

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>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	42
---	----

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di collaborazione strategica tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Montenegro, fatto a Roma il 6 febbraio 2010. C. 2752 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	49
---	----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	49
---	----

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 17 febbraio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 17.

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.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto ministeriale all'ordine del giorno.

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*, in via preliminare, segnala di aver inviato una lettera al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per richiedergli che assicuri di non procedere all'approvazione definitiva del contratto di programma, mediante l'adozione del relativo decreto ministeriale, prima che la Commissione abbia espresso il proprio parere.

Ricorda che il termine per l'espressione del parere era fissato al 12 febbraio 2015. Tuttavia gli impegni istituzionali relativi all'elezione del Presidente della Repubblica e i lavori dell'Assemblea sulla riforma costituzionale non hanno reso possibile per la Commissione iniziare l'esame dell'atto in oggetto prima di oggi.

Osserva che d'altra parte si tratta di un provvedimento molto complesso e rilevante, che comporta necessariamente un esame approfondito. In particolare ricorda

che l'ufficio di presidenza ha già deliberato l'audizione dei vertici di RFI Spa, audizione che inizialmente era stata programmata per il 5 febbraio scorso, per le medesime ragioni sopra indicate non si è potuta finora tenere ed è stata di nuovo prevista per la giornata di domani.

Per questo, con la lettera inviata al Ministro, ha ritenuto opportuno assicurare che la Commissione possa svolgere un adeguato esame del contratto di programma e possa esprimere il proprio parere in modo tale che il parere stesso sia preso in considerazione nella stesura definitiva del contratto. Una sollecitazione in questo senso era stata avanzata con una lettera a lui trasmessa dai membri della Commissione appartenenti al gruppo Movimento 5 Stelle. Un'analoga iniziativa è stata assunta dalla Presidenza della Commissione Lavori pubblici del Senato.

In conclusione porta a conoscenza dei membri della Commissione il testo della lettera che ha inviato al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata a esaminare lo schema di decreto ministeriale di recepimento del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Ricorda che il contratto di programma è lo strumento che individua gli investimenti necessari allo sviluppo e al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria, definendo, in particolare, gli interventi e le opere da realizzare, il loro ordine di priorità, il costo degli interventi e delle opere nonché le risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato. In base al decreto legislativo n. 188 del 2003 il contratto non può essere stipulato per un periodo inferiore a tre anni; in attuazione di tale previsione, l'articolo 4 del decreto ministeriale 138/T del 31 ottobre 2000 ha stabilito che il contratto di programma sia stipulato per una durata non inferiore a cinque anni e sia aggiornabile e rinnovabile anche annualmente. Rispetto ai pre-

cedenti, il contratto è stato da ultimo, come richiesto dalla delibera CIPE n. 4/2012, scisso in due strumenti: il contratto di programma parte servizi, chiamato a disciplinare la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, nonché le attività di *safety, security* e navigazione ferroviaria, e il contratto di programma parte investimenti.

Fa presente che il contratto di programma parte servizi 2012-2014 è stato definitivamente sottoscritto da Ministero e RFI, dopo i pareri del CIPE e delle competenti Commissioni parlamentari, il 29 novembre 2013 e registrato dalla Corte dei conti il 9 giugno 2014. Il contratto prevede stanziamenti complessivi, per il triennio 2012-2014 pari a 4.575 milioni di euro.

Nelle more dell'approvazione del nuovo contratto di programma parte investimenti, l'articolo 17, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 16 del 2014 ha disposto che fino all'approvazione del nuovo contratto di programma parte investimenti i rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura siano regolati dal contratto di programma 2007-2011. Una simile previsione, con riferimento al contratto 2012-2016 in esame, è contenuta anche nell'articolo 3 del contratto che consente la proroga della sua vigenza fino al 31 dicembre 2017 e oltre, fino a che il nuovo contratto che si stipulerà successivamente al presente, non entri in vigore.

Al riguardo segnala che eventuali proroghe successivamente al 2016 del contratto di programma in esame dovranno comunque essere disposte con una disposizione di rango legislativo.

Sottolinea che la procedura di approvazione del contratto di programma in esame risulta derogatoria rispetto a quella generale prevista dall'articolo 10 della legge n. 238 del 1993. Essa è infatti disciplinata dall'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014. Ricorda che tale disposizione, nel testo originario del decreto, prevedeva l'approvazione *ex lege* del contratto, senza parere del CIPE e delle commissioni parlamentari, come invece previsto dall'articolo 1 della legge n. 238 del 1993. La disposizione è stata

cambiata nel corso dell'iter parlamentare alla Camera, recependo una condizione contenuta nel parere reso sul provvedimento dalla IX Commissione. In particolare si è previsto che il contratto di programma sia approvato entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del (decreto-legge n. 154 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. Lo schema di decreto è stato in realtà trasmesso alle Camere solo il 12 gennaio 2015, pertanto il termine per l'espressione del parere è venuto a scadenza il 12 febbraio 2015.

Segnala pertanto che rispetto alla procedura recata dalla legge n. 238 del 1993 viene meno sia il parere del CIPE sia la trasmissione per il parere al CIPE e alle commissioni parlamentari degli aggiornamenti del contratto di programma che intervengano nel corso del periodo di vigenza del contratto. Al riguardo, chiede al rappresentante del Governo di precisare se, anche per gli aggiornamenti del contratto, intenda applicare l'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014, escludendo quindi la loro trasmissione alle Commissioni parlamentari, oppure, come pure è possibile in via interpretativa e come appare maggiormente opportuno, la procedura ordinaria della legge n. 238 del 1993, prevedendo pertanto il parere parlamentare.

L'articolo 2 del contratto ne definisce l'oggetto. Rientrano nel perimetro del contratto i progetti e i programmi iscritti nella tabella A «Portafoglio investimenti in corso e programmatici»; i progetti e i programmi iscritti nella tabella C «Partecipazioni» e gli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi non funzionali iscritti nella tabella B. Sottolinea che l'articolo specifica però che oggetto del contratto sono, all'interno delle tabelle, solo le parti già dotate di integrale copertura finanziaria.

In proposito ricorda che il contratto di programma evidenzia rifinanziamenti

complessivi, derivanti da disposizioni di legge o da altre fonti, per la realizzazione delle opere previste di 9.994 milioni di euro, mentre i definanziamenti risultano di 5.535 milioni di euro, con un effetto di rifinanziamento netto di oltre 4.400 milioni di euro.

In particolare la tabella A indica che il valore complessivo delle opere in corso e di quelle programmate ammonta a 173,542 miliardi di euro. Le opere per le quali però è già previsto un'integrale copertura finanziaria ammontano a 98,736 miliardi di euro, in aumento di 4.659 milioni di euro rispetto al precedente contratto. Gli interventi della tabella A si articolano in interventi per la sicurezza e l'adeguamento agli obblighi di legge (tabella A01); interventi per le tecnologie per la circolazione e l'efficientamento (tabella A02); interventi per il superamento dei colli di bottiglia (tabella A03); interventi per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, sia ordinaria sia ad alta velocità/alta capacità (AV/AC; tabella A04) ed interventi per lo sviluppo della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli (tabella A05). Per gli interventi per la sicurezza la tabella indica un ammontare complessivo di 29.223 milioni di euro; gli interventi con integrale copertura finanziaria risultano pari a 5.424 milioni di euro, in aumento di 545 milioni di euro rispetto al precedente Contratto. Tra le voci maggiori di spesa vi è l'adeguamento agli obblighi di legge per la sicurezza in galleria e il risanamento acustico e l'accessibilità dei terminali viaggiatori.

Per le tecnologie per la circolazione e l'efficientamento risultano in corso e programmati interventi per 6.727 milioni di euro, con interventi con integrale copertura per 3.727 milioni di euro, con una lieve diminuzione (- 41 milioni) rispetto al precedente contratto. Gli interventi per il superamento dei colli di bottiglia si articolano in interventi per le aree metropolitane e interventi per i corridoi merci e passeggeri. Il costo totale degli interventi previsti è di 5.236 milioni di euro per i quali risulta un'integrale copertura per 2.231 milioni di euro, in aumento di 933

milioni di euro rispetto al precedente contratto. Meritano di essere richiamati i principali interventi per le aree metropolitane, per i quali sono previsti nuovi finanziamenti. In particolare, gli interventi per il nodo metropolitano di Roma risultano integralmente finanziati per 518 milioni di euro; quelli per il nodo di Milano per 310 milioni di euro; quelli per il nodo di Venezia per 310 milioni di euro.

Gli interventi per i corridoi viaggiatori, a fronte di un costo complessivo di 1.157 milioni di euro, presentano un'integrale copertura finanziaria di 457 milioni di euro, con un incremento di risorse effettive rispetto al precedente contratto di 30 milioni di euro. Gli interventi specifici indicati nella tabella risultano tutti integralmente finanziati e riguardano il potenziamento della direttrice Napoli-Bari-Taranto-Lecce (326 milioni di euro); la velocizzazione della Milano-Venezia-Trieste (35 milioni di euro); il potenziamento delle direttrici Palermo-Messina/Catania e Messina-Catania-Siracusa (48 milioni di euro); il potenziamento della direttrice Salerno-Reggio Calabria (40 milioni di euro). Sono invece programmati ulteriori interventi per 708 milioni di euro, già integralmente coperti solo per 8 milioni di euro.

Per quanto riguarda i corridoi merci, a fronte di un costo di 1.657 milioni di euro, sono previste risorse per 557 milioni di euro, con una variazione in aumento degli investimenti previsti nel Contratto di 276 milioni di euro. L'incremento principale riguarda il finanziamento del corridoio Reno-Alpi (adeguamento delle sagome sulle linee Chiasso, Luino e Torino-Milano e l'adeguamento dei moduli di linea del corridoio scandinavo-mediterraneo e del valico del Sempione) per 220 milioni di euro, tutti già integralmente coperti attraverso le risorse aggiuntive stanziati dal contratto.

Per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale delle reti convenzionali e di quelle AV/AC, a fronte di un costo totale delle opere di 98,539 miliardi di euro, le risorse disponibili nel Contratto sono pari a 15,496 miliardi di euro. Per lo

sviluppo della rete infrastrutturale della rete AV/AC Milano-Roma-Napoli, il Contratto di programma 2012-2016 conferma un costo complessivo, già integralmente coperto, per 32 miliardi di euro, analogamente a quanto previsto nel precedente Contratto.

Di estremo rilievo risultano poi le indicazioni sugli interventi infrastrutturali contenuti nelle tabelle B e C. Al riguardo, segnala che in alcuni casi, che illustrerà di seguito, le quantificazioni operate dal contratto appaiono diverse da quelle contenute nell'allegato Infrastrutture alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2014. In proposito, invita il rappresentante del Governo a chiarire le ragioni di tali difformità nelle quantificazioni.

Segnala che la relazione illustrativa evidenzia che proseguiranno le attività sui lotti costruttivi già avviati e facenti parte dei corridoi transeuropei: il Terzo Valico di Giovi, il nuovo Valico del Brennero e la linea AV/AC Treviglio-Brescia. La relazione segnala anche, che, rispetto al precedente contratto, sono individuati nuovi interventi da realizzare con la tecnica dei « lotti costruttivi non funzionali »: le tratte Brescia-Verona-Padova della linea ferroviaria AV/AC Milano-Venezia, la tratta Apice-Orsara e la tratta Frasso Telesino-Vitulano della linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari.

Le principali variazioni ai finanziamenti rispetto al precedente contratto, riportati in Tabella B in quanto realizzati per lotti costruttivi non funzionali, riguardano, per il Corridoio Mediterraneo, la linea AV/AC Brescia-Verona, che prevede un rifinanziamento di 768 milioni di euro; il costo complessivo dell'opera è indicato in 3.954 milioni di euro; le risorse disponibili risultano di 768 milioni di euro (tutte provenienti quindi dal rifinanziamento indicato dal contratto), con un fabbisogno ancora da finanziare di 3.186 milioni di euro. Sempre nel corridoio Mediterraneo, la linea AV/AC Milano-Venezia, tratta Verona-Vicenza, presenta un finanziamento integrativo di 321 milioni di euro; il costo complessivo dell'opera è indicato in 3.658 milioni di euro;

le risorse disponibili (che comprendono anche il rifinanziamento indicato dal contratto) risultano di 369 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 3.289 milioni di euro.

Le premesse dello schema di decreto e la lettera di trasmissione dello schema alle Camere precisano che per la subtratta Verona-Vicenza in realtà il dato riportato dalla tabella deve ritenersi aggiornato dall'accordo di programma tra Ministero e RFI del 9 dicembre 2014, che ha elevato il costo complessivo della subtratta da 3.658 milioni di euro a 4.153 milioni di euro; il costo complessivo della tratta AV/AC Milano Venezia è quindi elevato a 6.051 milioni di euro.

In proposito, l'allegato Infrastrutture indica il costo complessivo dell'intera tratta Brescia-Verona-Padova, che è indicato allo stadio di progettazione, in 6.051 milioni di euro, con disponibilità per 459 milioni di euro e un fabbisogno ancora da finanziare di 5.592 milioni di euro.

Nel Corridoio scandinavo-mediterraneo, il nuovo valico del Brennero riceve un finanziamento aggiuntivo di 150 milioni di euro; il costo complessivo dell'opera è indicato in 4.865 milioni di euro, le risorse disponibili (che comprendono anche il rifinanziamento indicato dal contratto) risultano di 888 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 3.977 milioni di euro.

In proposito, l'allegato Infrastrutture alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2014 indica il costo complessivo dell'opera in 9.151,17 milioni di euro, con disponibilità complessive di 5.096,74 milioni di euro e un fabbisogno ancora da coprire di 4.054,43 milioni di euro. Dell'opera complessiva, che comprende anche gli interventi di accesso al valico (compreso il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona), risulta realizzato il primo lotto costruttivo del valico ed in via di realizzazione il cunicolo esplorativo ed il secondo lotto (il valico comprende nel complesso cinque lotti). Inoltre, sempre nel Corridoio scandinavo-mediterraneo, la tratta Apice-Orsara della linea Napoli-Bari riceve un finanziamento aggiuntivo di 711

milioni di euro; il costo complessivo dell'opera è indicato in 2.586 milioni di euro, le risorse disponibili (che comprendono anche il rifinanziamento indicato dal contratto) risultano di 768 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 1.918 milioni di euro. In proposito, l'allegato Infrastrutture alla nota di aggiornamento al DEF del settembre 2014 indica il costo complessivo della tratta Apice-Orsara in 2.676 milioni di euro, con disponibilità di 10 milioni di euro e un fabbisogno ancora da finanziare di 2.666 milioni di euro; la tratta risulta allo stadio di progettazione.

Nel Corridoio Reno Alpi, si registra una riduzione di finanziamento per il Terzo Valico di Giovi di 233 milioni di euro; il costo complessivo dell'opera è indicato in 6.200 milioni di euro, con risorse disponibili, al netto della riduzione richiamata, per 1.587 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 4.613 milioni di euro.

In proposito, l'allegato indica invece il costo complessivo del primo lotto funzionale del valico, già realizzato, in 640 milioni di euro; del secondo lotto funzionale del valico, in corso di realizzazione, in 860 milioni di euro, già interamente disponibili; del terzo lotto funzionale del valico, allo stadio di progettazione, in 1.510 milioni di euro (con disponibilità per 200 milioni di euro e un fabbisogno ancora da coprire di 1.310 milioni di euro); del quarto lotto funzionale, allo stadio di progettazione, in 1.340 milioni di euro, interamente da coprire; del quinto lotto funzionale, allo stadio di progettazione in 1.200 milioni di euro, interamente da coprire; del sesto lotto funzionale, allo stadio di progettazione, in 650 milioni di euro, interamente da coprire.

Nel Contratto vengono poi recepiti, con riferimento al corridoio Mediterraneo, i finanziamenti per la linea AV/AC Torino-Lione, con una variazione in aumento di 2.358 milioni di euro (variazione evidenziata in Tabella C in quanto realizzata tramite partecipazione in una società di scopo).

Il costo complessivo della linea è indicato nella tabella C in 7.789 milioni di euro, le risorse disponibili (che comprendono anche il rifinanziamento indicato nel contratto) ammontano a 3.275 milioni di euro, con un fabbisogno ancora da finanziare di 4.514 milioni di euro. Le premesse del decreto e la lettera di trasmissione dell'atto alle Camere precisano che per la linea Torino-Lione in realtà il dato riportato dalla tabella C deve ritenersi aggiornato dall'accordo tra Ministero e RFI del 5 dicembre 2014, che ha ridotto il costo complessivo della quota italiana dell'opera a 5.676 milioni di euro (854 milioni per studi ed indagine geognostiche e 4.822 milioni di euro per la realizzazione dell'opera principale), al netto dell'adeguamento monetario da valutare tra Italia e Francia.

Pertanto, il combinato disposto tra la tabella C e l'aggiornamento del costo dell'opera operato con il successivo accordo tra Ministero e RFI Spa indica un costo complessivo dalle TAV Torino-Lione di 5676 milioni di euro, con risorse disponibili per 3275 milioni di euro (che comprendono anche il rifinanziamento indicato nel contratto di 2358 milioni di euro) e un fabbisogno ancora da finanziare di 2401 milioni di euro.

Osserva che da questa stessa relazione risulta evidente quanto sia importante e complesso il provvedimento in esame. Ritiene quindi sicuramente indispensabile procedere all'audizione dei vertici di RFI Spa. Per questo, pur con la consapevolezza che è opportuno che il Contratto di programma, già sottoscritto in via preliminare l'8 agosto 2014, pervenga quanto prima alla definitiva approvazione, condivide interamente l'esigenza, manifestata dal Presidente, che la Commissione possa disporre di tempi adeguati per un esame approfondito. Dichiaro pertanto di concordare pienamente con la lettera inviata dal Presidente della Commissione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Arianna SPESSOTTO (M5S) anticipa che il proprio Gruppo sta lavorando alla predisposizione di una proposta di parere

contrario sull'atto in esame. Rileva in primo luogo che il contratto di programma si riferisce al periodo 2012-2016, per cui oltre la metà della durata di vigenza risulta già trascorsa. Osserva quindi che il testo del contratto reca una clausola che sostanzialmente permette una proroga indeterminata del contratto stesso, senza che sugli aggiornamenti sia previsto il parere delle Commissioni parlamentari. In proposito ricorda altresì che il testo iniziale del decreto-legge n. 133 del 2014, cosiddetto decreto « sblocca Italia » prevedeva l'approvazione per legge del contratto di programma e soltanto grazie ad un emendamento presentato dal proprio Gruppo è stato ripristinato il parere della Commissione sullo schema del contratto stesso. Nel merito rileva che il testo in esame fornisce a RFI una discrezionalità troppo ampia per quanto concerne l'utilizzo delle risorse. Esprime altresì perplessità sulle procedure di nomina delle commissioni di gara e di collaudo. In generale osserva che nel contratto di programma si prevedono costi esorbitanti per opere di incerta utilità. Cita ad esempio il fatto che per la tratta ferroviaria AV/AC Milano-Venezia si prevede sostanzialmente un raddoppio del costo rispetto a quello iniziale, per quanto non sia stato ancora definito il progetto. Al tempo stesso le risorse che risultano effettivamente disponibili per i singoli interventi sono molto più basse. In certi casi, ad esempio per quanto concerne la tratta ferroviaria Milano-Venezia-Trieste non risulta neppure chiaro quale opera si intenda realizzare. Con particolare riferimento alla tratta Venezia-Trieste evidenzia infatti che è ancora all'esame della Commissione VIA un progetto che risulta del tutto impraticabile. Per le ragioni rapidamente indicate e per altri motivi che saranno puntualmente indicati nella proposta di parere che il proprio gruppo intende presentare, ribadisce il giudizio assolutamente negativo sullo schema di contratto di programma in esame.

Ivan CATALANO (Misto-PSI-PLI) nel sottolineare che l'articolo 4, comma 1, lettera *b*) reca l'obbligo, per il gestore, di

effettuare il monitoraggio delle opere pubbliche, evidenzia l'esigenza che i dati relativi al suddetto monitoraggio siano resi pubblici dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da RFI in formato di tipo aperto, per consentirne una più efficace lettura e comprensione. Evidenzia infatti che le tabelle contenute nel contratto di programma risultano di difficile lettura e non consentono la ricerca rapida di informazioni, al pari di quanto sarebbe agevolmente possibile fare mediante strumenti informatici. Chiede pertanto al relatore di inserire nel parere un'apposita indicazione al riguardo. Ritiene inoltre preferibile che i finanziamenti siano concentrati su poche opere, interamente finanziate e individuate tenendo conto della possibilità di completarle, piuttosto che dispersi tra numerosi interventi, ciascuno dei quali è finanziato in misura molto esigua rispetto al costo totale.

Paolo GANDOLFI (PD) nel sottolineare che lo strumento del contratto di programma costituisce una delle occasioni più rilevanti per intervenire sulla programmazione strategica delle infrastrutture, sottolinea con favore sia il fatto che la programmazione indicata nello schema di contratto in esame disegni, rispetto al passato, una rete ad alta velocità più attinente ai bisogni reali del Paese, sia la più forte attenzione ai sistemi di trasporto locale e regionale. Riguardo a quest'ultimo aspetto ritiene tuttavia che debbano essere prese in maggiore considerazione, oltre alle aree metropolitane, anche altri nodi di grande rilievo, presenti soprattutto nel nord del Paese, come ad esempio il nodo di Brescia, che, pur non essendo una città metropolitana, riveste una grande importanza dal punto di vista dell'export. Richiama anche l'esigenza di potenziare i collegamenti tra centri urbani di rilievo, come ad esempio i collegamenti tra le città di Reggio Emilia, Parma, Piacenza, Mantova e Sassuolo. Evidenzia inoltre l'esigenza di valutare il sistema metropolitano di Bologna insieme alle istituzioni locali e di prevedere il collegamento dei due rile-

vanti scali ferroviari merci di Marzaglia e Dinazzano.

Paolo COPPOLA (PD) si associa alle considerazioni del collega Catalano riguardo alla opportunità di utilizzare dati in formato aperto per il monitoraggio dei finanziamenti. Esprime inoltre perplessità sulle modalità di finanziamento di alcune opere assai onerose, e tuttavia coperte per importi molto bassi. Rileva infine che viene evidenziato un fabbisogno da coprire assai consistente, superiore a 14 miliardi di euro, per quanto riguarda l'adeguamento agli obblighi di legge in materia di sicurezza, a fronte del quale le risorse finanziarie complessive disponibili sono pari soltanto a 835 milioni di euro.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, nel ringraziare i colleghi per gli elementi forniti con i propri interventi, auspica che alcuni aspetti evidenziati nel corso del dibattito possano essere chiariti dall'audizione dei vertici di RFI SpA programmata per la giornata di domani. Riguardo alle dichiarazioni della collega Spessotto sulla presentazione di una proposta alternativa di parere, osserva che sarebbe preferibile che la Commissione approvasse un parere condiviso, che tenga conto delle richieste formulate da tutti i gruppi parlamentari, anche al fine di assicurare un contributo rilevante delle Commissioni parlamentari alla definizione dell'atto in esame.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 17.50.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 17 febbraio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 17.50.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di collaborazione strategica tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Montenegro, fatto a Roma il 6 febbraio 2010.

C. 2752 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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.

Antonio CASTRICONE (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare, in sede consultiva, il disegno di legge C. 2752 di autorizzazione alla ratifica dell'accordo di collaborazione strategica tra Italia e Montenegro sottoscritto nel 2010, già approvato dal Senato nella seduta del 26 novembre 2014.

Sottolinea che l'Accordo si inserisce nel quadro degli intensi rapporti con il Montenegro, sulla base delle numerose intese di cooperazione nei settori di reciproco interesse ed è volto al rafforzamento delle relazioni italo-montenegrine accelerando le iniziative di collaborazione nei settori delle infrastrutture, degli investimenti, dell'energia, del turismo, della tutela dell'ambiente, della lotta alla criminalità organizzata, della cooperazione scientifica e tecnologica, dell'istruzione, della sanità e della cooperazione regionale. Rappresentanti delle istituzioni competenti di entrambe le Parti ed esperti parteciperanno alla realizzazione dei programmi e dei progetti di collaborazione bilaterale. L'Accordo è concluso a tempo indeterminato e potrà essere modificato contestualmente dalle parti.

Rileva che, nel contesto di tale collaborazione, l'Italia continuerà a sostenere l'impegno del Montenegro nel percorso di adesione all'Unione europea e alla NATO.

In proposito, ricordo che nel dicembre 2009 al Montenegro è stato consentito l'accesso al *Membership Action Plan* della NATO, primo passo per un'eventuale adesione, ma vi è incertezza sui tempi d'ingresso. Per quanto riguarda le relazioni con l'Unione europea, nel giugno 2012 sono stati approvati i negoziati per l'adesione del Montenegro, ma, anche in questo caso, restano incerti i tempi dell'adesione.

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione sottolinea che l'articolo 1 dell'Accordo individua, tra i settori di collaborazione, anche lo sviluppo della rete dei trasporti e il trasporto passeggeri e merci, nonché il contrasto al *cyber-crimine*. L'articolo 3 del disegno di legge di autorizzazione alla ratifica quantifica gli oneri derivanti dall'accordo in 620 euro annui. Tali oneri sono imputati alla missione annuale in Montenegro del competente Direttore generale per i rapporti bilaterali del Ministero degli esteri per partecipare alla riunione del comitato congiunto di vigilanza sull'accordo previsto dall'articolo 4 del medesimo accordo. Tale articolo precisa che il comitato si riunirà due volte all'anno, o, in caso di bisogno, più frequentemente su richiesta di una delle Parti, alternativamente in Italia e in Montenegro. Gli oneri sono posti a carico dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente relativo al Ministero degli esteri. È inoltre prevista una clausola di monitoraggio degli oneri.

Alla luce degli elementi esposti, propongo di esprimere parere favorevole sul provvedimento.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame a d'altra seduta.

La seduta termina alle 18.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 18 alle 18.30.