

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Sull'ordine dei lavori	65
Proposta di nomina del dottor Daniele Rossi a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale. Nomina n. 70 (Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole)	66
Proposta di nomina del dottor Mario Sommariva a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure orientale. Nomina n. 71 (Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole)	67
Proposta di nomina del professor Sergio Prete a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio. Nomina n. 72 (Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio)	67

SEDE REFERENTE:

Disciplina del volo da diporto o sportivo. C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio (Seguito dell'esame e rinvio)	68
---	----

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane Spa e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Sas per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Atto n. 221 (Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole)	69
ALLEGATO 1 (Parere approvato)	78
ALLEGATO 2 (Proposta alternativa di parere del movimento 5 stelle)	80
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	77

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 23 dicembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene la sottosegretaria di Stato per lo sviluppo economico Alessia Morani.

La seduta comincia alle 10.

Sull'ordine dei lavori.

Elena MACCANTI (LEGA) chiede alla presidenza un'inversione dell'ordine del

giorno, prevedendo al termine delle votazioni delle proposte di nomina l'esame dell'atto del governo n. 221, relativo al contratto di programma per la linea ferroviaria Torino-Lione, provvedimento che evidentemente riveste una particolare rilevanza e il cui termine di espressione del parere è in scadenza. Con particolare riguardo all'esame della proposta di legge in materia di volo da diporto o sportivo, d'iniziativa del collega Bendinelli, osserva che la proposta di testo unificato inviata ai compo-

menti della commissione per le vie brevi risulta molto diversa dal testo originario sul quale sono state svolte le audizioni. Ritiene pertanto che sia opportuno prevedere di chiedere nuovamente una valutazione ai soggetti intervenuti fin qui in audizione sul nuovo testo unificato.

Mauro ROTELLI (FDI), nel condividere le osservazioni della collega Maccanti, ritiene opportuno procedere alla votazione dell'atto del governo n. 221 prima dell'esame delle proposte di legge sul volo sportivo.

Con riferimento a quanto già dichiarato nella seduta di ieri nel corso dell'esame delle proposte di legge in materia di continuità territoriale con la Sardegna, segnala che alcuni organi di stampa riportano la notizia che a breve saranno adottati i nuovi bandi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Invita quindi ad un'ulteriore riflessione sul punto.

Richiama infine le notevoli criticità in corso in Inghilterra, ritenendo che la Commissione debba intervenire sulla grave situazione in cui versano attualmente gli autotrasportatori bloccati da numerose ore.

Diego SOZZANI (FI), nell'associarsi alla richiesta avanzata dalla collega Maccanti di inversione dell'ordine del giorno, ritiene condivisibile anche la questione posta sul testo unificato in materia di volo sportivo, dal momento che le audizioni si sono svolte sul testo iniziale della proposta di legge Bendinelli e non sul testo unificato. Al riguardo si chiede se sia possibile acquisire le valutazioni dei soggetti auditi anche sul nuovo testo.

Raffaella PAITA, *presidente*, con riferimento alle questioni poste sull'ordine dei lavori della Commissione, fa presente che la prevista successione dei punti all'ordine del giorno dipende dalla imminente posizione della questione di fiducia da parte del Governo sulla manovra di bilancio, che precluderebbe l'esame della proposta di legge sul volo sportivo. L'atto del Governo, in quanto atto dovuto, può invece essere esaminato in pendenza di fiducia. Assicura

in ogni caso che l'esame dell'Atto del Governo si svolgerà nel corso della seduta odierna, riservandosi, ove necessario, di procedere alla richiesta inversione dell'ordine dei lavori.

Davide GARIGLIO (PD) ritiene che la Commissione sia nelle condizioni di procedere alla votazione di tutti gli atti di nomina all'ordine del giorno e di esaminare anche l'atto del Governo 221, il cui termine per l'espressione del parere è in scadenza.

Proposta di nomina del dottor Daniele Rossi a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale.

Nomina n. 70.

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

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina, rinviata nella seduta del 16 dicembre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che nella seduta del 16 dicembre è stata svolta la relazione introduttiva e che nella seduta del 17 dicembre ha avuto luogo l'audizione del dottor Daniele Rossi.

Ricorda altresì che, trattandosi di votazione riguardante persone nell'ambito di un procedimento di nomina, il parere che la Commissione è chiamata ad esprimere ha carattere puntuale – dovendo il dispositivo limitarsi all'indicazione « favorevole » o « contrario » – e non può essere corredato di condizioni o osservazioni.

Laura CANTINI (PD), *relatrice*, propone alla Commissione di esprimere un parere favorevole sulla proposta di nomina in esame, anche sulla base degli elementi forniti nell'ambito dell'audizione dal dottor Rossi, che oltretutto ha conseguito nel corso del precedente mandato risultati assai positivi.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che la votazione avrà luogo a scrutinio segreto

mediante il sistema delle palline bianche e nere.

Dà quindi lettura delle missioni e delle sostituzioni.

La Commissione procede quindi alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole della relatrice.

Raffaella PAITA, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	35
Votanti.....	33
Astenuti.....	2
Maggioranza	17

Hanno votato sì

(La Commissione approva).

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Barbuto, Bruno Bossio, Cantini, Luciano Cantone, Capitano, Carinelli, De Lorenzis, Del Basso De Caro, Donina, Ficara, Furgiuele, Gariglio, Giacometti, Grippa, Maccanti, Marino, Mulè, Nobili, Paita, Pizzetti, Raffa, Rixi, Andrea Romano, Rosso, Scagliusi, Serritella, Sozzani, Spessotto, Tasso, Termini, Tombolato, Zanella, Zordan.

Si sono astenuti i deputati: Rotelli, Frasinetti in sostituzione di Silvestroni.

Proposta di nomina del dottor Mario Sommariva a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure orientale.

Nomina n. 71.

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

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina, rinviata nella seduta del 16 dicembre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente e relatrice*, ricorda che nella seduta del 16 dicembre è stata svolta la relazione introduttiva e che nella seduta del 17 dicembre ha avuto luogo l'audizione del dottor Mario Sommariva.

Propone quindi alla Commissione di esprimere un parere favorevole sulla proposta di nomina in esame.

Avverte che la votazione avrà luogo a scrutinio segreto mediante il sistema delle palline bianche e nere.

Dà quindi lettura delle missioni e delle sostituzioni.

La Commissione procede quindi alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole.

Raffaella PAITA, *presidente e relatrice*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	35
Votanti.....	35
Maggioranza	18

Hanno votato sì

Hanno votato no.....1

(La Commissione approva).

Raffaella PAITA, *presidente e relatrice*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Barbuto, Bruno Bossio, Cantini, Luciano Cantone, Capitano, Carinelli, De Lorenzis, Del Basso De Caro, Donina, Ficara, Furgiuele, Gariglio, Giacometti, Grippa, Maccanti, Marino, Mulè, Nobili, Paita, Pizzetti, Raffa, Rixi, Andrea Romano, Rotelli, Frasinetti in sostituzione di Silvestroni, Rosso, Scagliusi, Serritella, Sozzani, Spessotto, Tasso, Termini, Tombolato, Zanella, Zordan.

Proposta di nomina del professor Sergio Prete a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio.

Nomina n. 72.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina, rinviata nella seduta del 16 dicembre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che nella seduta del 16 dicembre è stata svolta la relazione introduttiva e che nella seduta del 22 dicembre ha avuto luogo l'audizione del professor Sergio Prete.

Umberto DEL BASSO DE CARO (PD) preannuncia il voto contrario sulla proposta di nomina in esame, in dissenso dalla posizione del gruppo del Partito Democratico. In particolare, evidenzia come, a suo giudizio, il professor Prete nel precedente mandato non abbia svolto le sue funzioni nel rispetto dei principi di buon andamento ed imparzialità dell'amministrazione sanciti dall'articolo 97 della Costituzione. Segnala di aver presentato al riguardo anche una interrogazione parlamentare.

Raffaella PAITA, *presidente*, invita il relatore a formulare la proposta di parere.

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, propone alla Commissione di esprimere un parere favorevole sulla proposta di nomina, riservandosi comunque di intervenire dopo le considerazioni degli altri colleghi.

Edoardo RIXI (LEGA), nel giudicare assai gravi le considerazioni svolte dal collega Del Basso De Caro, chiede un rinvio del voto al fine di svolgere gli opportuni approfondimenti sulla questione posta, che potrebbe modificare la posizione del suo gruppo sulla proposta di nomina. In caso di mancato rinvio, preannuncia il voto contrario del gruppo della Lega.

Giorgio MULÈ (FI) ritiene opportuno che la Commissione svolga un'ulteriore riflessione sulla questione posta dal collega del Partito democratico. Richiede pertanto rinviare il voto previsto sulla proposta di nomina.

Mauro ROTELLI (FDI) si associa alla richiesta formulata dal collega Mulè, condividendo l'esigenza di poter disporre di un

ulteriore lasso di tempo per approfondire la questione sollevata.

Diego DE LORENZIS (M5S), nel giudicare meritevoli di approfondimento le questioni sollevate dal collega del Basso De Caro, ritiene che la Commissione possa rinviare la votazione sulla proposta di nomina, una volta acquisita la disponibilità del governo in tal senso.

Raffaella PAITA, *presidente*, osserva che nella giornata di ieri si è svolta l'audizione del professor Prete e che nessun gruppo ha ritenuto di sollevare alcuna questione di merito in ordine a tale proposta di nomina.

Sospende quindi la seduta in attesa del rappresentante del Governo.

La seduta, sospesa alle 10.30, è ripresa alle 10.35.

Raffaella PAITA, *presidente*, chiede alla rappresentante del governo se vi sia la disponibilità del Governo a concedere ulteriore tempo alla Commissione per l'espressione del parere, al fine di svolgere gli approfondimenti richiesti nel corso della seduta.

La sottosegretaria di Stato Alessia MORANI dichiara la disponibilità del Governo ad attendere il parere della Commissione.

La seduta termina alle 10.40.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 23 dicembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene la sottosegretaria di Stato per lo sviluppo economico Alessia Morani.

La seduta comincia alle 10.40.

Disciplina del volo da diporto o sportivo.

C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 9 dicembre 2020.

Raffaella PAITA, *presidente*, in assenza del relatore impossibilitato ad intervenire nella seduta, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 10.45.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 23 dicembre 2020. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene la sottosegretaria di Stato per lo sviluppo economico Alessia Morani.

La seduta comincia alle 10.45.

Schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane Spa e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Sas per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Atto n. 221.

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 9 dicembre 2020.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, illustra una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*), ricordando che il parere sull'atto del Governo sul quale la Commissione è chiamata ad esprimersi non è un voto contro o a favore della linea ferroviaria Torino-Lione in questione, voto che il parlamento ha già espresso precedentemente nel luglio 2019. Si tratta di fornire una cornice giuridico-formale, mediante lo schema di contratto di programma per la realizzazione di un'opera oggetto di precedenti accordi internazionali e leggi nazionali di attuazione. Ripercorre sinteticamente la procedura che ha riguardato la

sottoscrizione del contratto di programma a partire dal marzo 2018 con la deliberazione del CIPE e la successiva registrazione da parte della Corte dei Conti e la sottoscrizione di contratti internazionali.

Con riferimento ai contenuti del contratto di programma, richiama nuovamente l'attenzione sul fatto che esso prevede rilevanti oneri di informazione non solo nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ma anche del Parlamento, oneri posti a carico delle società TELT e FS, ivi compreso il rispetto della normativa italiana in materia di appalti pubblici e della normativa antimafia italiana.

Ricorda inoltre che in prospettiva nel 2021 si svolgerà il negoziato per il cd *Grant agreement*, anche al fine di elevare il contributo finanziario attribuito all'Unione europea fino al 55 per cento. Segnala altresì che sono previsti circa 32 milioni di euro per l'esecuzione di opere compensative a tutela dei territori su cui insiste la costruzione dell'opera, risorse in parte già erogate. Ribadisce pertanto l'importanza e la necessità che la Commissione esprima un parere favorevole, nel pieno rispetto di ciascuna opinione politica sull'opera in questione, al fine di garantire la cornice giuridico-formale di regolarizzazione del contratto di programma.

La sottosegretaria Alessia MORANI esprime parere favorevole sulla proposta del relatore.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) ricorda che le posizioni assunte dai gruppi parlamentari sono cristallizzate nel voto della mozione sulla cd. TAV, avvenuto al Senato nel luglio 2019, su cui il Movimento Cinque Stelle ha espresso un voto contrario in minoranza rispetto ad una maggioranza trasversale.

Con riferimento ai contenuti dello schema di contratto di programma in esame ritiene opportuno sottoporre all'attenzione della Commissione numerosi criticità che rischiano, a suo giudizio, di inficiare la corretta esecuzione del medesimo contratto. Evidenzia come numerose osserva-

zioni e criticità siano emerse anche nel corso delle audizioni svolte, osservazioni che non risultano riportate nella proposta di parere elaborata dal relatore; chiede pertanto al relatore di valutare con attenzione i richiamati profili problematici, preannunciando che il gruppo del Movimento 5 Stelle, sulla base di tali valutazioni, si riserva di formulare la propria posizione sull'atto di governo in esame nel prosieguo dei lavori.

In particolare osserva che lo schema di Contratto in esame, disciplinato ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, entrerebbe in contrasto con le direttive europee in materia, perché stipulato tra lo Stato e la *holding* FS e non con il gestore dell'infrastruttura (RFI). Questo potrebbe minare il principio di imparzialità e indipendenza riguardo l'utilizzo dell'infrastruttura.

Osserva, altresì, che lo schema di Contratto non tiene in considerazione l'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, ai sensi del quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa l'organismo di regolazione e le parti interessate sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto per eventuali osservazioni; ricorda che, sotto il profilo regolatorio e della tutela giurisdizionale, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), durante l'audizione presso le Commissioni parlamentari Lavori pubblici del Senato e Trasporti della Camera, citando l'Accordo del 30 gennaio 2012 tra Italia e Francia, sulla sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ha fatto notare che: «eventuali reclami avverso decisioni del promotore riguardanti la sezione transfrontaliera dell'opera o la linea storica del Fréjus devono essere presentati dinanzi all'organismo di regolazione francese, cui compete l'emana-zione della decisione, da prendersi di comune accordo con l'organismo di regolazione italiano (paragrafo 9.4.3). Questa disposizione condiziona quella successiva in materia di tutela giurisdizionale (paragrafo 9.4.4), a norma della quale le decisioni

dell'organismo di regolazione possono essere impugnate presso il tribunale dello Stato cui tale organismo appartiene. Ne consegue che, per le questioni inerenti alla sezione transfrontaliera dell'opera ed alla linea storica del Fréjus, il giudice competente parrebbe essere quello francese, posto che – come detto – la decisione regolatoria in tali casi è assunta dall'organismo di regolazione francese. Per quanto attiene alla sezione transfrontaliera ed alla linea storica del Frejus emerge quindi, in partenza, un quadro convenzionale che, soprattutto a seguito dell'intervenuta adozione della Direttiva Recast, appare sbilanciato a sfavore dell'Italia, del suo sistema giurisdizionale di tutela e dell'organismo di regolazione»; al riguardo l'Autorità, a fronte di un quadro evidentemente poco trasparente, ha suggerito che: «l'accordo andrebbe quanto meno integrato con un protocollo che definisca i termini della cooperazione tra gli organismi di regolazione italiano e francese in ordine alla definizione dei principi e criteri che il promotore pubblico è tenuto ad applicare nell'allocatione della capacità e nella determinazione e riscossione dei canoni, in conformità con quanto previsto dalla Direttiva Recast in ordine alle c.d. "funzioni essenziali" del gestore dell'infrastruttura».

Osserva quindi che l'articolo 3, comma 1, del contratto di programma, recita espressamente che «La validità del presente Contratto decorre dalla sottoscrizione e la relativa scadenza è fissata al 31 dicembre 2029, o comunque fino all'ultimazione e messa in esercizio dell'Opera. In ogni caso, per consentire la continuità nella realizzazione delle opere cui esso si riferisce, evitando l'interruzione – anche temporanea – nei rapporti tra le parti, la validità del presente Contratto è da intendersi prorogata fino all'entrata in vigore di un nuovo contratto con medesimo oggetto»; prevedere una automatica proroga *sine die* è in contrasto con tutte le fonti primarie del diritto applicabili *ratione materiae* e con il principio di buon andamento della Pubblica Amministrazione di cui all'articolo 97, primo e secondo comma, della Costituzione. Ricorda inoltre che l'articolo 30,

paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, impone che ai contratti di finanziamento, da parte di uno Stato membro, in favore del gestore della infrastruttura ferroviaria, siano applicati i principi e parametri fondamentali di cui all'allegato V, che a sua volta, all'articolo 7, impone tassativamente « la durata convenuta del contratto »; il II allegato del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevede, all'articolo 7, la durata convenuta del contratto; la razionalizzazione, la trasparenza, l'efficienza e l'efficacia delle procedure di spesa relative ai finanziamenti destinati alla realizzazione di opere pubbliche, sono imposte anche dalla legge 31 dicembre 2009, n. 196, che, all'articolo 30, comma 9, lettera g), prevede « un sistema di verifica per l'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti »; evidenzia quindi, sotto il profilo economico, che il costo totale dell'opera è di 9.630,25 milioni di euro da ripartire tra Italia, Francia e Unione europea. La quota italiana è pari a 5.574,21 milioni di euro, quella francese a 4,046 milioni di euro. Con un contributo europeo pari al 40 per cento, la quota italiana si abbasserebbe a 3.345,54 milioni di euro e quella francese a 2.432,6 milioni di euro. Ad oggi l'Italia ha stanziato 2.564.758.613 euro. L'incertezza sul *quantum* che sarà realmente impegnato per la parte europea rende incerta la stima della copertura dei costi attraverso il pagamento del pedaggio, anche in virtù della circostanza per cui attualmente non è possibile prevedere il traffico atteso sull'infrastruttura; osserva inoltre che il relativo onere potrà quindi essere posto a carico delle imprese ferroviarie passeggeri e merci che decideranno di utilizzare l'infrastruttura in questione, oppure sull'intera infrastruttura nazionale che costituisce l'origine/destinazione del traffico di adduzione alla tratta Torino-Lione, o ancora, potrebbe essere necessario un ulteriore intervento di sostegno pubblico che riduca l'onere complessivo da coprire con il pedaggio; ricorda che, come sottolineato dall'ART durante la succitata audizione, « l'eventuale copertura con il pedaggio dell'intero ammontare di un importo così significativo, pur in un orizzonte temporale di lunghissimo termine,

potrebbe presentare problemi di sostenibilità per i mercati dei servizi che intendessero utilizzare l'infrastruttura, ed in particolare per quello dei servizi di trasporto internazionale delle merci »; un'ulteriore ipotesi di copertura dei costi dell'infrastruttura potrebbe essere quella del ricorso a meccanismi di attribuzione degli oneri che evidenziano la relazione tra l'infrastruttura in questione e la rete ferroviaria nazionale, in tal caso l'onere residuo da finanziare sarebbe ripartito su un volume di traffico molto maggiore; al fine di consentire agli operatori economici di programmare le attività industriali di pertinenza, lo schema di contratto di programma in discussione dovrebbe prevedere, anteriormente alla sua sottoscrizione, una fase di adeguata informazione preventiva delle parti interessate (per esempio circa la capacità dell'infrastruttura, i costi per le imprese, gli utenti ed i consumatori).

Alla luce di queste considerazioni, sottolinea nuovamente che il gruppo del Movimento 5 Stelle deciderà quale posizione politica assumere sull'atto del Governo in esame all'esito delle ulteriori valutazioni che il relatore potrà esprimere sulle questioni fin qui sollevate.

Giorgio MULÈ (FI) dichiara di non aver ben compreso quale sia la richiesta avanzata dal gruppo del Movimento 5 Stelle nei confronti del relatore sull'atto del Governo in esame.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) ribadisce di aver chiesto al relatore Gariglio di tenere nella debita considerazione le numerose criticità che ha voluto rilevare in ordine al contenuto del contratto di programma e che al termine di tale ulteriore valutazione il gruppo del Movimento Cinque Stelle deciderà quale posizione assumere.

Raffaella PAITA, *presidente*, chiede al relatore se intenda esprimersi sulle considerazioni e richieste di chiarimento avanzate dal collega Scagliusi.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, osserva come le criticità sollevate dal collega

Scagliusi riprendano alcune delle osservazioni riportate dall'avvocato Bongiovanni nel corso della sua audizione, oggetto anche di controosservazioni da parte dell'osservatorio sulla cd. TAV. Nel ritenere assolutamente legittime le posizioni politiche del gruppo del Movimento 5 Stelle, ribadisce come rispetto al contenuto del contratto di programma in esame non vi siano a suo giudizio questioni giuridiche rilevanti che ne passano inficiare la validità. Ricorda nuovamente che l'atto del governo in esame è stato oggetto di valutazione da parte di tutti gli organismi coinvolti nel corso degli anni e che su di esso si sono svolti notevoli approfondimenti.

Dichiara pertanto di non avere intenzione di modificare il parere favorevole già espresso, pur nel rispetto delle posizioni ora espresse dal gruppo del Movimento 5 Stelle che certamente ha assunto una posizione coerente e lineare rispetto al passato. Ricorda altresì che l'opera in questione è stata oltretutto oggetto di una valutazione di un organo terzo indipendente e finanziata dall'Unione europea.

Giorgio MULÈ (FI), sulla base del dibattito fin qui svoltosi, ritiene che le posizioni siano state espresse in modo chiaro e che un'importante componente della maggioranza di governo ha assunto una posizione contraria rispetto a quella del relatore e della rappresentante del Governo.

Al riguardo ritiene che vi sia in ballo non solo l'espressione del parere sull'atto del governo in esame, ma in generale la credibilità dell'Italia, a cui oltretutto viene richiesto di poter garantire l'affidabilità nella gestione delle risorse provenienti dal *Recovery Plan* e quindi su tutte le obbligazioni giuridicamente vincolanti. Ritiene che le obbligazioni giuridicamente vincolanti assunte riguardo alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione rischino oggi di venire meno a causa della posizione assunta dal gruppo del Movimento 5 Stelle senza peraltro che siano intervenuti fatti nuovi che ne giustificano tale posizione contraria bensì nel nome di una battaglia ideologica.

Nello stigmatizzare i gravi atti di violenza, accaduti nei territori della Val Susa

anche recentemente, che ritiene poter definire di impostazione terroristica, segnala che oltretutto sono state stanziati risorse pari a 100 milioni di euro per opere compensative.

Ritiene pertanto di poter giudicare come alto tradimento nei confronti del Paese e dello sviluppo economico dell'Italia la posizione contraria di tale gruppo parlamentare nei confronti di un'opera strategica e fondamentale su cui il governo ha messo la faccia e la propria reputazione. Ritiene pertanto di voler capire fino in fondo quale sarà il voto che il gruppo del Movimento 5 Stelle intende esprimere sull'atto del governo in esame, se sarà effettivamente contrario ovvero se si risolverà nel nulla come peraltro accaduto in questi giorni rispetto alle questioni poste da Italia Viva circa la sua permanenza nella maggioranza.

Preannuncia infine il voto favorevole del gruppo di Forza Italia, ribadendo che considererebbe il voto contrario del Movimento Cinque Stelle un vero atto di tradimento nei confronti dell'Italia.

Mauro ROTELLI (FDI), nel rivolgersi soprattutto alla sua parte politica, giudica assolutamente necessario che l'Italia, che ritiene essere un paese straordinario, debba assicurare la realizzazione e la manutenzione delle opere infrastrutturali giudicate strategiche anche e soprattutto a seguito del crollo del Ponte Morandi. Nel ricordare come il Parlamento sia in attesa del famoso atto ricognitivo delle opere strategiche e della nomina dei commissari straordinari, dichiara di non comprendere la posizione assunta oggi dal gruppo del Movimento 5 Stelle, che pure ha spesso posizioni equilibrate e condivisibili. Nel segnalare come nel contratto di programma vi siano anche i richiamati 100 milioni di euro stanziati per la manutenzione delle opere e destinate ai territori del Piemonte, invita i colleghi del Movimento 5 Stelle ad un'ulteriore valutazione e ad avere un approccio diverso da quello preannunciato.

Edoardo RIXI (LEGA) ringrazia il relatore Gariglio per il suo intervento e per il parere favorevole formulato sull'atto in que-

stione. Ricorda come la questione della cd. TAV abbia già fatto cadere il precedente governo, pur trattandosi a suo giudizio di un'opera strategica e qualificante per l'Italia, sulla quale si è raggiunto un accordo anche in Europa, ivi compreso l'aumento del contributo a questa attribuito.

Si stupisce pertanto, a distanza di un anno e con un nuovo Governo, per la posizione assunta dal gruppo del Movimento 5 Stelle, oltretutto proprio nel momento in cui si deve iniziare a discutere sulla destinazione delle risorse previste dal *Recovery Plan*, che certamente potranno essere utilizzate per la realizzazione di nuove importanti opere pubbliche e di cui l'Italia ha un fortissimo bisogno dopo trent'anni di immobilismo. Teme pertanto che l'attuale maggioranza di governo si troverà in una situazione di estrema difficoltà politica a causa delle posizioni assunte dal Movimento 5 Stelle non solo sulla cd. TAV ma anche su altre importanti opere pubbliche. Ritiene che l'Italia debba assicurare il completamento della cd. TAV anche in coerenza con le scelte operate sugli investimenti infrastrutturali e con gli impegni già assunti in Europa e che si debba compiere finalmente un passo in avanti sulla realizzazione di nuove opere pubbliche, ivi compreso il ponte sullo Stretto di Messina. Ribadisce pertanto di condividere il parere favorevole formulato dal relatore Gariglio sull'atto del Governo in esame.

Luciano NOBILI (IV) dichiara di condividere la relazione svolta dal collega Gariglio e la proposta di parere avanzata, che riguarda la realizzazione di un'opera strutturale e fondamentale per il Paese. Ricorda come il suo gruppo da tempo abbia richiamato l'attenzione del governo sulla necessità e l'urgenza di sbloccare la realizzazione di importanti opere pubbliche, come la cd. TAV che oltretutto è inserita in un corridoio transeuropeo e per la quale sono previste oltretutto opere compensative; in attesa quindi di comprendere come il gruppo del Movimento 5 Stelle intenda votare l'atto del governo in esame, auspica che non si realizzi un vero e proprio strappo. Al riguardo ritiene che in ballo non vi sia soltanto una differenza di opinioni ma l'as-

sunzione di una posizione di responsabilità, come accaduto anche in occasione del dibattito sul Ponte dello Stretto di Messina.

Nel sottolineare come la realizzazione dell'opera e il rispetto degli impegni rivesta una rilevanza anche internazionale, auspica che non vi sia lo strappo preannunciato dal gruppo del Movimento 5 Stelle, che potrebbe essere considerato un atto ostile nei confronti della maggioranza di governo.

Elena MACCANTI (LEGA) preannuncia il voto favorevole del gruppo della Lega e, condividendo le considerazioni svolte dal collega Rixi, ritiene che la mancanza di unanimità sull'atto del governo in esame costituirebbe un atto grave anche rispetto ai deprecabili atti di violenza che persistono nei territori della Val Susa contro le forze dell'ordine. In particolare, segnala che grazie alle risorse indicate e stanziare nel contratto di programma anche la regione Piemonte potrà disporre di consistenti risorse per opere con compensative e interventi preziosi a tutela dei territori coinvolti.

Ritiene pertanto grave il preannunciato voto contrario del Movimento 5 Stelle, che potrebbe rappresentare un voto contro l'Italia e contro la regione Piemonte. Ricorda come la posizione contraria del Movimento alle Olimpiadi invernali abbia determinato lo svolgimento delle stesse in altri territori.

Auspica pertanto un ripensamento e che vi sia un voto unanime sull'atto del governo in questione.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), con riferimento alle questioni emerse nel dibattito, ribadisce l'esistenza di rilevanti criticità nel contratto di programma in esame. Nel ricordare nuovamente come il Parlamento si sia già espresso sull'opera in questione, deposita agli atti della Commissione una proposta di parere alternativo del suo gruppo, che esprime una posizione contraria nei confronti dell'atto del governo in esame.

Con riferimento alle osservazioni di natura polemica circa le proteste avvenute nei territori del Piemonte, giudicate addirittura

atti di terrorismo, ribadisce la ferma condanna del suo gruppo di ogni forma di violenza, come ribadito anche nel corso delle sedute dedicate alle audizioni. Osserva pertanto come il gruppo del Movimento 5 Stelle sia da sempre a favore della realizzazione di opere pubbliche utili nonché sugli interventi di manutenzione necessari a garantire l'efficienza delle opere infrastrutturali esistenti.

Più in generale, ritiene che non vi possa essere alcuna preoccupazione sulla tenuta della maggioranza e a maggior ragione sulla gestione delle risorse del *Recovery Plan* certamente preziose per la realizzazione e la manutenzione di importanti opere. Nel ribadire la totale condivisione sulla realizzazione di opere infrastrutturali utili, ribadisce il parere contrario sullo schema del contratto di programma all'esame della Commissione.

Davide SERRITELLA (M5S) dichiara di condividere le considerazioni svolte dal collega Scagliusi in risposta alle considerazioni del collega Mulè e di altri colleghi, che hanno generalizzato definendo tutti i cd. NoTav terroristi. Ribadisce convintamente che, fermo restando che ogni atto di violenza deve essere fermamente condannato, NoTav non è sinonimo di terrorismo.

Osserva inoltre come nei giorni scorsi la Commissione abbia sentito in audizione le parti coinvolte nella realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione: la Ministra delle infrastrutture e trasporti Paola de Micheli, nella seduta congiunta con l'omologa Commissione del Senato (Lavori pubblici e comunicazioni), l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Gianfranco Battisti, il presidente dell'Osservatorio per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione, il direttore generale di TELT Mario Virano, Alberto Poggio, Massimo Bongiovanni, Mario Cavargna e gli altri esperti della Commissione tecnica, il professore Yves Crozet dell'Università di Lione che ha redatto lo studio sulla Tav per conto della Corte dei Conti europea.

Segnala in particolare che la Ministra De Micheli ha ammesso un ritardo di ulteriori 3 anni rispetto a quelli previsti. Il cronoprogramma dei lavori approvato dal

CIPE (Delibera n. 67/2017) prevedeva infatti la partenza dei cantieri principali nel 2017 e l'entrata in esercizio del tunnel a fine 2029. Ora tale data è posticipata al 2032, con conseguente compromissione, come già annunciato dalla Corte dei conti europea, dei contributi erogabili nella cornice del regolamento europeo relativo alle reti transeuropee. Ritiene questa constatazione sconcertante dal momento che si sostiene che neanche un euro per quest'opera dovrebbe uscire fuori dalle tasche degli italiani. Questo regolamento prevede infatti che tutte le opere debbano entrare in servizio entro il 2030; decorso tale termine, vengono meno i contributi. Alla domanda su quali ulteriori fondi europei siano già stati stanziati per la linea Torino-Lione, la ministra ha risposto che i finanziamenti non sono ancora stati decisi perché oggetto di negoziazione con l'Europa. Tuttavia, i contributi europei non sono oggetto di negoziazione, bensì di assegnazione su bandi competitivi. La Ministra inoltre non è stata in grado di dimostrare il finanziamento francese dell'opera; nel corso dell'audizione è stato infatti chiesto quali provvedimenti del bilancio dello Stato francese riportino esplicitamente l'indicazione della copertura dei costi della linea Torino-Lione, su quali capitoli di spesa siano contenuti i fondi e con quali autorizzazioni all'utilizzazione, ma la Ministra ha risposto di non avere informazioni a riguardo. Ne deriva che ad oggi l'Unione europea non ha messo a disposizione un euro per il tunnel di base.

Esprime forti preoccupazioni riguardo a tali fatti, soprattutto alla luce della realizzazione di un'opera che continua ad essere in ogni caso inutile e obsoleta. Ritiene assurdo anche che Ferrovie dello Stato si assuma la responsabilità di realizzare la nuova linea Torino-Lione in assenza di garanzie. Non ci sono quelle francesi, non quelle europee, tantomeno esiste un cronoprogramma aggiornato, e non sono neppure attendibili le previsioni di riduzione di traffico e di emissioni della CO₂ o di minori incidenti stradali. Si tratta di un quadro preoccupante, ancor di più perché l'opera anche dal punto di vista occupazionale

serve a poco, considerato che per due terzi impiega manodopera francese.

Il professore Yves Crozet dell'Università di Lione, incaricato dalla Corte dei Conti UE, ha parlato infatti di manipolazione dei dati di traffico da parte di Francia e Italia per ottenere il via libera per il finanziamento europeo. Secondo Crozet, una breve analisi delle cifre presentate dai promotori del progetto Lione-Torino rivela, da un lato, una forte sopravvalutazione del traffico potenziale e, di conseguenza, un'enorme sopravvalutazione dei guadagni ambientali. Il ragionamento è influenzato da « ipotesi implicite su un massiccio trasferimento modale, dalla strada alla ferrovia, non solo sulla tratta alpina, ma su tutto il traffico merci in Francia e in Europa. Sia per i guadagni in termini di sicurezza che per il risparmio di CO₂, anche adottando le ipotesi di traffico altamente ottimistiche dei promotori del progetto, si ottengono cifre molto più basse rispetto a quelle avanzate ». I dati forniti sul risparmio di CO₂ sono dunque pura fantasia, a fronte delle decine di tonnellate di CO₂ per costruire la linea e di ciò che comporterà il trasporto di materiale estratto, ovvero 114 chilometri di materiale.

Osserva, inoltre, che non tornano i conti, essendo infatti prevista una ripartizione asimmetrica dei costi di costruzione del tunnel tra Italia e Francia stabilita nel 2012, che addebiterà ai contribuenti italiani il 57,9 per cento dei costi certificati di 8,3 miliardi di euro, mentre nel nostro Paese sarebbero costruiti solo 12,5 dei 57,5 chilometri totali, pari a poco più del 20 per cento del tunnel.

Non è inoltre noto se la stessa chiave di ripartizione sarebbe applicata ai costi delle future manutenzioni del tunnel e ai ricavi dei pedaggi. Per rendere più facilmente comprensibile questa asimmetria, è bene sapere che ogni chilometro italiano costerebbe ben 280 milioni di euro, mentre un chilometro francese costa solo 60 milioni. Rileva inoltre che la linea Torino-Lione è nata su un montaggio giuridico di un contratto che è palesemente illegittimo, anche a fronte della normativa europea.

La direttiva 2012/34/UE consente agli Stati membri dell'Unione europea di erogare, per investimenti sulle infrastrutture ferroviarie, finanziamenti solo ed esclusivamente a gestori delle infrastrutture ferroviarie nazionali, qualifica non rivestita dalla società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a. Inoltre è indicato che il contraente, diverso dal Mit, deve necessariamente essere titolare di un atto di concessione della infrastruttura nazionale e che il contratto deve avere ad oggetto, appunto, una infrastruttura nazionale. Al riguardo evidenzia che questi due presupposti non sono presenti nello schema di contratto trasmesso alla Commissione non essendo TELT e FSI titolari di un atto di concessione della infrastruttura nazionale, osservando inoltre come lo schema trasmesso riguardi una infrastruttura transfrontaliera e non nazionale.

Giorgio MULÈ (FI), a seguito dell'intervento del collega Serritella, conferma il giudizio politico espresso nel precedente intervento rispetto ai gravi fatti di violenza compiuti da tre gruppi incappucciati in val di Susa che hanno assalito le forze dell'ordine con armi idonee ad uccidere. Si tratta a suo giudizio di veri atti di terrorismo: al riguardo, nel ritenere doveroso prendere le distanze da atti di violenza di estrema gravità, evidenzia che le minacce che continua a ricevere sono per lui delle medaglie rispetto a comportamenti che giudica senza onore. Nel ritenere che le dichiarazioni lette dal collega Serritella riportino tristemente il gruppo del Movimento 5 Stelle indietro di decenni, ritiene che l'atto di disobbedienza che il gruppo si accinge a compiere sia un atto grave contro l'Italia, che ha firmato un contratto sul rispetto del quale dovrebbe essere ritenuta affidabile dai partner europei e che oggi viene abbandonata da una componente importante della maggioranza di Governo.

Su quanto sta accadendo nella seduta in corso, occorre che il Governo esprima una posizione chiara e decisa.

Edoardo RIXI (LEGA), nell'esprimere ulteriori preoccupazioni a seguito dell'in-

tervento appena svolto dal collega Serritella, chiede alla rappresentante del governo una rassicurazione circa le reali intenzioni di completamento della cd. TAV. In particolare, osserva come il parere sull'atto del governo in esame sarà approvato con i voti determinanti dell'opposizione, vista la annunciata posizione del gruppo del Movimento 5 Stelle, che ancora oggi in Parlamento è il partito di maggioranza relativa.

Ritiene altresì che anche in tema di risorse provenienti dal *Recovery Plan* siano state fatte oggi dichiarazioni gravi e preoccupanti circa l'utilizzo solo per interventi di manutenzione di opere esistenti. Ritiene che sul punto vi sia un evidente scollamento tra i rappresentanti del governo e i deputati del Movimento 5 Stelle e che probabilmente non vi sono affatto le condizioni perché il governo possa proseguire fino al 2023. Ribadisce quindi l'importanza di comprendere se vi sia un cambio di rotta del Governo, mentre si sta per votare in Aula il disegno di legge di bilancio e ci si accinge ad individuare soluzioni concrete per uscire dalla grave crisi economica in atto nell'interesse del Paese. Evidenzia che tale chiarimento è necessario anche per consentire al gruppo della Lega di assumere i conseguenti comportamenti nell'ambito dei prossimi passaggi parlamentari.

Mauro ROTELLI (FDI), rivolgendosi a tutti i colleghi della Commissione, ricorda come nel momento in cui si è avuto il passaggio ad un nuovo Governo, si è sottolineato con chiarezza che in una democrazia parlamentare gli equilibri numerici possono tranquillamente mutare. Al riguardo osserva come il governo oggi si trovi nella medesima situazione del precedente governo anche se forse meno chiara.

Con riferimento alla votazione che la Commissione si accinge a fare, osserva che se i gruppi del centrodestra decidessero di uscire dall'Aula, il Partito democratico si troverebbe in minoranza su un atto del Governo che riguarda un'opera considerata strategica. Evidenzia quindi che oggi il centrodestra decide di assumere un comportamento di responsabilità nei confronti della maggioranza e soprattutto dei territori del Piemonte, che sono direttamente interes-

sati dal provvedimento in esame. Ribadisce pertanto che se i gruppi del centro-destra decidessero di non partecipare al voto la maggioranza non avrebbe i numeri per esprimere un parere favorevole su un provvedimento assai rilevante sul quale si sono fatte intere campagne elettorali. Ritiene quindi che la situazione che si sta creando oggi in Commissione sveli quello che potrebbe essere valutato come un patto scellerato fra i partiti di maggioranza.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, ritiene opportuno, ai fini di riportare il dibattito in una prospettiva corretta, di segnalare quanto contenuto nel dossier predisposto dal Servizio Studi circa la ripartizione dei costi fra Italia e Francia e l'Unione europea per la realizzazione della linea ferroviaria Torino Lione. Nel presupposto dell'assoluta indipendenza e autonomia del Servizio Studi della Camera, a prescindere dall'appartenenza politica del Presidente della Camera in carica, ritiene che tale ripartizione non possa essere qui messa in discussione come invece ha voluto fare il collega Serritella nel suo ultimo intervento. Ribadisce che a marzo del 2021 si svolgerà nuovamente il negoziato sul *Grant agreement* al fine di procedere ad un ulteriore incremento del contributo a carico dell'Unione europea.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che è stata presentata una proposta alternativa di parere alternativo da parte del gruppo del Movimento 5 Stelle (*vedi allegato 2*).

La sottosegretaria di Stato Alessia MORANI esprime un parere contrario sulla proposta alternativa di parere del gruppo del Movimento 5 Stelle.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) conferma la posizione contraria sulla proposta di parere predisposta dal relatore Gariglio, ribadendo le perplessità enunciate sui contenuti dello schema di contratto in esame.

Preannuncia quindi che i rappresentanti del suo gruppo intendono abbandonare i lavori della Commissione.

(*I deputati del Gruppo M5S abbandonano l'aula della Commissione*).

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che sarà posta in votazione per prima la proposta di parere favorevole del relatore. In caso di approvazione, risulterà preclusa la proposta alternativa del gruppo del Movimento 5 Stelle.

Luciano NOBILI (IV) desidera sottolineare la gravità di quanto sta accadendo sull'esame di un atto del Governo strategico. Ritiene altresì assai grave il contenuto del parere alternativo predisposto dal gruppo del Movimento 5 Stelle, sul quale il rappresentante del governo ha espresso parere contrario. Ritiene che a questo punto nella maggioranza di governo sia sorto un evidente e grave problema da risolvere.

Edoardo RIXI (LEGA) ritiene che secondo un comportamento coerente il gruppo del Movimento 5 Stelle dovrebbe a questo punto abbandonare anche il governo. Nel giudicare assai grave quanto stia accadendo nel corso di una pericolosa pandemia, ritiene che il Movimento 5 Stelle stia ragionando solo in una logica di interesse del proprio partito.

Chiede con urgenza l'audizione della ministra de Micheli, al fine di comprendere quali siano le opere infrastrutturali che non saranno inserite nella *Recovery Plan* a causa delle rigidità del gruppo del Movimento 5 Stelle. Sottolinea che, dopo quanto accaduto nella seduta odierna della Commissione, in un Paese normale occorrerebbe una rapida verifica di governo, giudicando non accettabile che ancora una volta si crei una questione relativa alla realizzazione di un'opera strategica sulla quale sono stati sottoscritti accordi internazionali.

Andrea ROMANO (PD), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede alla presidenza

se abbia dato la parola al deputato Nobili dopo aver aperto la votazione sulla proposta di parere sull'atto del Governo.

Raffaella PAITA, *presidente*, chiarisce di non avere aperto la votazione prima di dare la parola al collega Nobili. Fa comunque presente che, come di consueto, ritiene doveroso dare la parola a tutti i deputati che la richiedano, al fine di poter consentire un dibattito il più ampio possibile.

Giorgio MULÈ (FI) desidera sottolineare che oggi il Governo, rappresentato dalla sottosegretaria Morani, si salva grazie ai voti dei gruppi di opposizione, che hanno agito a difesa dell'orgoglio e della reputazione dell'Italia. Ritiene che il gruppo del Movimento 5 Stelle abbia compiuto un vero atto di tradimento nei confronti del governo abbandonando l'aula e i lavori della Commissione, non esercitando appieno le funzioni parlamentari.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 1*).

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che a seguito dell'approvazione del parere del relatore, la proposta alternativa di parere del gruppo del Movimento 5 Stelle risulta preclusa.

La seduta termina alle 11.50.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 23 dicembre 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 11.50 alle 12.10.

ALLEGATO 1

Schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane Spa e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Sas per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (Atto n. 221).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane Spa e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Sas per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (atto n. 221);

ricordato che la sezione transfrontaliera comprende, oltre al tunnel a due canne di circa 57 chilometri, tra Saint-Jean-de-Maurienne (F) e Susa-Bussoleno in territorio italiano, le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, nonché i raccordi alle linee esistenti (in Italia alla linea storica a Bussoleno);

preso atto che il costo dell'intera sezione transfrontaliera per la parte di competenza italiana, individuato dallo schema di contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane e TELT, è pari a 6.371,18 milioni di euro, composto dal costo di cinque lotti costruttivi e delle opere compensative per 5.631,470 milioni di euro e dal costo di studi ed opere geognostiche, pari a 739,71 milioni di euro (di cui 402 a carico dello Stato italiano e 337,71 a carico dell'Unione europea);

chiarito che le disponibilità complessive, che riguardano la fase di studi ed i primi due lotti, ammontano a circa 3.632,33 milioni di euro, di cui 2.966,76 milioni di risorse statali e 665,57 milioni di risorse UE, e garantiscono la completa copertura

finanziaria della fase di studi ed indagini geognostiche (739,71 milioni di euro, di cui 402 milioni a carico dell'Italia), del lotto costruttivo 1 (del costo di 2.563,70 milioni di euro di cui 2.433 a carico dell'Italia) e del lotto costruttivo 2 (dal costo di 328,92 milioni di euro, di cui 131,76 a carico dell'Italia);

valutato che conseguentemente i fabbisogni residui, relativi al finanziamento dei restanti lotti costruttivi 3, 4 e 5, sono stati stimati dal CIPE complessivamente in 2.738,84 milioni di euro, comprensivi della quota a carico dell'Unione europea che è ancora da determinare;

preso atto con soddisfazione di quanto segnalato nel corso della sua audizione dalla Ministra delle infrastrutture e dei trasporti con riferimento all'impegno del Governo italiano a far sì che il contributo dell'Unione europea per la realizzazione dell'opera sia portato dal 40 ad oltre il 50 per cento, ed auspicabilmente, già nelle fasi preliminari dei negoziati, al 55 per cento;

segnalato il comma 3 dell'articolo 2, che reca una serie di disposizioni in merito alla realizzazione delle opere e delle misure compensative dell'impatto territoriale e sociale connesso al progetto definitivo e, nello specifico, richiamati i limiti di spesa per la realizzazione di queste opere, fissati in un importo pari a 32,13 milioni di euro (opere di priorità 2), oltre alle ulteriori misure di accompagnamento che sono state previste nella delibera CIPE n. 67 del 2017 ed il cui limite di spesa è fissato in 57,26 milioni di euro, cui si aggiungono 9,53 milioni relativi alle opere di priorità 1, come segnalato nel corso della sua audi-

zione dalla Ministra delle infrastrutture e dei trasporti;

considerato che, ai sensi dell'articolo 4, TELT è obbligata – tra l'altro – a garantire un continuo flusso di dati informativi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre tra gli impegni a carico delle Ferrovie dello Stato risulta quello di trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con cadenza annuale, una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente, con particolare riguardo al rispetto della normativa sugli appalti e agli

adempimenti connessi alle normative antimafia; alle Ferrovie dello Stato spetta altresì il compito di elaborare, entro sei mesi dalla sottoscrizione del contratto, un *dossier* di valutazione del progetto, che dovrà essere costantemente aggiornato in occasioni di variazioni sostanziali relative ai tempi, ai costi e alle risorse finanziarie dell'opera,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

ALLEGATO 2

Schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane Spa e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) Sas per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (Atto n. 221).

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL MOVIMENTO 5 STELLE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), Ferrovie dello Stato italiane Spa (FSI) e Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) S.A.S., per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione;

rilevato che lo schema di contratto rappresenta un atto cruciale per la definizione dei futuri rapporti tra Italia e Francia nella gestione di questa infrastruttura;

rammentato che il contratto costituisce il perimetro dei processi e delle procedure che regoleranno, negli anni a venire, i reciproci rapporti ed impegni tra lo Stato italiano, TELT ed il Gruppo FS;

ricordato che lo schema di contratto ha ricevuto il parere favorevole del Comitato interministeriale per la programmazione economica con delibera 28 febbraio 2018, n. 6, registrata, ai sensi di legge, dalla Corte dei Conti;

considerato che sulla base del precedente accordo intergovernativo del 29 gennaio 2001, ratificato con legge 27 settembre 2002, n. 228, la realizzazione della linea in questione, nonché gli studi, le ricognizioni e i lavori preliminari, sono stati affidati alla società promotrice dell'investimento Lyon Turin Ferroviaire S.a.s. – LTF, partecipata in quote paritarie da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e Réseau Ferré de France (RFF);

rammentato che con il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è stata recepita la direttiva 2012/34/UE, che ha istituito lo spazio ferroviario unico europeo. Successivamente, la direttiva (UE) 2016/2370 ha modificato la direttiva 2012/34/UE, in seguito recepita con il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139., che ha introdotto importanti novità con riguardo al rafforzamento dell'indipendenza e dell'imparzialità del gestore dell'infrastruttura con specifico riferimento alle imprese integrate verticalmente. Una delle misure previste dalla direttiva 2012/34/UE era quella di scongiurare i conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese un accesso non discriminatorio al mercato, garantendo una gestione più equa ed efficiente della rete, rafforzando il ruolo dei gestori dell'infrastruttura per quanto riguarda il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria e stabilendo l'indipendenza operativa e finanziaria dei gestori dell'infrastruttura da tutti gli operatori che forniscono servizi di trasporto ferroviario;

valutato che lo schema di contratto in esame, disciplinato ai sensi dell'articolo 1, della legge 14 luglio 1993, n. 238, enterebbe in contrasto con le direttive sopra citate perché stipulato tra lo Stato e la holding FS e non il gestore dell'infrastruttura (RFI). Questo potrebbe minare il principio di imparzialità e indipendenza riguardo l'utilizzo dell'infrastruttura;

valutato altresì che lo schema di contratto non tiene in considerazione l'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, ai sensi del quale il Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti informa l'organismo di regolazione e le parti interessate sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto per eventuali osservazioni;

considerato che dalle audizioni svoltesi in IX Commissione sullo schema di contratto sono emerse numerose criticità sotto il profilo giuridico, regolatorio, nonché contrattuale;

preso atto che, sotto il profilo regolatorio e della tutela giurisdizionale, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), durante le audizioni svoltesi presso le Commissioni parlamentari Lavori pubblici del Senato e Trasporti della Camera, citando l'Accordo del 30 gennaio 2012 tra Italia e Francia, sulla sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ha fatto notare che: «eventuali reclami avverso decisioni del promotore riguardanti la sezione transfrontaliera dell'opera o la linea storica del Fréjus devono essere presentati dinanzi all'organismo di regolazione francese, cui compete l'emanazione della decisione, da prendersi di comune accordo con l'organismo di regolazione italiano (paragrafo 9.4.3). Questa disposizione condiziona quella successiva in materia di tutela giurisdizionale (paragrafo 9.4.4), a norma della quale le decisioni dell'organismo di regolazione possono essere impugnate presso il tribunale dello Stato cui tale organismo appartiene. Ne consegue che, per le questioni inerenti alla sezione transfrontaliera dell'opera ed alla linea storica del Fréjus, il giudice competente parrebbe essere quello francese, posto che – come detto – la decisione regolatoria in tali casi è assunta dall'organismo di regolazione francese. Per quanto attiene alla sezione transfrontaliera ed alla linea storica del Frejus emerge quindi, in partenza, un quadro convenzionale che, soprattutto a seguito dell'intervenuta adozione della Direttiva Recast, appare sbilanciato a sfavore dell'Italia, del suo sistema giurisdizionale di tutela e dell'organismo di regolazione »;

tenuto conto altresì che l'Autorità, a fronte di un quadro evidentemente poco

trasparente, ha suggerito che: «l'accordo andrebbe quanto meno integrato con un protocollo che definisca i termini della cooperazione tra gli organismi di regolazione italiano e francese in ordine alla definizione dei principi e criteri che il promotore pubblico è tenuto ad applicare nell'allocazione della capacità e nella determinazione e riscossione dei canoni, in conformità con quanto previsto dalla Direttiva Recast in ordine alle cosiddette "funzioni essenziali" del gestore dell'infrastruttura »;

considerato che:

l'articolo 3, comma 1, del contratto di programma, recita «La validità del presente Contratto decorre dalla sottoscrizione e la relativa scadenza è fissata al 31 dicembre 2029, o comunque fino all'ultimazione e messa in esercizio dell'opera. In ogni caso, per consentire la continuità nella realizzazione delle opere cui esso si riferisce, evitando l'interruzione – anche temporanea – nei rapporti tra le parti, la validità del presente Contratto è da intendersi prorogata fino all'entrata in vigore di un nuovo contratto con medesimo oggetto »;

prevedere una automatica proroga *sine die* è in contrasto con tutte le fonti primarie del diritto applicabili *ratione materiae* e con il principio di buon andamento della pubblica amministrazione di cui all'articolo 97, commi primo e secondo, della Costituzione;

l'articolo 30, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE, impone che ai contratti di finanziamento, da parte di uno Stato membro, in favore del gestore della infrastruttura ferroviaria, siano applicati i principi e parametri fondamentali di cui all'allegato V, che a sua volta, all'articolo 7, impone tassativamente «la durata convenuta del contratto »;

il II allegato del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, prevede, all'articolo 7, la durata convenuta del contratto;

la razionalizzazione, la trasparenza, l'efficienza e l'efficacia delle procedure di spesa relative ai finanziamenti destinati

alla realizzazione di opere pubbliche, sono imposte anche dalla legge 31 dicembre 2009, n. 196, articolo 30, comma 9, lettera g), che prevede « un sistema di verifica per l'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti »;

sotto il profilo economico, considerato che il costo totale dell'opera è di 9.630,25 milioni di euro da ripartire tra Italia, Francia e Unione europea. La quota italiana è pari a 5.574,21 milioni di euro, quella francese a 4,046 milioni di euro. Con un contributo europeo pari al 40 per cento, la quota italiana si abbasserebbe a 3.345,54 milioni di euro e quella francese a 2.432,6 milioni di euro. Ad oggi l'Italia ha stanziato 2.564.758.613 euro. L'incertezza sul *quantum* che sarà realmente impegnato per la parte europea rende incerta la stima della copertura dei costi attraverso il pagamento del pedaggio, anche in virtù della circostanza per cui attualmente non è possibile prevedere il traffico atteso sull'infrastruttura;

considerato inoltre che il relativo onere potrà quindi essere posto a carico delle imprese ferroviarie passeggeri e merci che decideranno di utilizzare l'infrastruttura in questione, oppure sull'intera infrastruttura nazionale che costituisce l'origine/destinazione del traffico di adduzione alla tratta Torino-Lione. O ancora, potrebbe essere necessario un ulteriore intervento di sostegno pubblico che riduca l'onere complessivo da coprire con il pedaggio;

valutato che, come sottolineato dall'ART durante la succitata audizione, « l'eventuale copertura con il pedaggio dell'intero ammontare di un importo così significativo, pur in un orizzonte temporale di lunghissimo termine, potrebbe presentare problemi di sostenibilità per i mercati dei servizi che intendessero utilizzare l'infrastruttura, ed in particolare per quello dei servizi di trasporto internazionale delle merci »;

valutato che un'ulteriore ipotesi di copertura dei costi dell'infrastruttura potrebbe essere quella del ricorso a meccanismi di attribuzione degli oneri che evidenziano la relazione tra l'infrastruttura in questione e la rete ferroviaria nazionale, in tal caso l'onere residuo da finanziare sarebbe ripartito su un volume di traffico molto maggiore;

ritenuto quindi che, al fine di consentire agli operatori economici di programmare le attività industriali di pertinenza, lo schema di contratto di programma in discussione debba prevedere, anteriormente alla sua sottoscrizione, una fase di adeguata informazione preventiva delle parti interessate (per esempio circa la capacità dell'infrastruttura, i costi per le imprese, gli utenti ed i consumatori),

esprime

PARERE CONTRARIO