010 la « Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi » è stata individuata quale progetto prioritario ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2, comma 232 della Legge 191/2009 ed in data

11.11.2011 è stato sottoscritto tra RFI ed il Consorzio COCIV l'Atto Integrativo alla Convenzione del 1992.

Con tale Atto Integrativo, per quanto qui di interesse:

è ridotto l'oggetto della Convenzione dalla Linea Milano-Genova alla sola Tratta Terzo Valico dei Giovi, con rinuncia del Consorzio COCIV ad ogni pretesa, anche per compensi, costi, danni, tempi e/o mancato guadagno, derivante – direttamente o indirettamente – per qualsivoglia titolo o ragione, dalla predetta riduzione;

è prevista la suddivisione della Tratta Terzo Valico dei Giovi in sei Lotti Costruttivi;

è concordata la costruzione del Primo Lotto Costruttivo e che i Lotti Costruttivi successivi al Primo saranno automaticamente conclusi e contrattualizzati solo mediante comunicazione da RFI a COCIV che sono state effettivamente assegnate e rese disponibili a RFI le ulteriori « *tranches* » di risorse finanziarie che consentano, di volta in volta, la completa realizzazione di ciascun Lotto Costruttivo successivo al Primo;

è fissata un'apposita disciplina che tra l'altro, in conformità a quanto previsto dal sopra riportato l'articolo 2, comma 232, lettera *c*) della legge 191/2009, esclude, per l'eventuale mancata o ritardata assegnazione ed effettiva disponibilità delle risorse finanziarie di uno o più Lotti Costruttivi successivi al Primo, il riconoscimento al General Contractor di alcun importo a titolo di penale;

è inoltre prevista un'articolata disciplina in base alla quale, in estrema sintesi, in caso di mancata assegnazione – ed effettiva disponibilità per RFI – entro determinate date, delle risorse finanziarie relative ai Lotti Costruttivi successivi al Primo, l'Atto Integrativo, così come l'intera Convenzione, resteranno in vigore per un periodo di 10 anni dalla data di sottoscrizione dell'Atto Integrativo, purché entro tale termine le competenti Autorità provvedano ad assegnare e rendere effettiva-

mente disponibili a RFI le risorse finanziarie necessarie per la realizzazione dei successivi Lotti Costruttivi. In caso di mancata assegnazione a RFI – con correlativa effettiva disponibilità per RFI – di tali risorse finanziarie entro il detto termine di 10 anni, l'Atto Integrativo, così come l'intera Convenzione si intenderanno definitivamente limitati ai soli Lotti Costruttivi Ultimati e ai Lotti Costruttivi in via di Realizzazione (che dovranno essere ultimati), senza che il Consorzio e/o le Consorziato e/o loro aventi causa possano mai avanzare nei confronti di RFI, ITAL-FERR e/o loro aventi causa alcuna pretesa ad alcun titolo, contrattuale, extracontrattuale e/o precontrattuale.

Allo stato, oltre al Primo Lotto Costruttivo, previa assegnazione ed effettiva disponibilità per RFI delle rispettive risorse finanziarie, sono stati contrattualizzati i Lotti Costruttivi Secondo, Terzo e Quarto.

Infine la Convenzione del 1992, come integrata dall'Atto Integrativo del 2011, contiene altresì una clausola risolutiva (articolo 24) in forza della quale, a fronte di gravi inadempimenti del Consorzio COCIV, espressamente indicati nella medesima clausola, RFI ha diritto di risolvere la Convenzione medesima e l'Atto Integrativo – oggi Ferrovie dello Stato Italiane, e COCIV all'appaltatore).

In data 11.11.2011 è stato poi sottoscritto l'Atto Integrativo, nei termini previsti dalla Convenzione, il quale non ha valore novativo rispetto alla Convenzione stessa, le cui condizioni e i cui termini, come integrati con l'Atto Integrativo stesso, restano pienamente in vigore, salvo per quanto siano espressamente modificati e/o integrati dall'Atto.

Detti Atti risultano pertanto giuridicamente vincolanti tra le parti e non sono previste specifiche penali in caso di risoluzione anticipata dei contratti fatto salvo quanto previsto dal citato articolo 24.3 della Convenzione.

## ALLEGATO 5

**Autostrada Pedemontana Lombarda (Pedemontana) e Tangenziale Est Esterna di Milano.**

Per le due opere in argomento la competenza è della Società Concessioni Autostradali Lombardo (CAL).

Sia per la Pedemontana che per la Tangenziale Est Esterna di Milano i « documenti amministrativi e relativi allegati inerenti obbligazioni giuridiche vincolanti » sono rappresentati dalle Convenzioni di Concessione e dai relativi Atti Aggiuntivi e Atti Integrativi sottoscritti da CAL e dai Concessionari.

Per quanto concerne la previsione di « eventuali singole penali in caso di risoluzione anticipata dei contratti », le Convenzioni di Concessione sottoscritte tra CAL e i due Concessionari, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL) e Tangenziale Esterna S.p.A. (TE), prevedono quanto segue.

Convenzione CAL-TE:

(i) L'articolo 37 stabilisce la disciplina della decadenza della Concessione per inadempimento del Concessionario, in relazione agli obblighi del Concessionario stesso previsti nei vari articoli della Convenzione; le sanzioni e le penalità sono definite e dettagliate negli articoli 35 e 36 e sono disciplinate dall'Allegato P alla Convenzione « Disciplinare delle sanzioni »;

(ii) l'articolo 38 disciplina invece la possibile risoluzione del contratto per inadempimento del Concedente e la revoca della Concessione per motivi di pubblico interesse, quantificandone i relativi costi/rimborsi da riconoscersi al Concessionario, secondo quanto segue:

**38 RISOLUZIONE DEL RAPPORTO PER INADEMPIMENTO DEL CONCESSIONARIO. REVOCA DELLA CONCESSIONE PER MOTIVI DI PUBBLICO INTERESSE.**

38.1 Secondo quanto previsto dall'articolo 158 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e ss.mm.ii., qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento

del Concedente ovvero quest'ultimo revochi la concessione per motivi di pubblico interesse, sono rimborsati al Concessionario:

in caso di risoluzione o revoca dopo la consegna al Concedente della fideiussione di cui all'articolo 8.3:

a) il valore delle opere e progettazioni già realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario;

b) le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione;

c) un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10 per cento (dieci per cento) del valore delle opere ancora da eseguire ovvero della parte del servizio ancora da gestire valutata sulla base del Piano economico-finanziario.

in caso di risoluzione o revoca prima della consegna al Concedente della fideiussione di cui all'articolo 8.3, fermo quanto previsto alle lettere a) e b) del presente articolo 38.1, l'indennizzo di cui alla precedente lettera c) sarà pari al 10 per cento del valore della progettazione ancora da eseguire, assumendo quale valore della progettazione quello utilizzato ai fini dell'articolo 8.1.

38.2 Le somme di cui al comma 1 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del Concessionario e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento dei detti crediti.

38.3 L'efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente di tutte le somme previste dai commi precedenti.

(iii) Inoltre, l'articolo 39.3 della Convenzione prevede che « qualora uno o più eventi di Forza Maggiore [...] non consentano di ripristinare l'equilibrio economico

e finanziario secondo le modalità e nei tempi di cui all'articolo 11, ovvero rendano impossibile l'esecuzione della Convenzione, in tutto o per una parte sostanziale della stessa, per un periodo superiore a 18 (diciotto) mesi consecutivi, la Convenzione s'intenderà risolta successivamente, l'Atto Aggiuntivo n. 2 ha aggiunto l'articolo 39.4 che prevede che « in caso di risoluzione della presente convenzione ai sensi dell'articolo 39.3, gli importi dovuti al Concessionario in conseguenza di tale risoluzione saranno determinati ai sensi dell'articolo 38.1, lettere a) e b) della Convenzione »;

(iv) Infine, si evidenzia che l'Atto Aggiuntivo n. 2 ha integrato la disciplina afferente alle modalità di applicazione di sanzioni e penalità.

#### Convenzione CAL-APL:

(i) l'articolo 10 stabilisce la disciplina della decadenza della Concessione per inadempimento del Concessionario, in relazione agli obblighi del Concessionario stesso previsti nei vari articoli della Convenzione; le sanzioni e penalità sono definite e dettagliate agli articoli 26 e 27;

(ii) l'articolo 28 disciplina invece la possibile risoluzione del contratto per inadempimento del Concedente e la revoca della Concessione per motivi di pubblico interesse, quantificandone i relativi costi/rimborsi da riconoscersi al Concessionario, secondo quanto segue:

#### 28. RISOLUZIONE DEL RAPPORTO PER INADEMPIMENTO DEL CONCEDENTE E REVOCA DELLA CONCESSIONE PER MOTIVI DI PUBBLICO INTERESSE.

28.1 Qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del Concedente ovvero quest'ultimo revochi la concessione per motivi di pubblico interesse, sono rimborsati al Concessionario:

a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'opera non

abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario;

b) le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione;

c) un indennizzo, a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10 per cento delle opere ancora da eseguire ovvero della parte di servizio ancora da gestire valutata sulla base del Piano economico Finanziario.

28.2 Le somme di cui al comma 1 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti dei finanziatori del Concessionario e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento dei detti crediti.

28.3 L'efficacia della revoca della concessione è sottoposta alla condizione del pagamento da parte del Concedente di tutte le somme previste dai commi precedenti.

(iii) Inoltre l'articolo 12.7 della Convenzione prevede che « In caso di mancato accordo in merito all'aggiornamento e/o alla revisione del Piano Economico Finanziario, ovvero in ordine alla sussistenza dei presupposti di detta revisione, troveranno applicazione, ove ne sussistano i presupposti, le disposizioni di Legge in ordine all'estinzione del rapporto concessorio ».

(iv) L'Atto Aggiuntivo n. 2 ha previsto all'articolo 4.6 che « nel caso in cui l'accordo sul riequilibrio del Piano Economico Finanziario di cui al § Errore. L'origine riferimento non è stata trovata., a seguito della mancata sottoscrizione del Senior n. 1, non sia raggiunto tra le Parti entro 6 (sei) mesi dalla presentazione della proposta di revisione da parte del Concessionario o, in caso di accordo, non sia approvato dal C.I.P.E., entrambe le Parti avranno la facoltà di estinguere il rapporto concessorio. In tal caso, spetta al Concessionario esclusivamente e limitatamente ai Lotti A, B1, CO1 e VA1 il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti e dei contributi

pubblici erogati, ovvero, nel caso in cui l'Opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario inoltre all'articolo 4.7 ha altresì previsto che « Nel caso in cui l'accordo sul riequilibrio del Piano Economico Finanziario di cui al § Errore. L'origine riferimento non è stata trovata., a seguito della mancata sottoscrizione del Senior n. 2, non sia raggiunto tra le Parti entro 6 (sei) mesi dalla presentazione della proposta di revisione da parte del Concessionario o, in caso di accordo, non sia approvato dal C.I.P.E., entrambe le Parti avranno la facoltà di recedere dalla Convenzione Unica. In tal caso spettano al Concessionario esclusivamente e limitatamente ai Lotti A, B1, B2, C, CO1 e VA1: a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti e dei contributi pubblici erogati, ovvero, nel caso in cui l'Opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario; b) gli importi da corrispondere agli istituti finanziatori in conseguenza della risoluzione del rapporto concessorio, connessi all'estinzione anticipata del contratto di finanziamento dei Lotti A, B1, B2, C, CO1 e VA1 ».

(v) L'Atto Aggiuntivo n. 2 ha inoltre specificato la disciplina afferente alle modalità di applicazione di sanzioni e penali.

(vi) Lo stesso Atto Aggiuntivo n. 2 ha infine sostituito l'articolo 10.6 della Convenzione originaria, secondo quanto segue:

« 10.6 In caso di decadenza della Concessione per inadempimento del Concessionario ai sensi del presente articolo, al Concessionario sarà riconosciuto l'importo di cui alla lettera (A) dell'articolo 28.1 della presente Convenzione, che risulterà al netto sia del contributo pubblico erogato dal Concedente sia dell'applicazione delle sanzioni e delle penali di cui, rispettivamente, agli articoli 26 e 27 della presente Convenzione sia degli importi dovuti dal Concessionario al Concedente a titolo di risarcimento dei danni, ai sensi del precedente comma 10.5 ».

ALLEGATO 6

### ***Pedemontana Veneta.***

Il concedente per l'opera è la Regione Veneto mentre il MIT, per quanto stabilito con decreto ministeriale n. 194 dell'11 giugno 2015 e dal decreto ministeriale n. 232 del 1° luglio 2015, svolge esclusivamente le attività di controllo finalizzate al rilascio del nulla osta per l'erogazione dei contributi destinati alla realizzazione della superstrada; tali competenze riguardano gli aspetti connessi all'attività di vigilanza sui lavori per la presenza di un contributo pubblico e non quindi gli aspetti e le attività proprie del soggetto concedente.

ALLEGATO 7

### ***Bretella Campogalliano – Sassuolo.***

Con nota del 30 dicembre 2016, la competente Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali ha rappresentato all'onorevole istante che rientrava tra le proprie competenze in qualità di Ente Concedente l'opera relativa alla Bretella Campogalliano – Sassuolo. In tale nota era specificato che non esistevano « documenti amministrativi inerenti obbligazioni giuridiche » per l'opera in questione essendo in attesa della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della delibera CIPE n. 13 del 1° maggio 2016 inerente l'applicazione delle misure di defiscalizzazione ai sensi dell'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183. Le prescrizioni ivi contenute sarebbero state recepite nello schema di Convenzione da sottoscrivere con la società concessionaria, il quale dovrà essere successivamente approvato con decreto interministeriale MIT – MEF e sottoposto alla Corte dei conti per la successiva registrazione e definitiva efficacia.

A seguito dell'avvenuta pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 dicembre 2016 della delibera sopra richiamata, è stato predisposto il nuovo decreto inter-

ministeriale per la modifica dell'erogazione del contributo pubblico di cui al precedente decreto interministeriale n. 445/2012, così come richiesto dalla Corte dei conti in fase di registrazione. Tale nuovo decreto è stato sottoscritto dal MIT e inviato al MEF per la sottoscrizione.

Ad oggi, quindi, per l'opera in questione non esistono obbligazioni giuridiche vincolanti.

ALLEGATO 8

### **Sistema MoSE.**

Per quanto riguarda il sistema MoSE, tutti gli interventi per la sua realizzazione sono contrattualmente assegnati al Consor-

zio Venezia Nuova, in base alla Convenzione prot. N. 7191 del 1991 e suoi atti aggiuntivi, tra i quali particolare importanza rivestono l'atto prot. 7950/2002 che ha recepito le indicazioni della Comunità Europea in merito al ricorso al mercato per le forniture elettromeccaniche e l'atto n. 8067/2005, che ha recepito il cosiddetto « prezzo chiuso ».

Al Consorzio Venezia Nuova è altresì affidata la fase « di avviamento » del sistema MoSE, per rispondere in modo concreto all'esigenza di univocità di responsabilità.

Tutti gli atti sono disponibili presso il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia.

## ALLEGATO 4

**5-11039 Carinelli: Valori netti contabili delle aree ferroviarie dismesse site nel comune di Milano posti a bilancio da FS Sistemi Urbani Srl (FSSU).**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

I quesiti posti rientrano tra le competenze proprie della società Ferrovie dello Stato Italiane, la quale ha fornito i seguenti elementi.

Il valore netto contabile delle aree oggetto dell'Accordo di Programma degli ex Scali Milanese è riportato sullo stato patrimoniale del bilancio delle diverse società del Gruppo FS proprietarie delle aree, redatto nel rispetto delle norme del codice civile e dei principi contabili internazionali, come approvato dagli organi delle citate società e dalla società di revisione esterna.

Detto valore, riconosciuto e certo, è stato considerato nel rapporto negoziale con l'Amministrazione Comunale di Milano assieme ad altre poste meno certe e, allo stato, solo stimabili di massima (ad es.

le bonifiche dei suoli) per la definizione dell'ammontare delle plusvalenze iniziali da anticiparsi da parte di FS Italiane, nelle more della esatta definizione delle plusvalenze effettive a consuntivo della cessione di tutte le aree, il cui trattamento dovrà essere puntualmente considerato e precisamente normato nell'Accordo di Programma.

A tale proposito, le contabilizzazioni conseguenti alle future cessioni delle aree degli ex Scali Ferroviari verranno condotte secondo i principi di legge, sulla base dei valori dichiarati a bilancio, e le plusvalenze che ne deriveranno realmente saranno rese note all'Amministrazione Comunale di Milano, per conformarsi agli impegni delle Società del Gruppo FS Italiane definiti con l'Accordo di Programma.