

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

| | |
|--|-----|
| Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 132 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>) | 96 |
| ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere del Relatore</i>) | 100 |
| ALLEGATO 2 (<i>Proposta alternativa di parere presentata dal Gruppo MoVimento 5 Stelle</i>) .. | 104 |
| UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI | 99 |
| AVVERTENZA | 99 |

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 12 marzo 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.30.

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 132.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto ministeriale all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 4 marzo 2015.

Michele Pompeo META, presidente, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, presidente, avverte che, come comunicato dal Gruppo di appartenenza, l'onorevole Mauro Pili sostituirà l'onorevole Alessandro Furnari per l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele MOGNATO (PD), relatore, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 1*).

Arianna SPESOTTO (M5S), premettendo che la proposta di parere presentata dal relatore contiene numerosi elementi che giudica condivisibili, ritiene tuttavia che essa non affronti alcune questioni a suo parere assai rilevanti. Presenta quindi a nome del proprio Gruppo, una proposta alternativa di parere contrario (*vedi allegato 2*) che illustra.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO condivide la proposta di parere favorevole del relatore. Chiede tuttavia al relatore di inserire al sesto capoverso delle premesse, dopo la parola « Parlamento » e, conseguentemente, nella prima condizione del dispositivo, dopo le parole: « Commissioni parlamentari », le seguenti: « ai sensi dell'articolo 1, comma 10 del decreto-legge n. 133 del 2014 ». Invita altresì il relatore a sostituire, alla condizione di cui al numero 7), le parole: « seguendo procedure », con le seguenti: « nel rispetto delle vigenti procedure ». Esprime invece la propria contrarietà sulla proposta alternativa di parere del Gruppo MoVimento 5 Stelle.

Si scusa quindi con la Commissione per non poter seguire interamente la seduta, a causa di concomitanti impegni istituzionali presso il Senato.

Mauro PILI (Misto) chiede che, in considerazione della rilevanza dell'atto in esame, il rappresentante del Governo assicuri la propria presenza per l'intero svolgimento dei lavori della Commissione.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO rivendica la piena disponibilità e la puntualità con cui ha costantemente seguito i lavori della Commissione.

Romina MURA (PD) con riferimento alla proposta di parere del relatore, osserva che non è opportuno rinviare gli interventi di potenziamento della rete ferroviaria in Sardegna, richiesti dalla condizione di cui al numero 4) del dispositivo, a successivi aggiornamenti del Contratto di programma. Invita pertanto il relatore a riformulare sia la condizione di cui al numero 4), sia quella di cui al numero 5), concernente il potenziamento della rete ferroviaria della Calabria, nel senso di prevedere che gli interventi ivi richiesti siano inseriti nel testo del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti, all'esame della Commissione.

Paolo GANDOLFI (PD), nel condividere la proposta di parere del relatore, che riprende in via generale le questioni da lui

evidenziate nel corso del dibattito, lo invita tuttavia a integrarla, nella parte delle premesse, con specifici riferimenti alla necessità di intervenire sul nodo di Brescia, sulla connessione della stazione di Brescia con l'aeroporto Montecchiari, nell'ambito dell'alta velocità Milano-Venezia, sul servizio ferroviario metropolitano di Bologna e sulla connessione ferroviaria degli scali merci di Marzaglia e Dinazzano. Osserva infatti che tali interventi hanno costituito oggetto di risposta positiva nella nota trasmessa dall'amministratore delegato di RFI in risposta ai quesiti avanzati nel corso della sua audizione del 18 febbraio 2015.

Gaetano PIEPOLI (PI-CD) esprime preoccupazione rispetto all'inserimento all'interno della proposta di parere di riferimenti a singoli territori e regioni dell'Italia meridionale e addirittura a singoli interventi, ritenendo più corretto un riferimento alla necessità di un generale riequilibrio nella realizzazione di infrastrutture tra il Nord e il Sud del Paese.

Diego DE LORENZIS (M5S) nel giudicare assai utile il confronto tenutosi ieri con i rappresentanti delle regioni Calabria e Sardegna, concorda tuttavia con il collega Piepoli sull'opportunità di non fare riferimento a specifiche regioni o a singole tratte, per non creare discriminazioni rispetto ad altre situazioni parimenti meritevoli di tutela.

Michele Pompeo META, *presidente*, segnala, con particolare riferimento agli interventi dei colleghi Piepoli e De Lorenzis, che la Calabria e la Sardegna rappresentano, anche rispetto alla distribuzione dei finanziamenti prevista dal Contratto di programma in esame, due situazioni in cui, a fronte di una evidente carenza della dotazione di infrastruttura ferroviaria, non sono previsti interventi e risorse adeguati. Sottolinea peraltro che, con particolare riferimento alla Calabria, è stato prospettato dallo stesso relatore l'inserimento nella proposta di parere della individuazione sulla tratta Salerno-Reggio

Calabria di un primo lotto costruttivo della linea alta velocità/alta capacità, in conformità a quanto espressamente richiesto nell'audizione di ieri dal rappresentante della Giunta regionale calabrese. Rispetto a una tale ipotesi evidenzia che si tratterebbe di una richiesta poco realistica. Al contrario ritiene che assumano rilevanza essenziale i collegamenti dell'aeroporto di Lamezia Terme, in modo che sia direttamente connesso a una stazione ferroviaria, e il potenziamento della linea ferroviaria che serve il porto di Gioia Tauro e che, se adeguata alle dimensioni del traffico dei *container*, potrebbe fornire un rilevante impulso allo sviluppo del trasporto intermodale di merci che faccia perno proprio sull'attività del porto. Ritiene altresì importanti gli interventi di abbassamento del piano binari e di interramento della stazione ferroviaria di Reggio Calabria, in modo da preservare il tessuto urbano e al tempo stesso garantire un'adeguata capacità alla stazione. In conclusione ritiene che il parere che la Commissione andrà a esprimere non deve intendersi come il recepimento di singole richieste provenienti da specifici territori, ma come l'individuazione, rispetto a quanto previsto dal testo sottoposto alla Commissione, di situazioni di particolare criticità della rete ferroviaria a livello nazionale.

Mauro PILI (Misto) ricorda di aver già invitato la Commissione a introdurre nel parere un impegno volto all'utilizzo, nella scelta programmatica relativa alla realizzazione di infrastrutture nel territorio nazionale, di un parametro oggettivo quale l'indice di infrastrutturazione ferroviaria. Sottolinea che tale indice, che nella media nazionale è pari a 100, per la Sardegna registra valori pari all'incirca a 15, evidenziando una vera e propria discriminazione di questa regione nei confronti del resto del Paese. Riguardo agli interventi dei colleghi che l'hanno preceduto e alla preoccupazione dimostrata riguardo a specifici riferimenti a singole regioni, osserva che nel caso della regione Sardegna si tratta di ridurre il pesante divario infra-

strutturale che con questo e con i precedenti contratti di programma si è venuta a creare, ai danni di quel territorio. Ricorda inoltre che l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria ha individuato ben 66 punti a rischio idrogeologico nella rete ferroviaria sarda. Giudica quindi imprescindibile che la Commissione esprima un forte e deciso indirizzo al Governo affinché siano reperite già a partire dal Contratto di programma in esame adeguate risorse da destinare alla manutenzione e allo sviluppo della rete ferroviaria in Sardegna, al fine di permetterne il riequilibrio infrastrutturale e la tutela della sicurezza, ritenendo che si tratti di esigenze oggettive e ineludibili.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) nel ringraziare il Presidente per la sensibilità dimostrata nell'aver proposto autonomamente, senza sollecitazioni da parte dei deputati provenienti da quei territori, di svolgere l'audizione dei rappresentanti delle regioni Calabria e Sardegna, ritiene che la richiesta di specifiche risorse a favore delle due regioni non si configuri assolutamente come un fatto localistico, bensì come una questione di interesse nazionale, dal momento che il divario infrastrutturale costituisce un elemento di criticità per l'intero Paese e non soltanto per le zone interessate. Osserva che l'assenza di programmazione della rete ad alta velocità in Calabria è motivata dall'esclusione della regione dalla rete TEN-T e auspica che nei prossimi incontri in sede europea il Governo possa farsi parte attiva per il coinvolgimento di alcune regioni del sud del Paese nella programmazione strategica europea. Ritiene in ogni caso che il primo passo da compiere nella regione Calabria sia la velocizzazione e l'ammmodernamento della rete ferroviaria, come proposto dal relatore e ribadito dal Presidente. Tali interventi devono essere realizzati nell'ambito del Contratto di programma in esame. Condivide invece le considerazioni del Presidente in merito al

fatto che non sussistano condizioni che rendano realistico richiedere per l'immediato l'individuazione del primo lotto dell'alta velocità.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene che la Commissione debba svolgere una seria riflessione, dal momento che il parere sul Contratto di programma costituisce l'occasione per esplicitare alcuni importanti indirizzi. In primo luogo osserva che, sulla base dell'esame del Contratto nel suo complesso, emerge l'esigenza di un equilibrio tra gli investimenti nei diversi comparti dell'alta velocità, della rete infraregionale e della rete locale. In secondo luogo ritiene che si debbano valutare l'entità di risorse stanziare per i nodi urbani e gli interventi specifici cui le risorse sono destinate, al fine di verificare se le infrastrutture programmate sono in grado di risolvere gli annosi problemi che affliggono le grandi città. Ritiene altresì utile assicurare il reale coinvolgimento delle istituzioni locali prima della stesura del contratto. Quanto alle risorse da destinare a specifiche regioni, condivide la necessità che queste non siano demandate ad eventuali aggiornamenti del Contratto in esame e ritiene che la Commissione possa individuare alcuni interventi sui quali operare riduzioni di finanziamenti da destinare alla Sardegna e alla Calabria, che soffrono di un divario infrastrutturale oggettivo e inaccettabile. Giudica parimenti necessario che la Commissione possa valutare tutti gli aggiornamenti alla programmazione infrastrutturale effettuati dal Governo, concordemente con il gestore dell'infrastruttura. In ultimo, nel sottolineare la disponibilità dei rappresentanti del Governo e in particolare del sottosegretario Del Basso De Caro, che ringrazia,

auspica che possa esserci una prossima occasione di confronto anche con il Ministro su questioni di rilievo essenziale per una politica delle infrastrutture di trasporto. Sulla base dell'andamento del dibattito ritiene che debba essere prevista una successiva seduta nella quale il relatore valuterà come raccogliere i suggerimenti emersi dalla discussione odierna, anche attraverso una riformulazione della propria proposta di parere che sarà quindi posta in votazione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.20.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.20 alle 14.30.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

SEDE CONSULTIVA

DL 7/2015: Misure urgenti per il contrasto del terrorismo, anche di matrice internazionale, nonché proroga delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia, iniziative di cooperazione allo sviluppo e sostegno ai processi di ricostruzione e partecipazione alle iniziative delle Organizzazioni internazionali per il consolidamento dei processi di pace e di stabilizzazione.
C. 2893 Governo.

ALLEGATO 1

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (Atto n. 132).

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto interministeriale recante approvazione del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Atto n. 132);

premesso che:

in data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto tra le parti il Contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI SpA – Parte investimenti, relativo agli anni 2012-2016, che è stato successivamente trasmesso al Parlamento in data 24 dicembre 2014;

il Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti fa riferimento ad opere in corso e ad opere programmatiche; attraverso lo strumento del contratto di programma, RFI è autorizzata a prendere impegni contrattuali con terzi per la progettazione e la realizzazione di investimenti a valere sulle risorse iscritte nella sezione delle opere in corso; la sezione delle opere programmatiche espone invece – in coerenza con l'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza, con le decisioni del CIPE e con gli specifici provvedimenti normativi intervenuti – i fabbisogni finanziari delle opere definite nella programmazione infrastrutturale del Paese attraverso il Piano delle Infrastrutture strategiche;

l'articolo 17, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 16 del 2014 ha disposto che, nelle more dell'approvazione del nuovo Contratto di programma – Parte investimenti e fino alla sua approvazione, i rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura siano regolati dal Contratto di programma 2007-2011; tale previsione rende ancora più urgente pervenire alla definitiva approvazione del Contratto di programma in esame;

l'articolo 3 del Contratto di programma 2012-2016 consente la proroga della sua vigenza fino al 31 dicembre 2017 e oltre, fino a che non entri in vigore il nuovo contratto che si stipulerà successivamente; al riguardo si segnala in primo luogo l'esigenza che le procedure previste per l'approvazione dei successivi contratti di programma siano espletate in tempi tali da assicurare che l'approvazione stessa abbia luogo prima dell'inizio del periodo di vigenza dei medesimi contratti. In ogni caso eventuali proroghe del Contratto di programma in esame che si rendessero necessarie successivamente al 2016 dovranno comunque essere disposte con una norma di rango legislativo, analogamente a quanto avvenuto per la proroga del contratto di programma 2007-2011;

sulla procedura di approvazione del Contratto di programma è intervenuto da ultimo l'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014, che ne prevede l'approvazione entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto (legge n. 164 del 2014,

entrata in vigore l'11 novembre 2014) previa espressione del parere delle competenti Commissioni parlamentari, da rendersi entro trenta giorni dalla presentazione del decreto alle Camere;

le citate disposizioni, che derogano rispetto a quanto previsto in via ordinaria dall'articolo 1 della legge 238 del 1993, non disciplinano espressamente la procedura di approvazione degli eventuali aggiornamenti del Contratto di programma in esame che intervengano nel corso del periodo di vigenza del contratto medesimo; al riguardo appare necessario che gli eventuali aggiornamenti siano trasmessi al Parlamento ai fini dell'espressione del parere delle competenti Commissioni parlamentari;

la lettera di trasmissione alle Camere dello schema di decreto interministeriale di approvazione del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti precisa che, in riferimento alla nuova linea Torino-Lione e all'alta velocità/alta capacità Verona-Padova, sono stati sottoscritti appositi accordi per l'aggiornamento del Contratto medesimo, con i quali si è provveduto ad aggiornare le stime dei costi previsti per le suddette infrastrutture; a tal fine si segnala che sarebbe stato opportuno integrare il testo del Contratto di programma con una nota in cui si indicassero le stime aggiornate dei costi e i finanziamenti effettivamente disponibili in relazione alle opere per le quali sono intervenuti tali accordi;

nel corso dell'esame la Commissione ha svolto l'audizione dell'amministratore delegato di RFI Spa e ha acquisito dalla società una nota informativa in risposta ai numerosi quesiti avanzate nel corso dell'audizione;

ha altresì sentito in audizione gli assessori competenti sulla materia delle Giunte regionali della Calabria e della Sardegna, in considerazione del fatto che la Sardegna, pur presentando un indice molto basso di infrastrutturazione ferroviaria, è destinataria, nell'ambito del Contratto di programma in esame, di finan-

ziamenti limitati e la rete ferroviaria della Calabria, regione che non è servita dall'alta velocità, presenta pesanti criticità, con particolare riferimento ai collegamenti con le principali infrastrutture di trasporto della regione, quali il porto di Gioia Tauro e l'aeroporto di Lamezia Terme;

dalle audizioni degli assessori regionali è emersa l'esigenza di assicurare, nella fase di elaborazione del Contratto di programma e dei successivi aggiornamenti, il coinvolgimento istituzionale delle singole regioni, in particolare per quanto concerne l'individuazione degli interventi che devono ritenersi prioritari;

sulla base dell'esame svolto, la Commissione ha individuato, con riferimento all'allocatione delle risorse finanziarie disponibili, le seguenti priorità: la destinazione di maggiori risorse per il potenziamento della dotazione infrastrutturale, con particolare riguardo al potenziamento della rete ferroviaria di Sardegna e Calabria; l'esigenza di privilegiare la copertura finanziaria degli oneri finalizzati alla garanzia della sicurezza; l'opportunità di concentrare le risorse su quelle infrastrutture che siano già in avanzato stato di realizzazione, al fine di un loro tempestivo completamento;

è stata altresì sottolineata l'esigenza che i dati informativi relativi agli investimenti sulla rete ferroviaria e ai lavori in fase di realizzazione e di progettazione, anche sotto il profilo dei finanziamenti, siano resi disponibili in formato aperto (*open data*),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) assicurare che RFI Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procedano in tempi rapidi alla stipula dell'Atto di aggiornamento necessario per recepire le variazioni delle risorse finanziarie intervenute successivamente alla sottoscrizione del Contratto di programma

2012-2016 e che tale aggiornamento, corredato delle relative tabelle, sia trasmesso alle Commissioni parlamentari; prevedere altresì che gli eventuali successivi aggiornamenti del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti siano trasmessi alle competenti Commissioni parlamentari ai fini dell'espressione del prescritto parere;

2) con riferimento alla ripartizione dei finanziamenti relativi alle opere in corso, concentrare le risorse sulle opere in fase di più avanzata realizzazione, al fine di garantirne il tempestivo completamento;

3) sempre con riferimento all'impiego delle risorse finanziarie disponibili, privilegiare la copertura finanziaria degli interventi finalizzati ad assicurare il pieno rispetto degli obblighi in materia di sicurezza;

4) riservare particolare attenzione alle esigenze della rete ferroviaria in Sardegna, regione che registra il più basso indice di infrastrutturazione ferroviaria; a tal fine reperire, nell'ambito degli aggiornamenti del Contratto di programma 2012-2016, ulteriori risorse finanziarie, per la messa in sicurezza e il potenziamento, sotto il profilo infrastrutturale e tecnologico, della rete ferroviaria della Sardegna; si segnala in proposito l'esigenza prioritaria di procedere alla realizzazione delle varianti di tracciato idonee a velocizzare la linea ferroviaria Oristano-Sassari-Olbia, che sono indicate nel Contratto di programma tra gli interventi programmati, ma alle quali non sono stati destinati finanziamenti;

5) individuare e finanziare, nell'ambito degli aggiornamenti del Contratto di programma, interventi di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Calabria, anche in considerazione del fatto che la regione non è servita dall'alta velocità; a tal fine risulta essenziale garantire collegamenti ferroviari idonei a supportare l'attività e promuovere lo sviluppo del porto di Gioia Tauro, adeguando la linea ferroviaria e le gallerie al trasporto dei *container* di mag-

giori dimensioni, e assicurare una connessione diretta alla rete ferroviaria, provvista di stazione, per l'aeroporto di Lamezia Terme; occorre altresì potenziare la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, mediante il completamento degli interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale già previsti;

6) più in generale, al fine di potenziare la rete ferroviaria nel Sud e nelle isole, promuovendo il superamento del divario di infrastrutturazione ferroviaria che si registra nelle regioni meridionali, prevedere un'apposita sede di confronto tra Governo, RFI e regioni interessate, con il compito di individuare progetti di intervento idonei a ridurre tale divario e di porre in atto le iniziative utili per reperire le ulteriori risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli interventi stessi;

7) definire una programmazione delle opere idonea a garantire un'adeguata interconnessione tra la rete ad alta velocità e la rete regionale e locale, con punti di interscambio tali da evitare la creazione di colli di bottiglia nelle aree metropolitane e urbane; a tal fine dovranno essere adottate tutte le iniziative necessarie per ridurre, già in fase di progettazione, gli impatti ambientali e paesaggistici di tali opere, seguendo procedure idonee a garantire la concertazione e la partecipazione, in modo da consentire preventivamente agli enti locali e alle popolazioni interessate di contribuire alla definizione delle caratteristiche dei tracciati;

8) adottare le opportune iniziative per realizzare interventi volti ad attrezzare le aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie con parcheggi destinati alle biciclette, al fine di favorire la mobilità ciclistica e in generale la mobilità sostenibile;

9) adottare le opportune iniziative in sede europea affinché la tratta Ancona-Foggia sia inclusa nel tracciato *core* del corridoio Scan-Med, al fine di assicurarne la piena funzionalità;

10) con riferimento all'articolo 9 del Contratto di programma, prevedere, anche

con un apposito aggiornamento del Contratto stesso, adeguate sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di *performance* del Gestore dell'infrastruttura, senza comunque incidere sulla dotazione finanziaria destinata alla realizzazione degli investimenti;

11) adottare le opportune iniziative per assicurare che i dati informativi relativi agli investimenti sulla rete ferroviaria e ai lavori in fase di realizzazione e di progettazione, anche sotto il profilo dei finanziamenti, e, più in generale, i dati destinati ad alimentare il sistema informativo di monitoraggio delle opere pubbliche, di cui al decreto legislativo n. 229 del 2011, richiamato dall'articolo 4, comma 1, lettera *b*) del Contratto di programma in esame, siano forniti in formato di tipo aperto;

12) attivare tutte le iniziative utili per inserire tra i progetti da finanziare, nell'ambito del c.d. « Piano Juncker », con il Fondo europeo per gli investimenti strategici, interventi di potenziamento della rete ferroviaria rispondenti a finalità di sviluppo dell'intermodalità, di sostegno all'economia del territorio e di superamento

del divario di dotazione infrastrutturale tra le diverse aree del Paese;

e con le seguenti osservazioni:

a) in considerazione del fatto che il Contratto di programma e i relativi aggiornamenti espongono la stima dei costi dei lavori relativi alla rete ferroviaria e il quadro delle risorse finanziarie, il Governo provveda a fornire, nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza, apposite indicazioni che permettano di raccordare gli importi contenuti nell'Allegato con quelli previsti nel Contratto di programma e nei relativi aggiornamenti, evidenziando e giustificando le eventuali differenze;

b) per il futuro, il Governo provveda ad assicurare il rispetto dei tempi di trasmissione al Parlamento degli schemi di decreto di approvazione dei successivi Contratti di programma stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI SpA, in modo tale da permettere che l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari e l'approvazione in via definitiva dei contratti stessi abbiano luogo prima dell'inizio del periodo della loro vigenza.

ALLEGATO 2

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (Atto n. 132).

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La IX Commissione (Trasporti),

esaminato lo schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012 – 2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

premessi che:

il Contratto di Programma in oggetto presenta numerosi elementi di novità nonché di criticità rispetto al precedente;

oltre alla nuova suddivisione in Tabelle contrattuali, una novità è rappresentata dalla durata del Contratto e dai relativi aggiornamenti. L'articolo 3, infatti, dispone che il Contratto abbia validità dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2016 e introduce la possibilità dopo tale data, in pendenza del nuovo Contratto, di prorogare la scadenza fino all'entrata in vigore del nuovo atto;

quanto previsto nell'articolo 3 rende da un lato improbabile, a partire dal 2016, l'approvazione di un nuovo Contratto di programma, e concreta, dall'altro, la possibilità che si giunga ad una nuova stipula in un arco temporale molto più esteso rispetto al quinquennio attualmente previsto. Tale preoccupante ipotesi viene inoltre confermata dall'introduzione *ex novo* della possibilità di arrivare alla stipula di specifici « Atti di aggiornamento » e « Atti di Integrativi ». Questa impostazione ri-

schia di compromettere la funzione di controllo e di indirizzo che dovrebbe esercitare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'operato della società Rete ferroviaria italiana Spa;

a conferma di quanto sopra, risulta altrettanto lesiva della potestà Parlamentare la disposizione che consente la stipula di suddetti atti integrativi e di aggiornamento, con immediata efficacia per il Gestore, senza prescrivere alle competenti Commissioni parlamentari l'obbligo di esprimere un parere;

relativamente alla tabella « Sicurezza ed obblighi di legge » sorgono dubbi circa la previsione di conferire risorse finanziarie prive di vincolo di destinazione, riconoscendo ad RFI la facoltà di procedere ad una articolazione discrezionale delle stesse;

l'articolo 4 dispone, tra le altre cose, che il Gestore trasmetta annualmente, anziché contestualmente, i provvedimenti di nomina delle commissioni di gara ovvero di incarichi di collaudo tecnico-amministrativo, relativamente ai contratti di appalto di valore superiore a venticinque milioni di euro, rendendo di fatto minima, poiché eccessivamente dilazionata nel tempo, la facoltà da parte della controparte di tutelare e vigilare sulle attività di RFI;

gli investimenti previsti nel contratto in oggetto risultano molto ambiziosi e poco realistici vista la cattiva congiuntura

economica che interessa il Paese. In presenza di risorse effettivamente disponibili in gran lunga inferiori rispetto a quelle richieste, sarebbe stato auspicabile procedere ad un ripensamento generale e ad una razionalizzazione dei finanziamenti, favorendo la conclusione delle opere già avviate e quasi terminate e la sospensione di quelle maggiormente criticate per via dell'elevato costo economico ed ambientale;

nel contratto viene nuovamente confermata la scelta di procedere, nella realizzazione delle grandi infrastrutture, per « lotti costruttivi » piuttosto che per « lotti funzionali » in grado di garantire, di fronte ad evidenti difficoltà economiche, la realizzazione di parti di infrastrutture autonome e quindi fruibili anche ove non completata l'intera opera;

i fondi previsti nel contratto per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale/alta capacità sembrano insufficienti alle esigenze, anche in considerazione della durata pluriennale del contratto;

in particolare, si segnala come anche il Piano industriale Rfi 2014-2017 presenti numerose incoerenze di fondo tra le previsioni per la realizzazione di nuove infrastrutture e le risorse effettivamente disponibili per la cantierabilità delle opere;

tali contraddizioni emergono chiaramente anche nel Piano degli Investimenti contenuto nell'ultimo Allegato Infrastrutture del DEF in cui è ancora presente il progetto preliminare del 2010 del TAV Venezia-Trieste, per cui Rfi ha già versato al Ministero dell'Ambiente oltre 3 milioni di euro ed altri 11,3 milioni a Italferr per la progettazione, nonostante le delibere contrarie al tracciato espresse dalle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, il parere contrario del Ministro e dalla stessa Rfi;

spetta al Governo, come nel caso del tracciato balneare della linea AV Venezia Trieste, assumere la decisione di dirottare i finanziamenti disponibili su infrastrut-

ture realmente prioritarie, facendo decadere la necessità del progetto originario oppure spingendo per un esito negativo della procedura VIA;

relativamente agli investimenti stanziati per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale /alta capacità di cui alla Tabella A, si segnala come appaia inopportuno lo stanziamento in favore del progetto di potenziamento della linea Gallarate-Rho, alla luce della bocciatura del progetto definitivo da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per via del costo ritenuto eccessivo dell'opera, oltre che per la presenza di forti criticità sotto il profilo tecnico, ambientale ed economico e della sentenza del TAR Lombardia n. 01914 del 9/7/2012, confermata dalla Sentenza del Consiglio di Stato n. 06959 del 21/12/2012 recante l'annullamento della delibera di approvazione CIPE n. 33/2010;

sempre relativamente agli investimenti stanziati per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale /alta capacità di cui alla Tabella A, si segnala come appaia necessario assicurare che le risorse stanziare per il Nodo di Bari vengano implementate e vengano impiegate sia per la correzione del tracciato ferroviario a sud di Bari, sia per interrimento dei binari nella tratta Palese-S. Spirito. Intervento, quest'ultimo, reso ancor più urgente in considerazione dei numerosi sinistri avvenuti a causa della presenza, nel tessuto urbano, di un fascio di binari mal protetto e molto utilizzato;

ulteriori dubbi sulla reale fattibilità degli interventi contenuti nel documento sono destati dalla notevole discrasia tra i costi stimati a preventivo e le risorse effettivamente disponibili;

lo schema di contratto di programma in esame attesta come non siano ancora maturi i tempi nei quali l'apertura dei cantieri sarà subordinata alla verifica puntuale degli studi di fattibilità sull'intera opera e non sui singoli lotti e alla certezza dei finanziamenti;

la previsione che autorizza il Ministero a comminare opportune sanzioni al Gestore al verificarsi di scostamenti superiori alla percentuale del 15 per cento appare eccessivamente garantista nei confronti di quest'ultimo. Sarebbe dunque indicato provvedere a ridurre sensibilmente tale soglia e aumentare, al contempo, le misure delle sanzioni attualmente estremamente esigue;

alla luce della impossibilità di modificare il programma relativo al corridoio di trasporto trans europeo Scandinavia-Mediterraneo e quindi a fronte della decisione della Commissione europea di non far rientrare il progetto di ammodernamento relativo alla tratta Ancona-Taranto nel corridoio ScanMed, sarebbe opportuno implementare le risorse destinate all'ammodernamento della tratta, alla ri-

soluzione dei colli di bottiglia e allo sviluppo prestazionale del corridoio merci in oggetto, così come auspicato anche in due mozioni (nn. 1-00134 e 1-00552) approvate alla Camera dei deputati in data 24 luglio 2014;

considerata l'esigua quantità di linee elettrificate presenti su tutta la rete nazionale, sarebbe opportuno, anche ai fini di una riduzione dell'impatto sul territorio e per una migliore salvaguardia della salute delle popolazioni, incrementare gli investimenti per l'elettrificazione di tutta la rete ferroviaria nazionale, anche in linea con quanto contenuto nel decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133;

esprime

PARERE CONTRARIO.