

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 160 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	51
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	55

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 7 maggio 2020. — Presidenza del vicepresidente Diego DE LORENZIS. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Roberto TRIVERSI.

La seduta comincia alle 13.10.

Schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa.

Atto n. 160.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di aggiornamento del contratto di programma, rinviato nella seduta del 29 aprile 2020.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, ricorda che nella seduta del 5 maggio si è svolta l'audizione informale dell'amministratore delegato di RFI, Maurizio Gentile,

e che la Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, nel corso dell'audizione informale svoltasi nella seduta di ieri, ha fornito anche elementi relativi allo schema di aggiornamento in esame.

Comunica che le funzioni di relatore sono state conferite al deputato Ficara.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole con osservazioni, che tiene conto anche degli elementi emersi nel corso delle audizioni svolte nel corso della settimana.

In particolare, ricorda come la ministra de Micheli abbia confermato la volontà del governo di inserire nel prossimo decreto-legge in preparazione una norma volta all'approvazione dell'aggiornamento del contratto di programma oggi all'esame della Commissione Trasporti. A tale riguardo condivide le considerazioni svolte anche in altre occasioni circa l'eccessiva complessità e lunghezza dell'*iter* di approvazione del contratto di programma e dei suoi aggiornamenti che certamente, non per volontà del Parlamento, rendono l'attuazione e la programmazione delle opere alquanto diluite nel tempo. Ritiene pertanto che occorra porre mano ad una

revisione della normativa vigente relativa alle procedure di approvazione del contratto di programma.

Riferisce altresì che nella proposta di parere si è scelto, in un contesto di assoluta straordinarietà, di indicare semplicemente alcune osservazioni di carattere generale, a cui la Commissione potrà far seguire l'approvazione di un apposito atto di indirizzo al fine di individuare interventi più specifici (*vedi allegato*).

Edoardo RIXI (LEGA) sottolinea la compressione dei tempi dedicati alla discussione dell'aggiornamento del contratto di programma certamente dovuta alla emergenza sanitaria in corso, che peraltro, a suo giudizio, solo in parte giustifica l'annunciata intenzione del governo di procedere all'approvazione del documento in esame attraverso un provvedimento di urgenza.

Passando al merito, giudica la proposta di parere predisposta sullo schema di aggiornamento del contratto insoddisfacente, osservando come essa implichi modifiche agli interventi già indicati come prioritari nel precedente contratto di programma, circostanza che certamente determinerà uno slittamento nella realizzazione delle opere in quanto alcune delle modifiche proposte richiederanno di intervenire nuovamente nella fase di progettazione.

Più in generale, osserva come nell'ambito della politica infrastrutturale del governo siano necessarie e quanto mai urgenti scelte strategiche proprie di una visione complessiva che in realtà fatica a identificare nella proposta di parere elaborata dal relatore.

Ritiene infatti che solo con una visione complessiva delle politiche infrastrutturali si possa recuperare la competitività del Paese, adottando ove necessario modalità straordinarie per procedere al completamento di opere di fondamentale importanza, inserite anche in progetti di respiro europeo, nonché dei progetti programmati in vista delle prossime olimpiadi.

Richiama in particolare l'importanza del completamento dei tunnel ferroviari

relativi ai valichi alpini, fra cui rientra anche il valico di Luino e l'inserimento, ad opera del precedente Governo, della linea Genova-Ventimiglia nella rete TEN-T.

Ribadisce quindi nuovamente forti preoccupazioni circa la previsione di modifiche anche all'ordine di priorità delle opere, che richiederanno nuovi interventi di progettazione e che riguardano anche le zone del Paese più colpite oggi dall'emergenza sanitaria.

Preannuncia quindi il voto di astensione sulla proposta di parere in esame.

Davide GARIGLIO (PD) ringrazia il relatore per l'ottimo lavoro svolto nella formulazione della proposta di parere, che recepisce anche importanti elementi emersi nel corso delle audizioni svolte dalla commissione.

Più in generale, ritiene di condividere alcune delle considerazioni svolte dal collega Rixi come ad esempio quelle relative alla necessità di un intervento normativo per accelerare l'*iter* che garantisca le priorità già oggetto di decisione da parte degli attori coinvolti. Ritiene che tale dibattito possa opportunamente svolgersi nell'ambito della Commissione Trasporti, garantendo quindi al Parlamento di svolgere efficacemente il suo ruolo di legislatore, in un'ottica che consenta di coniugare principi di trasparenza e legalità con una celere realizzazione delle opere.

Ritiene di non dover nascondere un certo imbarazzo anche della maggioranza rispetto alla volontà del governo di procedere all'approvazione dell'aggiornamento del contratto di programma attraverso una norma primaria, pur comprendendone le motivazioni e la necessità di far ripartire la realizzazione delle opere previste. Osserva come senza dubbio il parere che la Commissione si accinge a votare è un parere, con indicazioni di principio, certamente diverso da quello precedente sul contratto di programma approvato nel 2018 che prevedeva cinque condizioni e 55 osservazioni puntuali. Condivide pertanto anche l'impegno proposto dal relatore di procedere all'adozione di un atto di indirizzo al fine di

identificare le priorità da indicare a RFI e al ministero nonché l'opportunità di modificare correttamente le norme che regolano i rapporti tra governo e RFI, garantendo la celerità delle procedure e la necessaria flessibilità di intervento.

Con riferimento alla proposta di parere in discussione dichiara di condividere, in particolare, l'osservazione di cui alla lettera *b*) della proposta di parere che prevede la rivisitazione dei raddoppi di linea prevedendo altresì, per le future progettazioni, raddoppi selettivi.

Marco SILVESTRONI (FDI) osserva preliminarmente come la Commissione trasporti non abbia avuto la possibilità di approfondire il contenuto dell'aggiornamento del contratto di programma e, condividendo alcune delle osservazioni formulate dai colleghi che lo hanno preceduto, stigmatizza la mancanza di una strategia efficace sulla politica infrastrutturale, in particolare per le regioni del Mezzogiorno. Condivide altresì la riflessione circa la non opportunità di procedere ogni volta a nuove modifiche al fine di non rallentare l'effettiva realizzazione delle opere previste nel contratto.

Preannuncia infine il voto di astensione del suo gruppo.

Simone BALDELLI (FI) prende atto del contesto di straordinarietà nel quale la Commissione si trova a dover esaminare l'aggiornamento del contratto di programma e preannuncia il voto di astensione del gruppo di Forza Italia, non ritenendo sussistano le condizioni migliori per entrare nel merito dei contenuti del documento in esame.

Elena MACCANTI (LEGA), come anticipato dal collega Rixi, preannuncia il voto di astensione da parte del gruppo della Lega sulla proposta di parere in esame.

Più in generale, richiama l'attenzione della Commissione su quanto emerso nel corso dell'audizione della ministra de Micheli che ha annunciato l'intenzione del governo di prevedere una norma primaria per il recepimento dell'aggiornamento del

contratto di programma, senza però annunciare la contestuale revisione della normativa vigente che evidentemente rende l'*iter* di approvazione del contratto assolutamente troppo complesso e farraginoso.

Ricorda in particolare che in occasione dell'esame del contratto di programma nel 2018 con grande imbarazzo la Commissione Trasporti ha dovuto constatare che su una serie di interventi infrastrutturali il governo e RFI avevano già avuto delle interlocuzioni e assunto delle decisioni direttamente con le singole regioni coinvolte. Ritiene pertanto occorra un impegno serio da parte della Commissione per semplificare l'*iter* di approvazione di tali tipologie di contratto, garantendo al contempo che il Parlamento possa svolgere efficacemente il suo ruolo così come i singoli parlamentari.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, prima di cedere la parola al relatore desidera esprimere apprezzamento per il dibattito che si è svolto in Commissione che certamente ha evidenziato la necessità di una riflessione seria sull'efficacia delle programmazioni pluriennali in materia infrastrutturale nonché sulla necessità di un intervento normativo di semplificazione delle procedure di approvazione attualmente previste.

Ricorda, in particolare, che la normativa vigente prevede il parere delle commissioni competenti nell'ipotesi in cui l'aggiornamento del contratto di programma in vigore preveda delle modifiche sostanziali che superino il 15 per cento delle previsioni riportate nei contratti di programma sia con riferimento ai costi che ai fabbisogni complessivi. Osserva come l'attuale emergenza sanitaria peraltro ha indotto il governo, non senza comprensibili ragioni, a prevedere una norma primaria di approvazione dell'aggiornamento del contratto di programma, ma tale circostanza non impedisce lo svolgimento dell'*iter* già previsto.

Simone BALDELLI (FI) richiama la Presidenza allo svolgimento del suo ruolo

meramente tecnico in ordine al regolare svolgimento dei lavori e non ritiene opportuno che il presidente intervenga per esprimere un'opinione circa le osservazioni e le considerazioni svolte dai colleghi intervenuti. Si chiede pertanto se il presidente stia intervenendo in quanto tale ovvero intervenga come esponente del gruppo del M5S, ricordando che è il relatore a svolgere un ruolo di sintesi delle diverse sensibilità espresse.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, chiarisce che con il suo intervento ha voluto soltanto prendere atto degli utili spunti di riflessione emersi nel dibattito, che ritiene possano essere oggetto di uno specifico lavoro di approfondimento da parte della Commissione nel prosieguo.

Edoardo RIXI (LEGA) ribadisce alcune incongruenze nella fase di esame dell'aggiornamento del contratto di programma, osservando che se il governo ritiene di procedere all'approvazione attraverso una norma di legge non dovrebbero essere previste modifiche circa gli interventi e le opere da realizzare, modifiche che rischiano di rallentare la realizzazione delle opere medesime. Ritiene piuttosto che dovrebbero essere conferiti a RFI poteri straordinari per attuare il contratto in una situazione di straordinaria necessità e urgenza. Evidenzia come senza dubbio la previsione di una norma primaria in un provvedimento del governo limita fortemente la possibilità di intervento da parte

del Parlamento, confermando infine il voto di astensione da parte del gruppo della Lega, motivato dallo specifico contesto di esame dell'atto del governo.

Paolo FICARA (M5S), *relatore*, nel condividere le considerazioni svolte dai colleghi circa la straordinarietà delle condizioni in cui il Parlamento e la Commissione si trovano ad esaminare l'aggiornamento del contratto di programma evidenzia, rivolgendosi in particolare al collega Rixi, come oggi la Commissione non preveda alcuna modifica circa le priorità indicate nel parere espresso dalla Commissione nel 2018 sul contratto di programma attualmente in vigore.

Ricorda che anche l'amministratore delegato di RFI nel corso della recente audizione ha confermato che, nonostante l'emergenza sanitaria che certamente determinerà alcuni ritardi, RFI è in grado di garantire l'apertura e la realizzazione delle opere e dei previsti cantieri. Ricorda altresì che le indicazioni contenute nella proposta di parere oggi all'esame della Commissione devono considerarsi in continuità con le osservazioni contenute nel parere approvato nel 2018, auspicando in ogni caso un intervento normativo che preveda una semplificazione e un'accelerazione delle procedure di approvazione.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore (*vedi allegato*).

La seduta termina alle 13.45.

ALLEGATO

**Schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma
2017-2021 – Parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e
dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (Atto n. 160).**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni),

esaminato lo schema di aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2017-2021, Parte investimenti, tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (A.G. 160),

premessi che:

lo schema di aggiornamento 2018/2019 al contratto di programma 2017-2021, Parte investimenti è stato assegnato alla Commissione in data 11 febbraio 2020;

con l'approvazione del precedente CdP-I 2012-2016 il contratto di programma – Parte investimenti non comprende più gli interventi di manutenzione straordinaria, disciplinata ora dalla parte servizi, ma si riferisce al completamento delle opere in corso e all'avvio di opere prioritarie per l'ammodernamento e lo sviluppo dell'infrastruttura e al miglioramento dei livelli di sicurezza;

al fine di permettere prontamente gli interventi di messa in sicurezza delle linee, non previste nel precedente contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti, questa Commissione ha espresso il 25 ottobre 2018 il parere favorevole allo schema di contratto 2017-2021, dando seguito, con grande senso di responsabilità ed in tempi particolarmente celeri, all'*iter* di approvazione dello schema in esame;

il contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti, che il presente

schema intende aggiornare, è stato sottoscritto da RFI e MIT rispettivamente in data 20 dicembre 2018 e 28 gennaio 2019, approvato con decreto interministeriale del 7 marzo 2019 e registrato dalla Corte dei conti il 9 maggio 2019, al termine di un lungo *iter* nel corso del quale questa Commissione ha formulato un parere recante 5 condizioni e 55 osservazioni;

l'articolo 3, comma 2, del contratto di programma 2017-2021 – Parte investimenti dispone che, a decorrere dall'anno successivo alla sottoscrizione, su richiesta di ciascuna Parte ed a seguito di interventi legislativi che abbiano un impatto modificativo e/o integrativo sui contenuti sostanziali del contratto, le Parti provvederanno alla stipula di uno specifico Atto di aggiornamento al contratto stesso;

lo schema di aggiornamento in discussione è stato predisposto sia per tenere conto degli interventi normativi successivi alla stipula del contratto, sia delle modifiche alle risorse finanziarie intervenute nel medesimo periodo. Contiene dunque modifiche sostanziali e pertanto segue l'*iter* previsto dalla legge 14 luglio 1993, n. 238, come modificata dall'articolo 15, comma 1-*bis*, della legge 4 dicembre 2017 n. 172, che prevede in questo caso il parere delle competenti Commissioni parlamentari,

considerato che:

al fine di procedere tempestivamente, il MIT ha proceduto ad un singolo schema di aggiornamento per le annualità 2018 e

2019 del contratto di programma – Parte investimenti, approvato con la delibera CIPE n.36 del 24 luglio 2019;

lo schema dell'aggiornamento prevede una variazione in aumento dei finanziamenti, per un valore complessivo di circa 15.863,21 milioni di euro, a fronte di una riduzione di risorse per circa 503,31 milioni di euro. Pertanto si registra un saldo dei finanziamenti pari a +15.359,9 milioni di euro;

il valore del portafoglio progetti dell'aggiornamento 2018/2019 del contratto di programma 2017-2021 è pari a 79.197,87 milioni di euro in crescita di 13.240,37 milioni di euro rispetto ai 65.957,49 milioni di euro del contratto di programma 2017-2021. Il differenziale discende dal saldo incrementale sopra ricordato (+15.359,9 milioni di euro) ridotto delle risorse relative alle opere ultimate (pari a 2.119,54 milioni di euro);

sulla base dell'esame svolto, la Commissione ha apprezzato la maggiore attenzione riguardo alle disparità territoriali ancora presenti nel nostro Paese rispetto ai precedenti contratti di programma – Parte investimenti;

i Capi di Stato e di Governo europei hanno assunto fin dall'ottobre 2014 l'obiettivo di ridurre le emissioni nazionali e la Commissione Europea persegue una strategia volta a fare dell'Europa il primo continente a impatto climatico zero, tramite un *Green deal* europeo, in base al quale si ritiene fondamentale completare la transizione di abbandono dell'uso dei combustibili fossili nei trasporti,

auspicato che:

si proceda celermente all'aggiornamento 2020 del CdP-I, avviando anche i lavori per l'aggiornamento 2021, in modo tale da poter iniziare a programmare lo schema di contratto 2022-2026;

si prosegua verso un cambiamento decisivo sul fronte del rilancio del trasporto merci ferroviario e dell'intermodalità, sul quale il nostro Paese sconta an-

cora un grave ritardo, ponendo al centro dello sviluppo della rete i nodi intermodali per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti;

si continui a dare priorità all'*upgrading* infrastrutturale e tecnologico della rete, finalizzato al miglioramento della sicurezza ferroviaria;

proseguo il programma di valorizzazione turistica delle ferrovie minori, che già vede nell'attuale Schema di Aggiornamento uno stanziamento di 114 milioni di euro,

visto che:

nell'audizione del 6 maggio 2020 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è stata comunicata la volontà del Governo di inserire in un nuovo decreto-legge per l'emergenza da coronavirus una norma contenente l'approvazione del presente aggiornamento al contratto di programma MIT-RFI, in deroga alle procedure di approvazione attualmente vigenti, per consentire un immediato avvio degli investimenti previsti dal contratto di programma, ai fini del rilancio dell'economia italiana;

si ritiene di conseguenza di formulare il presente parere dando unicamente indicazioni di ordine generale e riservandosi fin d'ora la Commissione di approvare un atto di indirizzo al Governo che contenga puntuali indicazioni circa gli interventi e le priorità da mettere a base della prossima negoziazione contrattuale con RFI sul piano degli investimenti,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) si persegua nell'azione di messa in sicurezza attraverso lo stanziamento di ulteriori risorse finanziarie, delle opere d'arte, ponti, viadotti, sottovie, nonché alla riqualificazione e messa a norma delle

gallerie, dell'intera rete nonché all'ammmodernamento e alla riqualificazione delle stazioni ferroviarie;

b) si proceda, ove possibile, con una rivisitazione dei raddoppi di linea prevedendo, per le future progettazioni, dei raddoppi selettivi, anziché un raddoppio integrale;

c) sia data priorità agli interventi di elettrificazione e/o all'applicazione di tecnologie « *zero emission* » al fine di sostituire i mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili, privilegiando le parti di territorio che ne sono completamente sprovviste o dando priorità alla sperimentazione nelle tratte in cui vi siano in programma progetti di elettrificazione;

d) si proceda al completamento della rete AV/AC su tutto il territorio nazionale, con priorità nelle regioni in cui non è ancora presente e lungo le grandi direttrici che attraversano il Mezzogiorno italiano;

e) si valuti di dare priorità all'*upgrading* infrastrutturale e tecnologico della rete, garantendo ai cittadini infrastrutture efficienti e sicure e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari, con particolare riferimento ai nodi urbani e garantendo a tutti i territori un'agevole accessibilità alle linee di AV/AC;

f) si valuti l'adeguamento della rete TEN-T nonché il potenziamento dei collegamenti ai porti ed agli interporti anche in riferimento agli standard del treno europeo al fine di migliorare la logistica e lo *switch* modale, prioritariamente ai corridoi nazionali già previsti;

g) si valuti l'opportunità di creare apposite aree di sosta per treni di merci pericolose, in particolare sulle direttrici di ingresso nei valichi e in prossimità dei nodi urbani, oltre al potenziamento delle sottostazioni di alimentazione delle linee aeree che tengano conto dei maggiori assorbimenti dei treni pesanti e della maggiore frequenza dei treni;

h) si valuti l'opportunità di creare binari e aree protette negli scali e nelle stazioni di confine, al fine di consentire in sicurezza le operazioni di riparazione e ripristino del materiale rotabile, incluso quello adibito al trasporto delle merci pericolose;

i) al fine di favorire ed incentivare la mobilità sostenibile, siano adottate le opportune iniziative volte alla programmazione e realizzazione presso le principali stazioni ferroviarie di specifiche aree destinate al parcheggio custodito delle biciclette;

l) siano intensificati gli investimenti per proseguire con l'opera di eliminazione dei tanti passaggi a livello in esercizio sulle linee secondarie e regionali, dato che essi rappresentano una grave criticità sia per la sicurezza sia per la regolarità dell'esercizio ferroviario;

m) si valuti la possibilità di procedere ad una ricognizione sullo stato delle ferrovie turistiche, destinando prioritariamente le risorse al ripristino delle condizioni di circolabilità sulle linee individuate dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, e sulle ulteriori linee indicate dalle regioni;

n) al fine di rendere un adeguato servizio di collegamento ferroviario via mare fra la penisola e la Sicilia e garantire il principio della continuità territoriale e il diritto alla mobilità, visto l'articolo 47, comma 11-*bis*, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, si valuti l'opportunità di prevedere investimenti specifici per l'*upgrading* infrastrutturale dei nodi urbani, garantendo un adeguato collegamento navale per i più moderni convogli ferroviari (passaggeri e merci) oltre l'impiego di mezzi navali veloci;

o) sia garantito il rispetto della cosiddetta clausola del 34 per cento per l'assegnazione delle risorse in conto capitale alle Regioni del Mezzogiorno e mantenuto il criterio di riparto del Fondo per lo sviluppo e la coesione che prevede l'assegnazione dell'80 per cento delle risorse alle aree del Mezzogiorno e del 20 per cento alle aree del Centro-Nord.