

## SERVIZIO DI MONITORAGGIO LEGISLATIVO

Il servizio di Monitoraggio legislativo avrà come riferimento l'attività in esecuzione presso le istituzioni Nazionali e le istituzioni dell'Unione europea. Nello specifico, le istituzioni, che saranno monitorate, sono (a seconda delle esigenze del Cliente possono essere aggiunti o tolti soggetti da monitorare):

### Istituzioni Nazionali:

- Presidenza della Repubblica;
- Assemblee e Commissioni permanenti, bicamerali e di inchiesta della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica;
- Ministeri di interesse;
- Governo, riunioni del Consiglio dei Ministri e Pre-Consiglio dei Ministri;
- Regioni (Conferenze Regioni, Stato-Regioni ed Unificata);
- Gazzetta Ufficiale.

### Istituzioni dell'Unione Europea:

- Parlamento Europeo;
- Commissione Europea;
- Consiglio Europeo;
- Corte Europea di Giustizia;
- Agenzie dell'Unione Europea;
- Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea.

In breve il Servizio, che avrà come riferimento l'attività in esecuzione presso le suddette istituzioni, consisterà in:

- ✓ Segnalazione della presentazione o dell'avvio dell'esame di provvedimenti o altra attività di vostro interesse;
- ✓ Invio dei testi dei provvedimenti di interesse presentati ed in itinere, e materiali ad essi correlati;
- ✓ Seguire l'iter dei provvedimenti di vostro interesse (qualsiasi sia la natura del provvedimento - decreto-legge, decreto legislativo, disegno o proposta di legge, ecc. -, e l'iter sarà seguito dalle bozze/testi in esame presso il Consiglio dei Ministri fino all'entrata in vigore con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale);

- ✓ Segnalazione quotidiana flash di ogni nuova iniziativa di rilievo che può impattare con la vostra Società;
- ✓ Spiegazione della normativa di vostro interesse in esame o in fieri, e l'impatto che quest'ultima può produrre sulla vostra Società.

### **ESEMPI di MONITORAGGIO**

- Camera dei Deputati, IX Commissione Trasporti - **Raddoppio ferroviario della tratta Milano-Mortara, anche in relazione ai gravi disagi che si verificano sulle tratte a binario unico** – Svolgimento di interrogazione n. [5-09178](#)

Nella seduta del 4 ottobre 2016, il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro, ha risposto in Commissione Trasporti all'interrogazione in titolo nei termini seguenti: "Come è noto, sulla rete ferroviaria nazionale gestita da RFI, le risorse destinate agli investimenti – compresi quelli inerenti la sicurezza della circolazione – e alla manutenzione sono regolati da due diversi Contratti di Programma: uno relativo agli investimenti per lo sviluppo della rete e un altro relativo ai servizi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Nel CdP – Parte investimenti 2012/2016, attualmente vigente, è previsto il raddoppio per fasi funzionali della linea Milano-Mortara nelle tratte Milano S. Cristoforo-Albairate/Vermezzo, Albairate/Vermezzo-Parona e Parona-Mortara. Sono inoltre previste la realizzazione delle nuove fermate di Romolo e Tibaldi, la riallocazione della stazione di Milano Porta Romana con trasformazione in fermata, la mitigazione ambientale nella tratta Milano Porta Romana-Milano S. Cristoforo e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello esistenti. L'aggiornamento 2016 del predetto CdP – sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 10 agosto 2016 – comprende il progetto Raddoppio Milano-Mortara con un costo complessivo di 692 milioni di euro, dei quali 225 milioni di euro disponibili; il contabilizzato al 2015 ammonta a 195 milioni di euro.

La realizzazione del raddoppio è suddivisa in sottoprogetti:

raddoppio S. Cristoforo-Vermezzo/Albairate, anticipo opere Parona-Mortara, fermata Romolo e sostituzione della travata metallica a doppio binario sul Naviglio Grande al chilometro 7+686 per un costo di 202 milioni di euro. I lavori sono iniziati nel febbraio 2007 e sono stati completati nel dicembre 2009; fermate Milano Porta Romana e Tibaldi con un costo di 36 milioni di euro e risorse disponibili per 23 milioni di euro. Risulta essere stata realizzata la progettazione definitiva; mitigazione ambientale Porta Romana-Milano San Cristoforo per un costo di 25 milioni di euro e progettazione definitiva realizzata; raddoppio Albairate/Vermezzo-Parona – costo 391 milioni di euro e progettazione preliminare realizzata; raddoppio Parona-Mortara – costo 38 milioni di euro e progettazione definitiva realizzata.

Con riferimento ai finanziamenti ancora da reperire per l'ultimazione dell'intervento, pari a 467 milioni di euro, il fabbisogno è indicato nella Sezione 2 – Fase finanziaria programmata di cui all'ultimo aggiornamento al predetto CdP – Parte investimenti 2012/2016 attualmente vigente". L'On. Prina, replicando, ha osservato che il tratto ferroviario in titolo ha da sempre svolto un ruolo strategico per il trasporto pendolare in Lombardia e che, pertanto, non appare più procrastinabile il raddoppio dei binari nei tratti citati nell'atto ispettivo.

- **Linea ferroviaria Milano-Chiasso** – Presentazione di Interrogazione [n. 3-03191](#), presentata dal Sen. Mandelli (FI-PDL) il 5 ottobre 2016, rivolta ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo abbiano messo in atto per sollecitare su RFI e concordare l'esecuzione di valide misure di mitigazione ambientale, in grado di impedire che venga compromessa la qualità di vita e la salute dei residenti monzesi, per evitare che il previsto sovraccarico di traffico merci non comprometta le potenzialità di utilizzo dell'attuale linea nell'ambito dei trasporti locali con la creazione di nuove linee S (S-Bahn), analogamente a quanto avviene nelle più avanzate aree metropolitane europee, per attivare definitivamente ed il più rapidamente possibile linee di trasporto alternative alla Milano-Chiasso, che consentirebbero di saltare il già congestionato nodo ferroviario milanese e brianzolo e di garantire ai convogli l'alta velocità, da sempre prevista e progettata per il corridoio viario Rotterdam-Genova.

- Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della **nuova linea ferroviaria Torino-Lione** (AS. 2551) – [Testo](#) del disegno di legge. L'inizio dell'esame di tale provvedimento è previsto per martedì 18 ottobre presso la 3a Commissione Affari esteri del Senato.

Il testo dell'accordo del 24 febbraio 2015 si compone di 7 articoli.

L'articolo 1 contiene l'oggetto dell'accordo: in considerazione di recenti disposizioni europee e dell'evoluzione del traffico in Svizzera ed Austria, i Governi decidono di avviare i lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, affidandone la realizzazione al Promotore Pubblico «Tunnel Euroalpin Lyon Turin» (TELT Sas), istituito il 23 febbraio 2015.

L'articolo 2 riafferma l'impegno di entrambe le Parti a lottare contro i tentativi di infiltrazione mafiosa e si impegnano a dotare il Promotore Pubblico di un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso su tale argomento.

L'articolo 3 rimanda la definizione del costo certificato del progetto ad un protocollo addizionale da definirsi tra le Parti con uno scambio di lettere, che definisca anche le modalità di applicazione dell'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012. Precisa infine che l'aggiudicazione degli appalti per i lavori definitivi potrà avvenire solo dopo l'entrata in vigore del tale protocollo addizionale.

L'articolo 4, riaffermando la possibilità che il Promotore pubblico affidi a gestori competenti la funzione di stazione appaltante, precisa che tali convenzioni devono essere sottoposte al parere della commissione dei contratti, definita all'articolo 7.5 dell'accordo del 30 gennaio 2012.

L'articolo 5 emenda la prima frase dell'articolo 7.5 dell'accordo del 2012 prevedendo che l'espressione del parere della commissione dei contratti avvenga «entro i tempi minimi e comunque entro il termine massimo di 90 giorni complessivi...». Inoltre stabilisce che gli articoli 7.2 al 7.6 dell'accordo 2012, relativi al funzionamento della Commissione dei contratti, possano essere modificati con scambi di lettere tra le Parti.

L'articolo 6 emenda l'articolo 24 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 eliminando l'impegno a definire entro due anni una convenzione tra le Parti per definire il trasferimento al Promotore pubblico del ruolo di gestore dell'infrastruttura della linea storica tra le stazioni di Bardonecchia e Modane (stazioni escluse), destinandola a data da definirsi nella convenzione stessa.

L'articolo 7 definisce le modalità di emendamenti, della risoluzione delle controversie e degli arbitrati, nonché di ratifica ed entrata in vigore.

- € 1.9 miliardi per sostenere gli investimenti in **progetti di trasporto europei (esempio tunnel ferroviario del Brennero)**

Giovedì 13 ottobre, la Commissione ha avviato [un giro di inviti a presentare proposte](#) nell'ambito del programma di finanziamento UE per le infrastrutture di trasporto ('per collegare l'Europa'). Il meccanismo per collegare l'Europa sostiene la transizione verso la mobilità a basse emissioni e stimola gli investimenti per lo scopo della creazione di posti di lavoro. Esempi di progetti già finanziati comprendono il tunnel ferroviario del [Brennero](#) e la Rail Baltica. Nell'ambito di questa nuova serie di chiamate, € 1.9 miliardi saranno messi a disposizione per finanziare progetti di trasporto chiave in Europa, di cui € 1.1 miliardi sono stati stanziati per gli Stati membri dell'UE ammissibili e 15 per il fondo di coesione, al fine di garantire uno sviluppo sostenibile nel mercato interno. Per la prima volta, 40 milioni di € sarà inoltre dedicato a progetti di infrastrutture che collegano l'UE con i paesi vicini. Ulteriori informazioni sono disponibili [qui](#).

- Presentazione di interrogazione Ue su ratifica dell'accordo bilaterale tra Italia e Francia per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova **linea ferroviaria Torino-Lione**

In data 6 ottobre è stata presentata l'interrogazione a risposta scritta n. 007033-16 dagli eurodeputati Marco Valli (EFDD), Daniela Aiuto (EFDD), Tiziana Beghin (EFDD), Eleonora Evi (EFDD) e riguardante la Ratifica dell'accordo bilaterale tra Italia e Francia per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Per il testo dell'interrogazione:

Lo scorso 15 settembre il Consiglio dei ministri italiano ha approvato il disegno di legge di ratifica ed esecuzione dell'accordo bilaterale tra Italia e Francia per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Tale accordo, firmato lo scorso 8 marzo a Venezia, costituisce l'aggiornamento di intese precedenti e, nello specifico, si concentra su tre punti: il regolamento sui contratti e la normativa antimafia, la certificazione dei costi dell'opera e l'aggiornamento del piano finanziario. L'Italia si è impegnata a ratificare l'accordo entro gennaio 2017, data che l'Unione europea ha definito tassativa per sbloccare i finanziamenti comunitari a favore della nuova linea ferroviaria.

Considerando che l'opera sarà finanziata dall'UE per il 40 % del costo complessivo (3,3 miliardi di euro) e visti gli slittamenti continui delle tempistiche relative al progetto che sono indicativi della non urgenza dell'opera, può la Commissione precisare quanto segue:

- Quale termine ultimo è previsto entro il quale il parlamento italiano è chiamato ad approvare il testo summenzionato?
- Quali azioni intende essa intraprendere qualora si verificassero ritardi nell'approvazione da parte del parlamento italiano?

#### - L'Ue adotta formalmente il IV pacchetto ferroviario

17/10/2016 - Il Consiglio Ue ha adottato formalmente il 'quarto pacchetto ferroviario'. Si tratta di nuove regole che permetteranno l'apertura dei mercati nazionali del settore passeggeri in tutti gli Stati creando condizioni più eque per le imprese ferroviarie per eliminare la discriminazione dell'accesso alla rete. Il 'quarto pacchetto' separa gestione delle reti e mercato dei trasporti, dando la possibilità a qualsiasi operatore di avviare una rete a livello nazionale. Le nuove regole stabiliscono anche nuove certificazioni europee più rapide per i vagoni e le locomotive, facendo risparmiare così tempo e denaro agli operatori e ai clienti. Per completare la procedura legislativa il Parlamento europeo dovrà approvare i tre testi legali adottati dal Consiglio in seconda lettura. Una volta passati da entrambe le istituzioni, gli atti legali entreranno in vigore entro fine anno. Le nuove regole faciliteranno l'ingresso di nuovi operatori nel mercato per offrire i loro servizi in tutti i paesi Ue. Le gare competitive diventeranno la norma per i contratti di pubblico servizio con alcune eccezioni. Assegnazioni dirette saranno sempre possibili quando ci sarà la garanzia di un servizio di migliore qualità o di maggiore efficienza in termini di costi. A questo scopo, ogni contratto di assegnazione diretta dovrà includere obiettivi di prestazione e qualità che includano, innanzitutto, la puntualità e la frequenza dei treni. Per assicurare servizi continui e ben funzionanti, gli Stati membri possono limitare il diritto di accesso a nuovi operatori se il nuovo servizio proposto comprometterebbe l'equilibrio economico di un contratto di pubblico servizio esistente. La riforma rafforza l'indipendenza e l'imparzialità dei gestori della rete per assicurare che tutte le società ferroviarie abbiano accesso uguale ai binari e alle stazioni. Gli Stati potranno mantenere le loro attuali strutture organizzative, ma sono state previste salvaguardie per aumentare la trasparenza finanziaria ed evitare conflitti di interesse. Il nuovo sistema sarà introdotto molto gradualmente. I gestori della rete dovranno rispettare i nuovi requisiti al più tardi entro due anni dall'entrata in vigore degli atti legali. Sulla base delle regole di accesso alla rete ferroviaria, gli operatori saranno così in grado di lanciare nuovi servizi commerciali il 14 dicembre 2020. Gare competitive per contratti di servizio pubblico saranno lanciate sette anni dopo la pubblicazione degli atti legali del 'quarto pacchetto'.