

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina del presidente Pasquale de Lise a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Nomina n. 148 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i> ) .....	227
Proposta di nomina della dottoressa Barbara Marinali a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Nomina n. 149 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i> ) .....	228
Proposta di nomina del professor Mario Sebastiani a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Nomina n. 147 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i> ) .....	229
Schema di aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 481 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni</i> ) .....	229
ALLEGATO ( <i>Parere approvato dalla Commissione</i> ) .....	232

##### ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 3 luglio 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.*

##### La seduta comincia alle 9.20.

**Proposta di nomina del presidente Pasquale de Lise a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti.**

**Nomina n. 148.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in qualità di relatore, ricorda che la Commissione è chiamata ad avviare l'esame della proposta di nomina a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti del presidente Pasquale de Lise. Prima di iniziare l'esame delle proposte di nomina all'ordine del giorno, ricorda che l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, come modificato dal decreto-legge n. 1 del 2012, ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti, prevedendo che le designazioni del presidente e dei due componenti dell'Autorità siano sottoposte, al fine del perfezionamento del procedimento di nomina, al previo parere vincolante delle competenti Commissioni parlamentari, che, prima dell'espressione del proprio parere, possono procedere all'audizione delle persone designate.

Rammenta che l'Autorità dei trasporti è l'ultima Autorità indipendente di settore

ad essere stata istituita al termine di una lunga vicenda che ha visto protagonista questa Commissione, la quale ha per lungo tempo esaminato proposte di legge volte all'istituzione di tale organismo ed ha inserito una sollecitazione in tal senso anche nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva svolta, in questa legislatura, sul settore ferroviario.

Fa presente che la pianta organica dell'Autorità è determinata in 80 unità di personale, delle quali una quota non superiore al 50 per cento sarà reclutata mediante selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni. L'Autorità assumerà una serie di compiti importanti quali: la definizione degli schemi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale; lo svolgimento delle funzioni di organismo di regolazione per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria; l'analisi del settore ferroviario per individuare, con una relazione da presentare entro il 30 giugno 2013, le migliori modalità di separazione tra gestore della rete e gestore del servizio; la definizione, per le nuove concessioni nel settore autostradale, di sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap* con revisione quinquennale; lo svolgimento dei compiti di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, alla luce del recepimento della direttiva 2009/12/CE, il monitoraggio dei livelli di offerta del servizio taxi, con riferimento anche alle tariffe e alla qualità delle prestazioni. Osserva che si tratta, quindi, di competenze ad ampio raggio, che riguardano, caso unico nell'Unione europea, l'intero settore dei trasporti.

Alla luce dei numerosi compiti attribuiti all'Autorità dei trasporti, ritiene che la competenza dei membri designati risulti requisito essenziale per un felice avvio dell'attività dell'organismo. Sottolinea che, rispetto a questa esigenza, nel corso delle audizioni del presidente e dei componenti dell'Autorità dei trasporti, che la Commissione ha svolto la scorsa settimana, si sono potuti raccogliere numerosi elementi di conforto.

Per quanto riguarda la proposta di nomina del presidente Pasquale de Lise a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, ricorda che Pasquale de Lise, presidente emerito del Consiglio di Stato, nel corso della sua lunga attività ha contribuito all'elaborazione della giurisprudenza in materia di rapporti tra Autorità indipendenti e giurisdizione amministrativa ed è stato presidente della Commissione, istituita presso la presidenza del Consiglio dei ministri, che ha condotto all'elaborazione del Codice dei contratti pubblici per lavori, servizi e forniture, in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE.

In merito alla citata proposta di nomina, quindi, anche alla luce degli elementi di informazione acquisiti nel corso dell'audizione del Presidente de Lise, preannuncia il proprio voto favorevole.

Il sottosegretario Guido IMPROTA concorda con le considerazioni svolte dal relatore sulla proposta di nomina in esame.

Mario VALDUCCI, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame della proposta di nomina ad altra seduta.

**Proposta di nomina della dottoressa Barbara Marinali a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti.**

**Nomina n. 149.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in qualità di relatore, avverte che la Commissione è chiamata ad avviare l'esame della proposta di nomina a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti della dottoressa Barbara Marinali. Nel rinviare alle considerazioni generali già svolte, ricorda che la dottoressa Barbara Marinali, nella sua attuale veste di direttore generale della

Direzione generale per le infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture, ha diretto numerosi procedimenti amministrativi attinenti al settore dei trasporti. Inoltre, dal 1994 al 2006, ha prestato servizio presso l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, svolgendo, tra le altre cose, le funzioni di responsabile di procedimenti istruttori per l'applicazione delle regole antitrust principalmente nei settori autostradale e dell'energia.

In merito alla citata proposta di nomina, quindi, anche alla luce degli elementi di informazione acquisiti nel corso dell'audizione della dottoressa Marinali, preannuncia il proprio voto favorevole.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel confermare le considerazioni del relatore sulla proposta di nomina in esame, sottolinea che essa dà anche attuazione alla parità di genere richiesta per la nomina del collegio.

Mario VALDUCCI, *presidente*, rinvia il seguito dell'esame della proposta di nomina ad altra seduta.

**Proposta di nomina del professor Mario Sebastiani a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti.**

**Nomina n. 147.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Mario VALDUCCI, *presidente*, in qualità di relatore, avverte che la Commissione è chiamata ad avviare l'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti del professor Mario Sebastiani. Nel rinviare alle considerazioni generali già svolte, ricorda che il professor Sebastiani è docente di economia politica all'Università di Roma – Tor Vergata ed è stato Consigliere economico di numerosi ministri dei trasporti, nonché autore di numerose pubblicazioni rilevanti

nei settori di interesse dell'Autorità quali « Il settore aereo fra liberalizzazione e concentrazione » (« L'Industria » 2001) « La liberalizzazione del trasporto ferroviario in Europa » (« Itinerari » 2007) e « L'evoluzione della concorrenza e la sorte della regolazione dei mercati nei settori a rete » (« Economia dei servizi » 2010).

In merito alla citata proposta di nomina, quindi, anche alla luce degli elementi di informazione acquisiti nel corso dell'audizione del professor Sebastiani, preannuncia il proprio voto favorevole.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel confermare le considerazioni svolte dal relatore sulla proposta di nomina in esame, sottolinea che le tre professionalità indicate dal Governo si integrano perfettamente e potrebbero dar vita ad un collegio perfettamente equilibrato.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nel segnalare che un parere contrario della Commissione ritarderebbe di fatto la nascita di un organismo di fondamentale importanza per il settore dei trasporti, e ribadendo che i tre soggetti indicati dal Governo formerebbero un collegio a suo avviso di grande professionalità per il funzionamento dell'Autorità, rinvia il seguito dell'esame della proposta di nomina ad altra seduta.

**Schema di aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa.**

**Atto n. 481.**

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di aggiornamento all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 21 giugno 2012.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che nella precedente seduta il Governo ha fornito elementi di risposta riguardo alle richieste di chiarimento formulate dal relatore

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni (*vedi allegato*).

Il sottosegretario Guido IMPROTA esprime un parere convintamente conforme a quello espresso dal relatore, sia per le considerazioni svolte sia anche per le condizioni espresse, rispetto alle quali sottolinea la disponibilità del Governo a tenerle in considerazione in vista della emanazione definitiva dell'aggiornamento al contratto di programma in esame.

Silvia VELO (PD), nel fare presente che nel corso dell'esame dello schema di aggiornamento sono state svolte alcune interrogazioni sulla tratta cosiddetta pontremolese, rispetto alla quale il Governo aveva dato ampie rassicurazioni agli interroganti riguardo all'impegno di riallocare, nell'anno 2012, le risorse che erano state sottratte e destinate ad altri interventi, chiede al relatore se non ritiene opportuno esplicitare tale questione nel parere. Nel condividere la proposta di parere del relatore, esprime disagio per il ritardo con cui la Commissione si trova ad esprimere il parere relativo all'aggiornamento in oggetto del contratto di programma riferito ad esercizi finanziari trascorsi. Pur consapevole che non si può ascrivere all'attuale Governo la responsabilità di tale ritardo, essendo il contratto di programma in esame influenzato da manovre finanziarie che hanno visto allocare e poi successivamente sottrarre risorse per determinati interventi, ritiene che un contratto di programma di tale complessità, come è quello all'esame della Commissione, dovrebbe essere preventivamente sottoposto alle Commissioni parlamentari competenti per una loro valutazione e auspica quindi che il Governo possa portare quanto prima all'attenzione

della Commissione i contenuti del prossimo contratto di programma, relativo agli anni 2012-2016.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, riguardo alla tratta pontremolese, nel fare presente che il definanziamento sulla tratta Parma-Vicofertile dipende dal fatto che questa, per responsabilità di Rfi, non è stata ancora avviata a realizzazione, e che le risorse vengono riallocate dove sono immediatamente spendibili, rileva che tuttavia non c'è una dequalifica in termini di priorità di tale investimento, essendo confermati 21 milioni di euro per il completamento della progettazione definitiva. Quanto al ritardo con il quale lo schema di aggiornamento e in generale il contratto di programma viene posto all'attenzione delle Commissioni parlamentari competenti, ribadisce la necessità di migliorare la capacità negoziale del Governo nei confronti di Rfi e auspica di poter portare all'attenzione della Commissione lo schema di contratto relativo agli anni 2012-2016 non appena, completata la *spending review*, sarà possibile determinare le risorse disponibili.

Roberto Rolando NICCO (Misto-Min.ling.) ringrazia il relatore e il Governo per aver dato una risposta positiva alla questione, da lui sollevata nella precedente seduta, del collegamento tra la regione Valle d'Aosta e la rete ferroviaria nazionale e internazionale.

Mario LOVELLI (PD), nel ringraziare il relatore per il lavoro, impegnativo e non facile, svolto in collaborazione con il sottosegretario Improta che ringrazia per l'interlocuzione costante con la Commissione, preannuncia che non parteciperà al voto sull'atto in esame.

Nel condividere le osservazioni svolte dalla collega Velo, riguardo alle modalità critiche con le quali la Commissione si trova ad esaminare tale provvedimento, osserva che questa può effettuare soltanto una ratifica a posteriori senza neanche conoscere gli indirizzi per il futuro, fatto

che sottolinea la criticità dei rapporti con il gruppo Ferrovie dello Stato e con il ministero vigilante e soprattutto il ruolo secondario del Parlamento, confermato anche dalla procedura di approvazione del contratto di servizio con Trenitalia, sul quale la Commissione non ha neanche funzioni consultive.

Nella consapevolezza che l'attuale Governo non ha avuto né la possibilità né il tempo di correggere gli errori del passato, rileva che l'istituzione della nuova Autorità dei trasporti, proposta dalla Commissione sin dall'inizio della legislatura può rappresentare un rilevante passo avanti per il futuro. In merito alle infrastrutture ferroviarie di cui all'atto in esame, giudica preoccupante la situazione dell'attuale corridoio 6, ex 24, della rete TEN-T, in primo luogo sotto il profilo della finanza pubblica, dal momento che il terzo valico dei Giovi, opera contrattualizzata per lotti costruttivi, ha un costo a vita intera di 6,2 miliardi di euro, di cui 4,380 per lotti costruttivi ancora da finanziare. Per quanto riguarda la scheda relativa alle opere programmatiche, fa presente che vengono individuate opere con un costo a vita intera di 5,428 miliardi di euro, di cui 5,427 ancora da reperire. Esprime preoccupazione anche sotto il profilo degli accordi con il territorio, per quanto riguarda le opere in corso, dal momento che riguardo al quadruplicamento della Tortona-Voghera c'è un definanziamento di 11 milioni per la realizzazione del progetto, mentre per i progetti per la permeabilità della linea storica Torino-Genova, oggetto di accordi procedurali con gli enti locali per la realizzazione del terzo valico, continuano ad essere iscritti 3 milioni di euro, già presenti nel contratto precedente, e non risultano invece iscritte né le somme necessarie agli investimenti previsti dagli stessi accordi procedurali, nell'ordine di 25-30 milioni di euro, né quelle finalizzate alla valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'alessandrino,

come dimostra la scheda sui retroporti e sull'intermodalità. Fa presente che nel medesimo territorio sono stati soppressi numerosi treni passeggeri sulla linea Novi-Tortona e vengono costantemente denunciati dai pendolari disservizi sulla linea Novi-Milano, oggetto peraltro di un'interrogazione parlamentare a propria firma. Osserva quindi che nel territorio in cui è prevista la realizzazione del terzo valico dei Giovi, la funzionalità del trasporto ferroviario ordinario è messa in seria discussione e non sono stati realmente affrontati progetti di sviluppo logistico né da Rfi che ne ha la titolarità, né dal ministero vigilante. Infine, sottolinea l'anomalia dei rapporti contrattuali instauratisi tra Rfi e il consorzio Cociv, concessionario della realizzazione delle opere del terzo valico, che è stato incaricato, in modo a suo giudizio inaccettabile, di gestire i rapporti con il territorio, in qualità di procuratore speciale. Osserva, infatti, che in base alla delibera Cipe del 2006 il soggetto aggiudicatore, in questo caso Rfi, è deputato a dare risposte al territorio ed è responsabile delle prescrizioni contenute nella medesima delibera. Sollecita infine la risposta del Governo ad un'interpellanza a propria firma dell'aprile 2012, già sollecitata anche nel corso dell'audizione in Commissione Trasporti del Ministro Passera svoltasi nei giorni scorsi e auspica che venga costituito quanto prima l'Osservatorio ambientale previsto dalla citata delibera Cipe e si dia il via ad un tavolo istituzionale tra le regioni Piemonte, Liguria, sotto l'egida della Presidenza del Consiglio che segua la realizzazione dell'opera e il rapporto con gli enti locali e ne monitori la costante attuazione secondo le indicazioni formulate dalla delibera medesima.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

**La seduta termina alle 9.55.**



ALLEGATO

**Schema di aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (Atto n. 481).**

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa (Atto n. 481);

premessi che:

l'articolo 3, comma 2, del contratto di programma 2007-2011 stabilisce che, entro il mese di gennaio di ciascun anno, le parti definiscano eventuali modifiche ai contenuti delle Tabelle e delle Tavole allegate al contratto stesso, per tenere conto delle variazioni alle coperture finanziarie disposte dalla legge finanziaria e dalle leggi ad essa collegate per l'anno di riferimento;

in merito allo schema di aggiornamento 2010-2011, appare opportuno evidenziare alcuni profili che attengono sia ai contenuti dello schema sia alla tempistica di trasmissione di quest'ultimo alle Commissioni parlamentari competenti;

considerato che, per quanto concerne i contenuti:

lo schema di aggiornamento 2010-2011, nella versione originaria trasmessa al CIPE, era caratterizzato dall'allocatione, da un lato, del definanziamento disposto da provvedimenti di legge, pari

complessivamente a 1.794 milioni di euro, dall'altro, di risorse aggiuntive pari a 3.658 milioni di euro;

a seguito dell'esame del CIPE e del confronto tra le regioni Campania, Calabria, Puglia, Sicilia, Sardegna e Basilicata e i Ministeri competenti, come risulta dalla relazione illustrativa allegata allo schema di aggiornamento, è emersa l'opportunità di apportare alcune variazioni allo schema medesimo;

tali variazioni hanno riguardato, in primo luogo, la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive assegnate dal CIPE per il Piano nazionale per il Sud, che ha stanziato 1.230 milioni di euro (destinate per 790 milioni di euro all'asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto, per 240 milioni di euro all'asse Salerno- Reggio Calabria e per 200 milioni di euro alla linea ferroviaria Potenza-Foggia);

in secondo luogo, le predette variazioni hanno avuto ad oggetto la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive, pari complessivamente a 1.215 milioni di euro, derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale dei progetti rientranti nelle politiche di coesione dell'Unione europea (destinate per 500 milioni di euro alla regione Sicilia, per 405 milioni di euro alla regione Campania, per 130 milioni di euro alla Sardegna, per 100 milioni di euro alla regione Puglia, e per 80 milioni di euro alla regione Calabria);

infine, le citate variazioni hanno riguardato, tra l'altro, lo stralcio delle

risorse derivanti dal Fondo interventi urgenti e indifferibili, pari a 300 milioni di euro, di cui all'articolo 33, comma 1, della legge n. 183 del 2011, che verranno recepite nel prossimo contratto di programma 2012-2016;

ai fini dell'attuazione delle misure di definanziamento introdotte nella legislazione vigente, come risulta dalla relazione illustrativa allegata allo schema di aggiornamento in oggetto, sono stati prioritariamente considerati gli investimenti per i quali le risorse non sono state ancora impegnate mediante atti negoziali con terzi e sono state studiate soluzioni per il contenimento dei costi di progetti o per il rinvio della realizzazione di opere accessorie, salvaguardando la funzionalità degli investimenti residuali;

come evidenziato dal rappresentante del Governo, l'invito formulato dal CIPE a destinare parte delle citate risorse di cui all'articolo 33, comma 1, della legge n. 183 del 2011, per un ammontare pari a 27 milioni di euro, all'acquisto di treni bimodali a fronte del definanziamento di pari importo del collegamento diretto sulla linea Chivasso – Aosta con Torino – Milano – Lunetta di Chivasso, appare improprio, in quanto l'esercizio del servizio ferroviario non risulta oggetto della concessione del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

alla luce dei rilievi del CIPE, appare comunque opportuno destinare tali risorse, in occasione della stipulazione del prossimo contratto di programma, al ripristino dell'originario finanziamento relativo al predetto collegamento ferroviario;

considerato, altresì, che, per quanto riguarda la tempistica di trasmissione dello schema di aggiornamento in oggetto:

l'articolo 1, comma 1, della legge n. 238 del 1993 prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti trasmetta al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni perma-

nenti competenti per materia, prima della stipulazione, i contratti di programma e i relativi eventuali aggiornamenti;

tale modalità di trasmissione se da un lato assicura alle Commissioni competenti la possibilità di fornire indicazioni sui contenuti del nuovo contratto di programma, posto che quest'ultimo detta disposizioni valide per il futuro, non altrettanto può dirsi per gli aggiornamenti al contratto di programma stesso che, come nel caso in esame, fanno riferimento a periodi pregressi;

nel presente schema di aggiornamento tale situazione è per altro aggravata dal fatto che esso non solo dà conto degli aggiornamenti relativi ad un periodo ormai trascorso, ma proroga la validità del contratto di programma in vigore, scaduto il 31 dicembre 2011, fino al perfezionamento del nuovo contratto, senza indicare un termine ultimo della proroga;

tale meccanismo, per quanto dettato dalla necessità di evitare la temporanea vacanza della definizione dei rapporti tra Stato e gestore dell'infrastruttura e di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, con particolare riguardo all'attuazione dei programmi di investimento riguardanti la manutenzione e la sicurezza della circolazione, rischia di determinare incertezza, in mancanza della previsione di un termine di scadenza della proroga, sull'effettiva scadenza del contratto in corso e di assecondare eventuali tendenze al prolungamento dei tempi per lo svolgimento delle procedure amministrative previste per la stipulazione del nuovo contratto;

appare necessario che il Governo in futuro non solo trasmetta più tempestivamente gli schemi di aggiornamento, ma che esso provveda a rendere comunicazioni alle Commissioni parlamentari competenti nel momento in cui sia necessario procedere al citato aggiornamento a seguito di variazioni della legislazione vigente, in modo che queste ultime siano edotte tempestivamente sull'evoluzione

della situazione e possano eventualmente adottare atti di indirizzo al riguardo;

appare altresì necessario, considerati i ritardi che la fase attuativa del Patto per il Sud sta registrando, che il Governo pervenga nei tempi più rapidi possibili alla firma del Contratto istituzionale di sviluppo, strumento attraverso il quale potranno finalmente trovare applicazione le intese raggiunte con le regioni in merito alla programmazione delle risorse comunitarie,

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) sia indicato un termine certo e ragionevole del periodo di proroga, di cui all'articolo 3 dello schema di aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011;

2) siano destinati, nel prossimo contratto di programma, 27 milioni di euro per il collegamento diretto sulla linea Chivasso-Aosta con Torino-Milano-Lunetta di Chivasso, a compensazione del definanziamento disposto a carico della medesima linea dallo schema di aggiornamento in oggetto;

3) siano rese dal Governo tempestive comunicazioni alle Commissioni parlamentari competenti, nell'ipotesi in cui si renda necessario procedere all'aggiornamento del contratto di programma a seguito di variazioni della legislazione vigente;

4) considerati i ritardi che la fase attuativa del Patto per il Sud sta registrando, si pervenga nei tempi più rapidi possibili alla firma del Contratto istituzionale di sviluppo, strumento attraverso il quale potranno finalmente trovare applicazione le intese raggiunte con le regioni in merito alla programmazione delle risorse comunitarie.