



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 32

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI SULL'AGGIORNAMENTO
PER GLI ANNI 2020-2021 DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA
2017-2021 – PARTE INVESTIMENTI TRA IL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI E RETE
FERROVIARIA ITALIANA SPA

207^a seduta: mercoledì 30 giugno 2021

Presidenza del presidente COLTORTI

I N D I C E**Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del contratto di pro-
gramma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infra-
strutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana Spa**

PRESIDENTE	Pag. 3, 7
CAMPARI (L-SP-PSd'Az)	6, 7
GIOVANNINI, ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili	3, 6, 7
PERGREFFI (L-SP-PSd'Az)	5

Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, in videoconferenza, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

I lavori hanno inizio alle ore 12,20.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana SpA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sull'aggiornamento per gli anni 2020-2021 del contratto di programma 2017-2021 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana SpA.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4 del Regolamento, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo, anche sul canale satellitare e sulla *web-TV*, per le procedure informative all'ordine del giorno e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto che la pubblicità della seduta odierna è assicurata anche attraverso il Resoconto stenografico.

Ringrazio il ministro Giovannini per la disponibilità e gli cedo la parola. Successivamente i colleghi potranno formulare eventuali domande.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, farò riferimento ad alcune *slide* per la mia presentazione. Il tema al nostro esame ha a che fare con gli impegni assunti nell'ambito del PNRR per velocizzare l'attuazione dello stesso Piano. Uno dei punti cruciali è relativo alla velocizzazione dell'aggiornamento del contratto di programma con Ferrovie dello Stato Italiane, tanto più che Ferrovie ha un ruolo fondamentale nell'attuazione del PNRR.

Ci sono dunque due temi diversi: uno riguarda il contratto di programma 2021-2026, su cui proporremo al Parlamento un'accelerazione e una semplificazione della procedura, che però prevede indubbiamente il ruolo del Parlamento nella valutazione della proposta e nella definizione del contratto di programma. Il secondo tema riguarda invece l'aggiornamento 2020-2021, su cui proponiamo un'accelerazione legata allo stato dell'arte, che – come vi mostrerò non appena le *slide* verranno proiettate

– è in realtà fortemente connessa a decisioni in qualche modo già assunte dal Parlamento.

La programmazione naturalmente tiene conto anche dell'Allegato infrastrutture al DEF 2020, oltre che delle programmazioni generali a livello europeo e internazionale. Stiamo parlando, per l'aggiornamento 2020-2021, di un ammontare complessivo pari a 31,7 miliardi, con una destinazione al Sud del 59 per cento. Di fatto, a seguito della definizione del decreto-legge «rilancio», Fondo Olimpiadi, PNRR, legge di bilancio 2020-2021, complessivamente abbiamo una quantità di risorse vincolate a decisioni precedenti pari a 24,2 miliardi e 7,5 miliardi di risorse non vincolate. Questi 7,5 miliardi riguardano però interventi su priorità che sono già state identificate, in particolare nel contratto di programma-parte investimenti precedente e poi nell'Allegato infrastrutture. Questo vuol dire che 1,3 miliardi vanno agli interventi sulle reti regionali e le aree metropolitane; 3 miliardi per la continuità dei programmi di sicurezza, ambiente e adeguamento agli obblighi di legge; 0,2 miliardi all'ultimo miglio ferroviario; 2,5 miliardi per la prosecuzione degli interventi lungo le direttrici Palermo-Catania e il Nodo di Genova; 0,5 miliardi per il completamento del finanziamento dei lotti costruttivi sulla linea di Alta velocità Milano-Verona-Parma.

Le principali aree territoriali indicate dalla legge di bilancio sono mostrate nella cartina che sto proiettando: parliamo di 3,8 miliardi con una destinazione al Sud del 34 per cento; analogamente, per la legge di bilancio 2021, parliamo di 3,7 miliardi, di cui il 34 per cento è al Sud.

Se questa è la situazione al momento, c'è un punto molto rilevante che è legato all'attuazione del PNRR, che naturalmente in gran parte verrà realizzato con interventi previsti nel contratto di programma 2022-2026, ma uno degli elementi cruciali ha a che fare con la progettazione. Per questo, rispetto a quello che finora è già indicato in base alle decisioni prese dal Parlamento, noi proponiamo un intervento aggiuntivo di 573 milioni (questo è l'unico elemento non vincolato agli aspetti che ho ricordato un attimo fa), di cui 50 milioni per la prima fase del programma di cybersecurity per la resilienza digitale, 26 milioni per l'avvio della progettazione del programma *hub* intermodale e 497 milioni per il fondo per i progetti di fattibilità, collegio consultivo tecnico e di salvaguardia: tutti elementi che sono o funzionali alla realizzazione delle opere del PNRR, o legati all'istituzione del collegio consultivo tecnico, in attuazione del decreto-legge n. 76 del 2020. Nelle schede, che naturalmente invieremo alla Commissione, vi sono dati più disaggregati.

Se andiamo alla *slide* successiva, vi è la lista disaggregata dei vari interventi, che sono tutti in coerenza con quello che vi dicevo precedentemente, eccetto l'*hub* intermodale per il Centro-Nord, che concerne la progettazione per ciò che riguarda le Città metropolitane. Il fondo progettazione, di cui vi ho parlato, è a valere sui 7,5 miliardi complessivi dell'aggiornamento.

Il punto cruciale è che nel passato – parliamo dell'aggiornamento dei contratti di programma – queste operazioni prendevano molto tempo: in

particolare, l'aggiornamento 2015 ha richiesto oltre un anno, l'aggiornamento 2016 oltre dieci mesi e l'aggiornamento 2018-2019 addirittura circa tre anni. Questo non vuol dire che i ritardi siano addebitabili al Parlamento, perché la procedura vede comunque un complesso scambio di atti tra il Governo, il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) e il Parlamento, poi di nuovo il CIPESS e così via.

La proposta che faremo, alla luce di quello che ho appena ricordato, è di prevedere una disposizione, sotto forma di emendamento a uno dei provvedimenti attualmente all'esame del Parlamento, per consentire in ogni caso (come stiamo facendo oggi al Senato e come ho già fatto alla Camera ricevendo una disponibilità di massima con richieste di alcuni approfondimenti) una condivisione delle linee di massima dell'aggiornamento del contratto di programma; ciò al fine di poter siglare il contratto di programma entro luglio, inviarlo al CIPESS e arrivare, tra agosto e settembre, alla sua sottoscrizione, in maniera tale, soprattutto per il fondo progettazione, da poter mettere a disposizione di Ferrovie dello Stato i fondi proposti, proprio per accelerare la progettazione delle opere del PNRR.

Con questo concludo la mia presentazione e sono a vostra disposizione per eventuali domande.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, come Lega abbiamo già ribadito il concetto che il coinvolgimento del Parlamento è importante. Ci eravamo anche detti disponibili a seguire una procedura rapida, il più veloce possibile, purché rimanessero coinvolte le Commissioni parlamentari, che in tutto questo *iter*, una volta responsabilizzate nel dover emettere il parere nel più breve tempo possibile, possono tranquillamente farlo ed essere così coinvolte.

Non è vero però che l'aggiornamento viene inserito all'interno di un emendamento, perché in realtà è già nel decreto-legge 22 giugno 2021, n. 89, recante misure urgenti in materia di agricoltura e per il settore ferroviario, ed è uscito ancora prima della sua audizione. Ci eravamo detti che prima ne avremmo discusso e poi eventualmente la disposizione sarebbe entrata come emendamento, magari al decreto-legge «sostegni». Il decreto-legge citato, con ogni probabilità, finirà all'interno del decreto-legge «sostegni», ma in realtà è stato emanato ancor prima della sua audizione. Ci troviamo quindi un po' in difficoltà da questo punto di vista. La ringraziamo comunque per essere venuto in audizione a spiegarcelo, ma il provvedimento è già stato emanato ci troviamo in una situazione d'imbarazzo.

Come Lega rimaniamo convinti della necessità di coinvolgere il Parlamento e le Commissioni. Abbiamo dimostrato più volte di essere responsabili e se ci fosse stato detto che era un provvedimento urgentissimo, in una settimana, al massimo dieci giorni, avremmo potuto esprimere i nostri pareri in entrambi i rami del Parlamento. Rimaniamo dell'idea che il coinvolgimento delle Commissioni sia importante, però ci troviamo di fronte a

un atto già compiuto. Quindi, esprimeremo il nostro parere sul provvedimento già presentato presso la Camera dei deputati.

CAMPARI (*L-SP-PSd'Az.*). Signor Presidente, ringraziando ancora il Ministro, vorrei intervenire su due punti relativi alle opere. In primo luogo, come sulla Tirreno-Brennero e sulla Campogalliano-Sassuolo, anche sulla ferrovia Pontremolese c'è un incaglio evidente. Vorrei capire cosa si intenda fare rispetto a quest'opera, attesa da ormai cinquant'anni e molto importante per lo sviluppo di diversi territori del porto di La Spezia, così come del retroporto, quello che è il Centro padano interscambio merci (CEPIM), che formerebbe quel corridoio europeo per andare verso il Brennero, anche in questo caso andando a sgravare il traffico.

In secondo luogo, nei giorni scorsi abbiamo letto, sempre con riferimento al territorio della zona, di un possibile protocollo d'intesa su una nuova stazione dell'alta velocità a Parma. In proposito vorrei capire, visto che sui quotidiani locali è stato fatto proprio il nome del Ministro, cosa stia facendo effettivamente il Ministero. Da anni noi della Lega abbiamo cercato di far capire l'importanza strategica della stazione ad alta velocità di Parma per tutta la zona; abbiamo presentato anche diversi emendamenti per cercare di assegnare alcune risorse, affinché possa essere presentato prima uno studio di fattibilità e poi possa essere effettivamente realizzata questa stazione. Quindi, siamo felici se vi è da parte del Ministero un'apertura in tal senso, ma vorremmo da lei la conferma che effettivamente si sta andando in questa direzione.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, inizio con il rispondere alla senatrice Pergreffi. Al di là del tempismo della presentazione dell'emendamento a cui lei faceva riferimento, ribadisco due aspetti che avevo avuto modo di comunicare in altre interazioni: il primo è che noi non riteniamo questo elemento procedurale e questa accelerazione un'eccezione – come ho detto all'inizio del mio intervento – all'indispensabile ruolo del Parlamento nella sua valutazione. Pertanto, noi trasmettiamo alla Commissione questa documentazione, che descrive i vari aspetti o qualsiasi altro elemento che la Commissione riterrà opportuno acquisire, e il mio impegno politico è che il contratto di programma non venga firmato senza prima un *feedback* da parte delle Commissioni parlamentari. Quindi, al di là della semplificazione della procedura e dell'odierna audizione, l'accordo che avevamo immaginato resta valido, cioè la possibilità che il Parlamento esprima comunque un parere, nelle forme che riterrà opportune, sulla documentazione.

Come secondo aspetto, ripeto che questo vale soltanto per l'aggiornamento del contratto di programma e di fatto quella limitata innovazione, pur importante, è legata ad atti comunque assunti dal Parlamento. Mi rendo conto di ciò che ha detto la senatrice Pergreffi e segnalo soltanto che è un periodo estremamente intenso di lavori, per il Parlamento e anche per il Governo, nel rispetto dei ristrettissimi tempi che abbiamo scelto di

assumere nei confronti dell'Unione europea per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Per ciò che concerne invece la domanda del senatore Campari, sulla ferrovia Pontremolese avevamo già inserito nel primo blocco di commissariamenti l'intervento, ma il tema è naturalmente il finanziamento e quello va nel contratto di programma 2022-2026, nella logica che ho illustrato nell'audizione precedente. Nel momento in cui il Parlamento ha indicato quelle opere come prioritarie, credo che i finanziamenti debbano andare in primo luogo a realizzare quelle opere prioritarie per le quali abbiamo addirittura fatto i commissariamenti. Questo è l'orientamento.

Per ciò che concerne il protocollo sulla stazione ad alta velocità di Parma, a fine luglio firmeremo un documento, che in realtà è più ampio perché analizza diversi aspetti, anche finalizzati a valutare diverse opzioni di breve e medio termine. Effettivamente il Ministero sta lavorando e ragionando, insieme alle autorità e agli enti locali, su come affrontare la tematica.

CAMPARI (*L-SP-PSd'Az.*). Signor Ministro, una replica molto rapida semplicemente per ringraziarla della sua risposta – secondo me molto importante e che condividiamo pienamente – sulla ferrovia Pontremolese: è una priorità ed è stata definita tale anche dal Parlamento, ponendovi un commissario, come noi stessi avevamo richiesto. Sono assolutamente contento di questa risposta.

D'altra parte, purtroppo, non riesco a capire bene, per quanto riguarda l'alta velocità di Parma, di cosa parli questo documento. Da quanto lei ha detto è un documento che riguarda diversi aspetti, ma non capisco bene quali possano essere.

GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile*. Il documento è ancora in fase di finalizzazione tra le parti, ma è teso ad affrontare, con il coinvolgimento di RFI e tutti i soggetti interessati, sia la questione della stazione di Parma, sia più in generale il ruolo dell'alta velocità in quella parte del territorio. Su questo mi permetta ancora un minimo di riservatezza, visto che stiamo definendo il contenuto di questo accordo, ma va comunque nella direzione che lei indicava.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 12,45.

