

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

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

##### SEDE CONSULTIVA:

Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013. Doc. LVII, n. 1 (Parere alla V Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	93
Sui lavori della Commissione .....	100

##### INTERROGAZIONI:

5-00026 Mario Pepe (PD): Stato dei lavori della strada statale « Fortorina » .....	100
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	108
5-00028 Mario Pepe (PD): Lavori relativi ad una galleria nella città di Benevento .....	100
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	109
5-00098 Tommaso Foti: Completamento dei lavori su un tratto della strada statale n. 45 ..	101
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	110
5-00105 Tommaso Foti: Conformità alle norme sui requisiti acustici passivi degli edifici ..	101
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	111

##### SEDE CONSULTIVA:

Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013. Doc. LVII, n. 1 (Parere alla V Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizione</i> ) .....	101
<i>ALLEGATO 5 (Parere approvato dalla Commissione)</i> .....	113
<i>ALLEGATO 6 (Proposta alternativa di parere)</i> .....	116
DL 92/08 Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica. C. 1366 Governo (Parere alle Commissioni riunite I e II) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	104
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	107

##### SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 2 luglio 2008. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI indi del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Intervengono i sottosegretari di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Roberto Menia, e per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.

**La seduta comincia alle 8.50.**

**Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013.**

**Doc. LVII, n. 1.**

(Parere alla V Commissione).

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame, rinviato il 1° luglio 2008.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, in relazione alle questioni emerse nella seduta

introduttiva, avverte che nella giornata di ieri il Governo ha trasmesso l'Allegato contenente il programma delle infrastrutture strategiche, che potrà pertanto costituire oggetto di esame in Commissione; conferma, altresì, che il termine per l'espressione del parere sul DPEF da parte delle Commissioni competenti in sede consultiva è fissato per la giornata di oggi.

Manuela LANZARIN (LNP), *relatore*, osserva che il Documento di programmazione economico-finanziaria all'esame del Parlamento presenta profili di particolare rilievo e novità rispetto al passato, dettando le linee di fondo dell'azione politica che il nuovo Governo vuole sviluppare nel prossimo quinquennio per perseguire gli obiettivi fondamentali della crescita, della stabilità e della coesione sociale nel Paese. Premesso che il Documento – ad eccezione dell'Allegato sulle infrastrutture strategiche – non contiene capitoli che rientrano nelle strette competenze della Commissione VIII, intende tuttavia accennare agli aspetti e agli obiettivi generali fissati dal documento, sottolineando taluni punti qualificanti.

In primo luogo, rileva che quest'anno la manovra finanziaria sarà anticipata nelle sue linee essenziali già prima dell'estate e si tradurrà nel varo di un piano triennale di stabilizzazione della finanza pubblica che, in coerenza con gli impegni precedentemente assunti dal Paese in sede europea, garantirà il rispetto dell'obiettivo di pareggio del bilancio nel 2011. Sottolinea, quindi, che il rispetto dei vincoli di bilancio assunti richiede di procedere nella direzione di un recupero di risorse – finalizzato alla riduzione del deficit e del debito pubblico – per un ammontare leggermente superiore a quello indicato, nello scorso marzo, dalla Relazione unificata sull'economia e la finanza pubblica (RUEF): l'aggiornamento delle condizioni dei conti pubblici ha fatto emergere, infatti, un maggior *deficit* (stimato per quest'anno al 2,5 per cento del PIL), che rende necessaria una manovra triennale di circa 35 miliardi di euro, anziché di 25-30 miliardi.

Osserva, altresì, che gli obiettivi strategici dell'azione di Governo, tratteggiati nel DPEF, si incentrano su quattro punti-cardine: riduzione del costo complessivo dello Stato; miglioramento dell'efficacia della pubblica amministrazione, nel quadro di una riforma in senso federalistico dello Stato; diminuzione degli oneri burocratici; sostegno allo sviluppo economico. In questo quadro, l'azione finanziaria correttiva si concentrerà principalmente sulla riduzione della spesa pubblica, in ragione di una media del 3 per cento del totale (1 per cento annuo). Non saranno, invece, varate nuove imposte, con l'eccezione di alcune misure di perequazione tributaria, mentre viene confermato l'obiettivo del contrasto all'evasione fiscale da perseguire anche attraverso il federalismo fiscale.

Infine, giudica importante ricordare che il DPEF espone sinteticamente i contenuti delle politiche in materia di perequazione tributaria, piano industriale per la pubblica amministrazione, semplificazione normativa e amministrativa, federalismo fiscale e privatizzazioni, interventi per lo sviluppo. Al riguardo, osserva che, con riferimento agli ambiti di competenza della VIII Commissione, tra le linee essenziali di sviluppo dell'azione di governo sono particolarmente sottolineati lo sviluppo delle infrastrutture e la messa in campo di un organico piano per la casa. In particolare, sottolinea che il punto 1) degli « Interventi per lo sviluppo » fissa l'obiettivo della concentrazione degli interventi del Fondo per le Aree Sottoutilizzate a favore di alcuni settori strategici, fra i quali, per i profili di competenza della VIII Commissione, segnala le infrastrutture, i servizi di trasporto, la tutela dell'ambiente e il trattamento dei rifiuti; il successivo punto 10) prevede, con riguardo al piano casa, che esso sia rivolto all'incremento del patrimonio immobiliare ad uso abitativo, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, destinati prioritariamente a prima casa per categorie sociali svantaggiate. Osserva che tali concetti, peraltro, sono ulteriormente sviluppati in un apposito capitolo del cosiddetto « Allegato Infrastrutture ».

Ricorda, inoltre, che il punto 3) dei citati « Interventi per lo sviluppo », anche se relativo ad una materia di prioritario interesse anche della X Commissione, si riferisce esplicitamente alla produzione di energia nucleare e alla connessa definizione delle tipologie degli impianti, delle procedure autorizzative e dei criteri di localizzazione dei siti. Intende, infine, segnalare che molti degli argomenti sopra menzionati sono stati già affrontati nella prima manovra economica del Governo, quella contenuta nel decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, che sarà oggetto di un prossimo esame della Commissione in sede consultiva.

Quanto, infine, al cosiddetto « Allegato infrastrutture » al DPEF, rileva anzitutto che esso non risulta ancora esaminato dal CIPE; tuttavia, essendo stato opportunamente presentato in tempo utile al Parlamento, ritiene che la Commissione possa comunque pronunciarsi in sede di esame del DPEF, tenendo conto che esso risponde ai requisiti previsti dall'articolo 1, comma 1-*bis*, della legge n. 443 del 2001. Peraltro, mette in evidenza come l'Allegato infrastrutture, essendo il primo della XVI legislatura, definisce le linee programmatiche del prossimo quinquennio, ossia dell'intera legislatura.

Fa presente, quindi, che il programma mette in evidenza che a circa sette anni dall'avvio del Piano decennale della legge obiettivo – in base ai dati registrati nel 1985, nel 1999 e nel 2005 sul livello di dotazione infrastrutturale dei primi dieci Paesi dell'Unione Europea – si è in grado di verificare, almeno per l'Italia, un reale incremento della dotazione infrastrutturale, soprattutto nel quinquennio 2000-2005, e, al tempo stesso, si può affermare che negli anni 2004 e 2005 non c'è stata recessione nel Paese, grazie proprio al volano di circa 58 miliardi di euro attivati attraverso la attuazione del Piano Decennale prima richiamato. Sottolinea che la consapevolezza della stretta interdipendenza tra efficienza dell'offerta trasportistica e logistica e crescita del PIL porta, pertanto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla definizione di due itine-

rari strategici: la riattivazione concreta dell'intero programma delle infrastrutture strategiche, per la costruzione, in un arco temporale certo e compatto, di una offerta infrastrutturale capace di rendere competitiva l'Italia all'interno del sistema comunitario; la costruzione di tutte le condizioni per dare efficienza e funzionalità alla offerta dei servizi di trasporto.

Rileva che il Governo dimostra come il quadro delle priorità nazionali venga inevitabilmente definito sulla base delle strategie della Unione Europea, ed in particolare di due atti strategici, ossia della definizione del nuovo *Master Plan* delle Infrastrutture e dei Trasporti della UE, voluto e proposto dall'Italia, e della redazione di un *Master Plan* Euromediterraneo (*Wider Europe for Transport*), redatto dagli oltre 45 Paesi che direttamente e indirettamente interagiscono con il bacino Mediterraneo. La stretta corrispondenza del Piano decennale della legge obiettivo alle scelte comunitarie dimostra che non si è in presenza di una sommatoria di opere puntuali, estranee ad un sistema organico, e qualifica il programma decennale della legge obiettivo come un programma coerente con le esigenze del Paese nell'ambito comunitario.

Rileva, dunque, che proprio sulla base di tale stretta correlazione tra esigenze nazionali e programmi comunitari il Governo puntualizza due questioni fondamentali ai fini dell'ottimizzazione delle risorse comunitarie: la carenza di risorse assegnate alle reti TEN, visto che solo per gli interventi prioritari relativi all'intero sistema delle reti TEN sono necessari 257 miliardi di euro e l'Unione Europea ha stanziato un anno fa solo 8,5 miliardi di euro, importo davvero distante dalla soglia del 10 per cento (25 miliardi di euro) richiesto dalla Commissione europea e dal Parlamento Europeo; l'opportunità di non far pesare i parametri di Maastricht sulle risorse pubbliche destinate dai singoli Stati alla realizzazione delle opere previste all'interno dei Progetti comunitari. Al riguardo, osserva che le soluzioni evidenziate dal Governo per superare l'ostacolo della limitatezza delle risorse pubbliche

sono l'adeguato coinvolgimento di capitali privati, l'utilizzo di parte dei cespiti da IVA e da accise e l'ottimizzazione delle risorse comunitarie. Sottolinea, pertanto, che la segnalata carenza di risorse pubbliche, unita al difficile momento congiunturale che l'Italia vive da ormai oltre sei anni, impone una rivisitazione del quadro fonti-impieghi: sulla base di tale ragionamento, il Governo ha effettuato un aggiornamento della delibera CIPE n. 130 del 2006, inserendo in tale quadro le proposte delle regioni già avanzate e fornendo un nuovo quadro finanziario dell'intero sistema delle opere strategiche. Nel complesso, le risorse finanziarie da reperire per l'integrale copertura del costo della legge obiettivo sono pari a 55,6 miliardi (su 115,7 miliardi del totale), di cui 18 miliardi di risorse pubbliche, mentre le risorse necessarie nel triennio 2009-2011 per l'attuazione del piano ammontano a 44 miliardi di euro di cui 14 miliardi di risorse pubbliche. Altre risorse sono reperite da ANAS e RFI per un ammontare superiore ai 25 miliardi. In tale quadro, sono comprese le opere bloccate dal Governo precedente, come la Torino-Lione, gli assi ferroviari Milano-Genova, Milano-Verona e Verona Padova, il Ponte sullo stretto e altre.

Ritiene, in conclusione, che si debba riconoscere che lo stato di realizzazione degli interventi e il quadro delle risorse finanziarie, contenuti nell'Allegato, hanno raggiunto una maturità ricognitiva che si basa, in primo luogo, sulla delibera n. 130 dell'aprile 2006 e, in secondo luogo, sull'aggiornamento dello stato di attuazione delle opere e delle disponibilità finanziarie a giugno 2008. Pertanto, ribadisce che il senso dell'Allegato presentato dal Governo consiste nell'aver stabilito un quadro di interventi prioritari, come definito, nel tempo, dalle delibere del CIPE e dalle richieste delle regioni: a suo avviso si tratta, ora, di dare un coerente impulso, anche in sede parlamentare, a questo quadro di interventi, per poter concludere entro la fine della legislatura l'ambizioso programma di ammodernamento del Paese.

Daniele MARANTELLI (PD) contesta che, a fronte dell'ambizioso programma infrastrutturale predisposto dal Governo, l'Allegato trasmesso al Parlamento non contenga alcun elemento di chiarezza su diversi temi fondamentali. In primo luogo, osserva che l'Allegato non dice nulla di rilevante sulla realizzazione delle opere e delle attività connesse allo svolgimento a Milano dell'EXPO 2015. A suo giudizio, la Commissione deve essere posta in condizione di discutere e approfondire tutte le problematiche relative alla realizzazione delle infrastrutture in questione, sia per quanto concerne l'individuazione delle opere e la determinazione delle risorse necessarie, sia per quanto riguarda gli aspetti organizzativi e gestionali relativi alla loro realizzazione.

Quanto alle politiche in materia di trasporto, nel condividere alcune delle misure previste, fra cui l'accorpamento fra i dicasteri delle infrastrutture e dei trasporti, denuncia la mancanza nel DPEF e nell'Allegato di un piano aeroportuale, a suo avviso indispensabile per affrontare con credibilità e concretezza la situazione di vera e propria « anarchia » aeroportuale che produce disfunzioni e costi enormi e inaccettabili, se è vero che oggi in Italia circa il 70 per cento dei passeggeri non usa nessuno dei due « presunti » HUB di Fiumicino e Malpensa e che, su un totale di circa 1,5 milioni di tonnellate di merci prodotte nel nostro Paese e trasportate per via aerea, solo 200 mila tonnellate partono da aeroporti italiani, mentre la enorme parte restante deve raggiungere scali stranieri, con un inaccettabile aumento dei costi sia sul piano produttivo che su quello sociale e ambientale.

Infine, riprendendo una questione già emersa nel corso della recente audizione del Ministro Matteoli, ribadisce che non è corretto porre – come suggerisce anche la lettura dell'Allegato – la questione della realizzazione di un'infrastruttura strategica come la Pedemontana Lombarda come una infrastruttura che, nella passata legislatura, sarebbe stata bloccata dal Governo Prodi; tale opera, infatti, non solo è stata finanziata dal precedente Governo

con ingenti risorse pubbliche, ma è stata oggetto di un positivo esperimento nella direzione del cosiddetto « federalismo infrastrutturale », che ha reso possibile una forte integrazione fra ANAS e regione Lombardia ed un notevole coinvolgimento del capitale privato nella realizzazione dell'infrastruttura. Semmai, ritiene che lo stesso Ministro Matteoli debba rispondere della sottrazione di 450 milioni di euro alla realizzazione della Pedemontana, come risulta espressamente dalla lettura dell'Allegato, che provoca un danno grave ad un'area fondamentale per lo sviluppo del Paese e al rilancio della sua capacità di crescita, dalla quale dipende il benessere dei cittadini e la possibilità concreta di difendere lo Stato sociale e il potere d'acquisto delle famiglie italiane.

Gianpiero BOCCI (PD) ritiene che sia difficile esprimere un giudizio compiuto sul DPEF, considerato anche che il testo dell'Allegato sulle infrastrutture è stato trasmesso soltanto nella giornata di ieri, non contribuendo, con ciò, a migliorare la qualità del confronto parlamentare. Quanto alla manovra economico-finanziaria complessiva, peraltro, osserva che il giudizio del suo gruppo non può che essere non positivo e preoccupato, anche a seguito dell'allarme lanciato in questi giorni dal Governatore della Banca d'Italia, che ha richiamato il problema dei salari e del calo del potere di acquisto dei cittadini. A suo giudizio, infatti, il DPEF manca totalmente l'obiettivo di indicare una soluzione credibile per il rilancio del potere di acquisto delle famiglie e per fronteggiare le complesse ricadute di tali temi sulla politica economica del Paese.

In relazione all'Allegato contenente il programma di infrastrutture strategiche, osserva che — pur a fronte dell'apprezzabile sforzo compiuto dal relatore nell'evidenziarne i limitatissimi elementi positivi — si tratta di un vuoto elenco di interventi, privo di alcuna strategia politica: in particolare, non sono chiare le risorse che il Governo intende garantire, non vi sono linee di condivisione con le regioni, non si avvia alcuna politica per il riequilibrio del

trasporto su rotaia e per mare. In sostanza, ritiene che lo stesso Governo, nell'avvertire esplicitamente la drammaticità dei problemi esistenti in campo infrastrutturale, non riesca a fornire alcuna risposta alla domanda di ammodernamento e rilancio delle dotazioni trasportistiche che proviene dal Paese.

In conclusione, nel richiamare — a titolo di esempio — le gravi contraddizioni connesse alla politica per il trasporto pubblico locale, le cui risorse, pur a fronte dei « proclami » contenuti nell'Allegato, sono state utilizzate in larga parte per il taglio dell'ICI sulla « prima casa », invita il Governo a dare coerenza e credibilità alle proprie politiche, garantendo al Parlamento un quadro effettivo e veritiero della situazione attuale. In tal senso, si domanda se risponda al vero che il Ministro dell'economia e delle finanze abbia « rispedito al mittente » l'Allegato sulle infrastrutture e non ne abbia consentito neanche l'esame da parte del CIPE, con ciò dimostrando l'assoluta fragilità delle cifre e dei progetti in esso contenuti.

Sergio Michele PIFFARI (IdV), riservandosi di approfondire le problematiche poste dall'esame del DPEF e del cosiddetto « Allegato infrastrutture », rileva una palese contraddizione fra la dichiarata volontà del Governo di mettere da parte gli « squilli di tromba » e il richiamo alla concretezza contenuto nelle pagine iniziali dell'Allegato, da una parte, e il tono propagandistico e partigiano che, per altra parte, connota negativamente il contenuto dello stesso documento.

Osserva, quindi, che nell'Allegato ci si diffonde lungamente sulla necessità di una legge per Roma Capitale, ma non si dice nulla sulla realizzazione dell'EXPO 2015 a Milano. Ancora più grave è, a suo giudizio, il fatto che — mentre si sottolinea giustamente la necessità del ricorso alle società a capitale misto pubblico-privato — nulla si dice della positiva esperienza, che andrebbe ripresa e rilanciata su tutto il territorio nazionale, delle società miste fra ANAS e regioni, che ha introdotto concreti elementi di federalismo nel settore strate-

gico delle infrastrutture e che consente di « lasciare » davvero sul territorio una parte dei proventi derivanti dalla gestione delle opere realizzate. Nel condividere, inoltre, le critiche puntuali rivolte al Governo e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dal deputato Marantelli sulla Pedemontana Lombarda, ritiene che analoga denuncia debba essere svolta con riferimento ad opere quali la Tangenziale est di Milano o la Bre-Be-Mi, che, a leggere l'Allegato, sembrerebbero essere state bloccate dal precedente Governo, mentre è vero che il precedente Ministro ha operato per cercare di portare a soluzione problemi annosi, che riguardavano la realizzazione di tali opere. Conclude richiamando il Governo attuale a non avere paura di combattere insieme, al di là degli schieramenti e delle logiche di parte, la battaglia contro i fondamentalismi e i localismi del « no » e ad avere il coraggio di proseguire nell'azione di rafforzamento del ruolo delle regioni nella realizzazione delle infrastrutture e nel reperimento delle necessarie risorse finanziarie.

Ermete REALACCI (PD), nell'esprimere le proprie perplessità su un dibattito parlamentare sul DPEF che si svolge nella sostanziale disattenzione da parte del Governo, giudica estremamente deludente la manovra prospettata dall'Esecutivo, che ha visto già entrare in vigore, in un modo che giudica irrituale, talune delle sue misure portanti. In linea generale, peraltro, osserva che l'Italia può andare incontro, nei prossimi mesi, ad una fase di grande difficoltà, con un'inflazione reale che ha ormai superato il 3,5 per cento e con molte categorie di cittadini sotto forte pressione; tuttavia, il DPEF non è in grado di andare seriamente alle cause di questi problemi: il Paese, infatti, non ha un problema di competitività nelle esportazioni, che sono in realtà un punto di forza del sistema produttivo italiano, ma ha un problema di sostegno della domanda interna a fronte di squilibri reddituali e geografici. Segnala, in proposito, che il reddito *pro-capite* delle regioni del Centro-Nord è superiore a quello dell'intera Scan-

dinavia, sebbene vi siano enormi differenze nell'entità del reddito detenuto dai singoli cittadini di quelle aree, mentre il reddito *pro-capite* del Sud è inferiore a quello del Portogallo, nonostante il trasferimento di significative quantità di risorse pubbliche: è dunque evidente, a suo giudizio, l'esistenza di problemi di redistribuzione di reddito, fortemente diseguale tra e nelle diverse zone del Paese. Rileva, pertanto, che il DPEF non fa capire quali siano i veri problemi e, soprattutto, quali siano le prospettive verso le quali far marciare l'Italia.

Passando al contenuto dell'Allegato contenente il programma di infrastrutture strategiche, rileva che si tratta di un elenco totalmente vuoto, privo di reali priorità e sprovvisto anche di un passaggio formale al CIPE. Al contempo, rileva che il documento insiste in modo eccessivo sul concetto di « blocco ideologico » delle opere pubbliche da parte delle opposizioni locali, che sarebbe avvenuto negli anni passati; a suo avviso, invece, tale dato non rappresenta l'unico elemento al quale può essere imputato il ritardo nella realizzazione degli investimenti infrastrutturali, che va cercato in un complesso ben più ampio di fattori. A titolo di esempio, cita il caso dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, i cui lavori – in base al primo Allegato presentato dal Governo nel 2002 – avrebbero dovuto essere completati nel 2006, mentre ad oggi la loro conclusione sembra ancora molto lontana.

Si sofferma, infine, sulla assoluta mancanza di riferimenti alle politiche ambientali all'interno del DPEF, che contrasta in modo stridente con le indicazioni emerse dall'audizione del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, svolta nella giornata di ieri. In particolare, lamenta l'assenza di qualsiasi accenno ai temi dello sviluppo sostenibile e degli impegni assunti col Protocollo di Kyoto, sui quali, al contrario, i principali Paesi europei hanno costruito le proprie politiche economiche e finanziarie degli ultimi anni. Si tratta, a suo giudizio, di un elemento estremamente critico, che dimostra come il Governo non abbia inteso fare

alcuno sforzo per porre almeno il problema sul tappeto, mentre esso si è premurato di definire con chiarezza la proposta di ritorno all'energia nucleare, che riguarda una prospettiva di lungo periodo e di scarso interesse per il Governo in carica, se è vero che la prima centrale nucleare che potrà essere creata vedrà la luce, nella migliore delle ipotesi, nel 2018. Per tali ragioni, richiama l'attenzione della Commissione sull'attualità della sfida dei cambiamenti climatici e dello sviluppo sostenibile, che deve essere giocata in tempi quanto mai rapidi, con soluzioni che – al contrario di quanto lo stesso DPEF ha accuratamente evitato di fare – indichino le effettive priorità dei prossimi cinque anni.

Tino IANNUZZI (PD) denuncia non solo il ritardo con cui il cosiddetto « Allegato infrastrutture » è stato presentato al Parlamento, ma soprattutto il suo contenuto deludente, perché privo di qualsiasi ancoraggio concreto all'ammontare delle risorse finanziarie effettivamente disponibili e alla concreta individuazione delle opere da realizzare in via prioritaria. Osserva, inoltre, che tali lacune sono ancor più gravi in un momento nel quale è indispensabile « incrociare » la citata logica delle priorità con una cultura politica fondata sulla responsabilità e su una rinnovata capacità di assumere scelte indispensabili per il perseguimento dell'interesse generale e del bene comune. Ritiene, altresì, che nell'Allegato manchi ogni connessione fra le singole opere in esso elencate e gli obiettivi strategici del potenziamento delle reti e dei corridoi infrastrutturali europei, da un lato, e del trasferimento improcrastinabile di una quota rilevante degli attuali volumi di traffico dalle reti stradali alle ferrovie e alle « autostrade del mare », dall'altro.

Rileva, quindi, la mancanza di riferimenti seri alla necessità di modernizzare le reti idriche e la diminuzione grave delle risorse destinate all'infrastrutturazione del Mezzogiorno. Al riguardo, dopo aver denunciato il fatto che il decreto-legge cosiddetto « taglia ICI » ha prodotto un buco

delle risorse per le infrastrutture al Sud di circa 2 miliardi di euro, osserva con preoccupazione che, stando ai dati contenuti nell'Allegato, su un volume complessivo di circa 115 miliardi di euro in infrastrutture sottoposte al vaglio del CIPE, soltanto il 27 per cento è destinato alle opere nel Mezzogiorno. Ribadisce, quindi, l'esigenza che il Governo si dimostri capace di individuare concretamente un pacchetto di opere strategiche prioritarie, equamente distribuite su tutto il territorio nazionale, e di incrementare le risorse per infrastrutture destinate al Mezzogiorno.

Nel ricordare, inoltre, l'importanza strategica del progetto di alta velocità-alta capacità ferroviaria Napoli-Bari, del tutto assente nell'Allegato infrastrutture, rileva che, secondo quanto dichiarato dal presidente dell'ANAS, soltanto per il completamento della autostrada Salerno-Reggio Calabria occorrono 2,2 miliardi di euro, mentre per l'avvio della realizzazione del Ponte sullo Stretto sono necessari altri 2 miliardi di euro, richiamando il Governo all'ineludibile necessità di misurarsi con queste cifre.

Segnala, infine, l'esistenza di un grave problema legato al mondo degli appalti, dovuto al forte incremento dei prezzi delle materie prime necessarie al corretto funzionamento del comparto dell'edilizia, che rischia di produrre rovinose conseguenze sul piano dell'adempimento degli obblighi contrattuali nella esecuzione degli appalti di lavori pubblici. A tal fine, auspica che il Governo sappia assumere, con urgenza, le iniziative necessarie a scongiurare una paralisi del settore, anche mediante il ricorso a meccanismi di adeguamento rispetto alle oscillazioni dei prezzi, simili a quelli già sperimentati con una recente manovra finanziaria.

Mauro LIBÈ (UdC) giudica anzitutto apprezzabile la volontà espressa dal nuovo Governo di mantenere fede agli obblighi internazionali di finanza pubblica, precedentemente assunti dallo Stato italiano con la conferma dell'obiettivo del pareggio di bilancio entro questa legislatura. Ri-

tiene, tuttavia, di dover esprimere qualche dubbio sulle annunciate modalità di perseguimento di tale obiettivo, modalità che sembrano tradursi in una sostanziale smentita delle promesse elettorali di riduzione della pressione fiscale, letteralmente scomparsa dalla manovra finanziaria all'esame del Parlamento. Allo stesso modo, ritiene di dover segnalare con preoccupazione i pericoli derivanti dall'applicazione concreta dell'annunciata misura della cosiddetta « Robin Hood Tax », che, al di là degli aspetti puramente propagandistici, rischia di tradursi in un grave pregiudizio per i cittadini e per le famiglie, su cui società petrolifere e banche finirebbero, inevitabilmente, per scaricare i costi aggiuntivi derivanti dalla introduzione della citata imposta.

Sottolinea, quindi, che il suo gruppo non contrasta né critica le singole opere indicate nel cosiddetto « Allegato infrastrutture », ma non può non denunciare la mancanza, nel medesimo documento, di una chiara indicazione delle opere prioritarie, di una chiara individuazione dell'ammontare delle risorse pubbliche effettivamente disponibili e di quelle che si immagina arriveranno dal capitale privato e di una credibile indicazione dei tempi di completamento delle infrastrutture. In assenza di tali fondamentali elementi, il documento presentato rischia di tradursi in uno strumento meramente propagandistico, che allontana, anziché favorire, il perseguimento dell'obiettivo strategico dell'ammodernamento della rete infrastrutturale del Paese.

Roberto TORTOLI, *presidente*, in considerazione dell'imminente inizio di votazioni in Assemblea, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta, già fissata per il pomeriggio di oggi.

#### Sui lavori della Commissione.

Roberto TORTOLI, *presidente*, avverte che, in considerazione dell'andamento dei lavori parlamentari della corrente settimana, si è convenuto di prevedere che

l'esame in sede consultiva del decreto-legge n. 92 del 2008, già previsto per domani, sia anticipato all'odierna seduta pomeridiana, al termine dell'esame del DPEF, e che l'inizio dell'esame in sede referente delle proposte di legge relative all'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti sia rinviato alla prossima settimana; conseguentemente, fa presente che le sedute della Commissione già previste per domani non avranno luogo.

La Commissione prende atto.

**La seduta termina alle 9.45.**

#### INTERROGAZIONI

*Mercoledì 2 luglio 2008. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.*

**La seduta comincia alle 14.20.**

**5-00026 Mario Pepe (PD): Stato dei lavori della strada statale « Fortorina ».**

Il sottosegretario Mario MANTOVANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Mario PEPE (PD) prende atto della risposta del Governo, di cui si dichiara insoddisfatto, soprattutto perché essa non indica alcuna rassicurazione sulle prospettive e sui tempi di realizzazione dell'opera.

**5-00028 Mario Pepe (PD): Lavori relativi ad una galleria nella città di Benevento.**

Il sottosegretario Mario MANTOVANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Mario PEPE (PD) prende atto della risposta del Governo, di cui si dichiara molto insoddisfatto, sia per carenze nella tempistica sia per mancanza di prospettive certe di completamento dei lavori.

**5-00098 Tommaso Foti: Completamento dei lavori su un tratto della strada statale n. 45.**

Il sottosegretario Mario MANTOVANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Tommaso FOTI (PdL) si dichiara soddisfatto della risposta del Governo, che giudica tempestiva, pur dovendo esprimere un certo stupore per il fatto che i ritardi registratisi dipendano da una carenza di risorse finanziarie.

**5-00105 Tommaso Foti: Conformità alle norme sui requisiti acustici passivi degli edifici.**

Il sottosegretario Mario MANTOVANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Tommaso FOTI (PdL) si dichiara soddisfatto della risposta del Governo, che giudica completa ed esauriente.

**La seduta termina alle 14.30.**

**SEDE CONSULTIVA**

*Mercoledì 2 luglio 2008. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI indi del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.*

**La seduta comincia alle 14.30.**

**Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013.**

**Doc. LVII, n. 1.**

(Parere alla V Commissione).

*(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizione).*

La Commissione prosegue l'esame, rinviato nella seduta odierna.

Salvatore MARGIOTTA (PD), prima di porre all'attenzione della Commissione e del Governo, dal quale si attende utili chiarimenti, due questioni concrete, ritiene doveroso sottolineare la sua convinzione profonda sulla necessità che le politiche per la modernizzazione infrastrutturale del Paese diventino il terreno concreto di una concorde volontà delle forze politiche di far uscire l'Italia da una situazione di grave arretratezza, che incide pesantemente sulla qualità della vita quotidiana dei cittadini, delle famiglie e delle imprese.

Nel riconoscere, come peraltro ha già fatto in passato, alla cosiddetta « legge obiettivo » il merito di avere posto su basi nuove i temi relativi alle politiche infrastrutturali nel Paese, segnala criticamente che anche quest'anno l'Allegato presentato dal Governo si riduce a poco più di un elenco di titoli di opere, senza alcuna vera indicazione delle priorità infrastrutturali e senza alcuna quantificazione reale delle risorse effettivamente disponibili. Esprime, poi, una forte preoccupazione per il fatto che dallo stesso Allegato emerge con assoluta chiarezza che in sette anni dall'approvazione della « legge obiettivo », sono state assegnate alle opere infrastrutturali del Mezzogiorno soltanto il 22 per cento delle risorse complessivamente stanziato, a fronte di un formale impegno a destinare a Sud almeno il 38 per cento delle medesime risorse. Se, inoltre, a questo dato fortemente negativo si aggiunge che anno per anno si tende « naturalmente » a considerare prioritario il completamento delle opere già in fase di realizzazione, allora

appare ancor più evidente e grave la crisi della politica infrastrutturale del Mezzogiorno, che rischia di assumere contorni di irreversibilità e di inaccettabilità. Sotto questo profilo, ritiene che il Governo abbia il dovere di dare una risposta e di indicare gli strumenti e le scelte concrete per invertire la rotta e operare concretamente un riequilibrio delle risorse stanziare per le varie aree del Paese.

Un secondo dovere di chiarezza al quale – a suo avviso – il Governo non può sottrarsi riguarda, invece, il contenuto confuso dell'Allegato, in alcuni casi frutto di incomprensibili sovrapposizioni di infrastrutture. Al riguardo, richiama i contenuti in molti punti fra loro contrapposti della delibera CIPE n. 130 del 2006 e delle tabelle – contenute nell'Allegato in discussione – delle opere da realizzare entro il 2013, oltre che delle cosiddette opere portanti per il Mezzogiorno.

Conclusivamente, paventa il rischio grave che l'Allegato infrastrutture venga considerato dal Governo come un atto necessario esclusivamente sotto il profilo delle procedure parlamentari, con ciò portando ad uno svilimento del confronto sul suo contenuto, a un dibattito falsato e, in ultima istanza, ad un impoverimento dell'impegno di tutte le forze politiche per l'ammodernamento infrastrutturale del Paese.

Raffaella MARIANI (PD), anche per l'ampiezza e la puntualità dei temi e delle osservazioni svolte dai deputati del suo gruppo già intervenuti, ritiene di dover limitare il proprio intervento ad una schematica elencazione dei motivi di critica e di insoddisfazione rispetto al contenuto del DPEF e dell'Allegato sulle infrastrutture, che hanno indotto a predisporre una proposta alternativa di parere, di cui preannuncia la presentazione dopo la formalizzazione della proposta di parere del relatore.

Al riguardo, evidenzia anzitutto la mancanza nell'Allegato dell'indicazione delle vere priorità infrastrutturali e delle risorse finanziarie messe realmente a disposizione per la loro realizzazione. Sot-

tolinea, inoltre, che la lettura dello stesso Allegato contraddice clamorosamente gli impegni elettorali del Governo di centro-destra – che aveva promesso grandi investimenti e un rinnovato impegno finanziario dello Stato nel comparto infrastrutturale –, dal momento che le risorse pubbliche realmente messe a disposizione sembrano del tutto insufficienti e la maggiore novità politica sembrerebbe ridursi ad un continuo richiamo ad un ruolo e ad un impegno del tutto ipotetici del capitale privato. Inoltre, l'Allegato risulta gravemente lacunoso sul versante delicato e fondamentale del piano economico ma anche su quello sociale delle politiche abitative, cui sono dedicati solo generici riferimenti, privi di impegni precisi e coerenti con le misure già adottate dal precedente Governo con la legge finanziaria 2008. Rileva, quindi, che a fronte della sottrazione – a copertura del decreto-legge cosiddetto «taglia ICI» – delle risorse precedentemente stanziare per le infrastrutture nel Mezzogiorno, l'Allegato non contiene alcuna misura riequilibratrice in questa direzione.

Infine, giudica gravemente insufficiente l'Allegato anche sotto il profilo della mancanza di riferimenti e impegni affidabili e credibili sia in materia di difesa del suolo e di rinnovamento delle reti idriche, sia in materia di rafforzamento delle politiche per l'innovazione e il risparmio energetico e di utilizzo positivo della leva fiscale e di politiche di sostegno e di sviluppo delle tecnologie e dei materiali, diretti al consolidamento e all'implementazione di coerenti politiche di sviluppo eco-sostenibile.

Armando DIONISI (UdC) rileva anzitutto che quello delle politiche infrastrutturali dovrebbe essere il terreno fondamentale per una condivisione, fra tutte le forze politiche, dell'impegno per la modernizzazione e la competitività del Paese. Pur prendendo atto positivamente degli elementi che vanno delineandosi per quanto concerne la realizzazione della Torino-Lione, osserva tuttavia che l'Allegato sulle infrastrutture presenta almeno

due serie criticità: la prima è data dalla mancata indicazione delle priorità infrastrutturali in un quadro di risorse del tutto insufficienti; la seconda, invece, deriva dal fatto che, in questo quadro preoccupante di scarsità delle risorse disponibili, il Governo sembra puntare soltanto sul ruolo e sull'impegno del capitale privato nella realizzazione delle opere pubbliche, attraverso lo strumento della finanza di progetto. Rileva, inoltre, negativamente che né il DPEF né l'Allegato sulle infrastrutture forniscono elementi chiari e coerenti sul ruolo e sulle funzioni dell'ANAS e che negli stessi atti di governo manca una aperta presa di coscienza sull'importanza fondamentale di misure per lo sviluppo della portualità e per la connessione del sistema dei porti italiani con le reti infrastrutturali e commerciali europee.

Infine, anche sul terreno delle politiche abitative, rileva che il DPEF e l'Allegato infrastrutture risultano gravemente insufficienti rispetto alle esigenze e ai bisogni di una larga parte della popolazione, cui è necessario far fronte con risolutezza, attraverso il potenziamento di una rinnovata politica di edilizia residenziale e di costruzione di alloggi pubblici. Per tutte queste ragioni, preannuncia l'orientamento contrario del suo gruppo sui documenti all'esame della Commissione.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, essendosi così esaurite le richieste di intervento, chiede al relatore di indicare come la Commissione debba procedere nell'esame del provvedimento in titolo.

Manuela LANZARIN (LNP), *relatore*, avverte di avere predisposto una proposta di parere favorevole con condizione (*vedi allegato 5*), che presenta alla Commissione e di cui illustra sinteticamente il contenuto, raccomandandone l'approvazione.

Raffaella MARIANI (PD), considerata l'avvenuta presentazione di una proposta di parere favorevole da parte del relatore, presenta una proposta di parere alternativa (*vedi allegato 6*), sottoscritta anche da

altri deputati della Commissione, che conferma la contrarietà del suo gruppo sul provvedimento in esame.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI prende atto che sono state testé presentate due proposte di parere contrapposte e che la proposta alternativa di parere presentata dai deputati dei gruppi di opposizione si conclude con un giudizio contrario rispetto al contenuto del DPEF, che non può essere accettato dal Governo.

Mauro LIBÈ (UdC), intervenendo per una precisazione, fa presente che il rappresentante del Governo è tenuto a prestare la massima attenzione rispetto alle valutazioni riferite ad iniziative assunte dai gruppi di opposizione, considerato che il suo gruppo – in questa occasione – non ha sottoscritto la proposta alternativa di parere presentata dai deputati Mariani e altri.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI, nel prendere atto della precisazione del deputato Libè, esprime un orientamento favorevole rispetto alla proposta di parere del relatore, che conferma un giudizio positivo sull'impianto del DPEF, mentre dichiara di non potere che valutare negativamente la proposta alternativa di parere presentata dai deputati Mariani e altri.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, avverte che sarà ora posta in votazione la proposta di parere del relatore e che, ove questa fosse approvata, risulterebbe conseguentemente preclusa la proposta alternativa di parere presentata dai deputati Mariani e altri.

La Commissione approva, quindi, la proposta di parere favorevole con condizione formulata dal relatore, risultando conseguentemente preclusa la proposta alternativa di parere presentata dai deputati Mariani e altri.

**DL 92/08 Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica.****C. 1366 Governo.**

(Parere alle Commissioni riunite I e II).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione inizia l'esame.

Guido DUSSIN (LNP), *relatore*, rileva anzitutto che il decreto-legge in esame ha una importanza fondamentale per l'avvio e lo sviluppo dell'azione politica del nuovo Governo: il suo rilievo è testimoniato, anche simbolicamente, dal fatto che si tratta del primo provvedimento adottato dal Governo Berlusconi nel maggio scorso, con il dichiarato obiettivo di dare risposta al crescente sentimento di insicurezza dei cittadini, attraverso un complesso di misure dirette a contrastare più efficacemente la criminalità organizzata e l'immigrazione clandestina, ad ampliare i casi giudicabili per direttissima e a rafforzare la cooperazione fra polizia municipale e forze dell'ordine, oltre che a conferire nuovi poteri ai sindaci in materia di sicurezza urbana.

Osserva, quindi, che il provvedimento non contiene norme di diretto interesse per la Commissione: più precisamente, nel decreto-legge ci sono alcune disposizioni che – a suo avviso – è opportuno segnalare alla Commissione, anche se esse non presentano elementi di sostanziale novità oppure ricadono nella competenza primaria di altre Commissioni. Cita, ad esempio, l'articolo 5 del provvedimento in esame, che introduce un nuovo reato con il quale si punisce la cessione a titolo oneroso di un immobile a un cittadino straniero irregolarmente soggiornante nel territorio dello Stato. La pena prevista per questo nuovo reato è quella della reclusione da sei mesi a tre anni, cui si aggiunge la confisca dell'immobile in questione. Inoltre, la norma prevede che le somme ricavate dalla vendita dei beni confiscati sono devolute al potenziamento delle attività di prevenzione e repressione dei reati in tema di immigrazione clandestina.

Osserva che anche il successivo articolo 6, comma 6, del decreto-legge ha un qualche attinenza con le competenze della Commissione: esso, infatti, attribuisce ai sindaci, nei casi di emergenza dovuti – fra l'altro – ad inquinamento atmosferico o acustico, il potere di disporre la modifica degli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi e dei servizi pubblici, nonché dei pubblici uffici. In realtà, fa presente che la norma in questione non contiene novità sostanziali, dato che si limita a riprodurre, alla lettera, una norma già contenuta nell'articolo 54 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali (decreto legislativo n. 267 del 2000). Rileva che, in buona sostanza, sia pure in un contesto complessivo di giusto rafforzamento e di valorizzazione dell'apporto degli enti locali e del ruolo dei sindaci per la garanzia del diritto dei cittadini alla sicurezza, la disposizione in questione non muta il quadro ordinamentale di interesse della Commissione, provvedendo unicamente alla rinumerazione (da 3 a 6) di un comma del citato articolo 54 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali.

Allo stesso modo, segnala che nessuna modifica sostanziale è apportata da una ulteriore disposizione del decreto-legge di interesse della Commissione, vale a dire dall'articolo 9: anche in questo caso, infatti, pur inserendosi in un complessivo disegno di rafforzamento delle misure di contrasto dell'immigrazione clandestina, la norma in questione si limita, con riferimento agli ex « Centri di permanenza temporanea », a rinominarli in « Centri di identificazione ed espulsione », senza tuttavia modificare la connessa disciplina in materia urbanistica o edilizia.

In conclusione, ribadito il convincimento circa la rilevanza fondamentale del provvedimento nel suo complesso e preso atto della assoluta marginalità dei profili di diretto interesse della Commissione, ritiene che si possa senz'altro esprimere un parere favorevole sul provvedimento in esame.

Elisabetta ZAMPARUTTI (PD) rileva preliminarmente la difficoltà di lavorare in un clima e con una metodologia che limitano gravemente i tempi per l'approfondimento e il confronto sui temi oggetto dei lavori della Commissione. Quanto al merito del provvedimento in esame, rileva, su un piano generale, che quello della sicurezza dei cittadini è un falso problema, che non richiederebbe alcun intervento straordinario sul piano legislativo come quello attuato dal Governo. Esso rischia anzi – come nel caso dell'ampliamento dei poteri dei sindaci in materia di tutela della sicurezza urbana – di produrre pericolose conseguenze e « sconfinamenti di campo ». A suo avviso, il problema reale è costituito dall'aumento della percezione dell'insicurezza da parte dei cittadini (com'è confermato anche dalle indagini condotte dall'ISTAT), ma questo problema rimanda al ruolo dei mezzi di comunicazione di massa e all'uso che gli stessi fanno del tema della sicurezza, come è ampiamente dimostrato dal continuo aumento delle notizie di cronaca nera e di criminalità diffuse nel periodo 2003-2007 (in cui tali notizie sono passate dal 10 al 24 per cento), con una vera e propria impennata in coincidenza con il varo di uno dei migliori provvedimenti del Governo Prodi, vale a dire l'indulto carcerario.

Per queste ragioni, annuncia il suo voto decisamente contrario rispetto alla proposta di parere favorevole formulata dal relatore.

Mauro LIBÈ (UdC) intende preliminarmente contestare la rapidità con cui la Commissione è costretta ad affrontare, nella seduta odierna, un provvedimento di estrema delicatezza. Al riguardo, peraltro, sottolinea l'anomalia della relazione svolta dal relatore, che non ha fornito alcuna indicazione sul contenuto dell'articolo 2-ter del provvedimento in esame, che prevede una sospensione generalizzata dei processi penali, includendo in tal modo anche i processi che riguardano i reati ambientali. Considerata la rilevanza che tali reati hanno per le competenze della

VIII Commissione, invita il relatore a chiarire le ragioni della mancata menzione di tale questione nella sua proposta di parere e, in ogni caso, ad esprimere le sue valutazioni sul merito del problema relativo alla sospensione dei processi relativi ai reati ambientali.

Guido DUSSIN (LNP), *relatore*, dichiara di comprendere la serietà della questione posta dal deputato Libè; tuttavia, rileva che la materia dei reati ambientali è una materia di tradizionale competenza della II Commissione, mentre la sua relazione si è limitata ad illustrare le tematiche di stretta competenza della VIII Commissione.

Tommaso FOTI (PdL) conferma che nelle ultime legislature la II Commissione ha sempre avuto la competenza primaria in sede referente per i progetti di legge relativi ai reati ambientali.

Carmen MOTTA (PD) esprime le proprie perplessità per la fretta con cui i gruppi di maggioranza sembrano voler concludere l'esame del provvedimento e per l'ingiustificata reattività rispetto a questioni legittimamente poste da rappresentanti dei gruppi di opposizione. Rileva, peraltro, che i problemi recati dal decreto-legge in esame non sollevano soltanto questioni tecniche, ma investono anche profili di natura politica, che possono essere affrontati dalla Commissione a prescindere dalla stretta osservanza dei limiti di competenza.

Osserva, altresì, che su molte norme del provvedimento si sarebbe potuta verificare l'esistenza di una condivisione tra maggioranza e opposizione, ma l'introduzione nel testo di disposizioni ultronee ha reso inutile tale verifica e ha portato ad una assoluta contrarietà di merito da parte del suo gruppo. In particolare, stigmatizza il fatto che non si voglia riflettere sul danno provocato dalla sospensione dei processi per i reati ambientali, tra i quali segnala quelli che riguardano lo smaltimento illecito dei rifiuti tossici. Sottolinea, inoltre, che la sospensione dei processi riguarderà

anche fenomeni di evidente allarme sociale e creerà un grave blocco nel funzionamento del sistema giudiziario, con le cancellerie dei tribunali che saranno intasate dai provvedimenti attuativi della richiamata disposizione.

In conclusione, preannuncia il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere favorevole del relatore, invitando i gruppi di maggioranza, per il futuro, ad un più pacato confronto sui temi di merito ed al rispetto reciproco dei ruoli svolti nella quotidiana attività parlamentare.

Roberto TORTOLI, *presidente*, nel ricordare che la necessità di anticipare ad oggi l'espressione del parere sul provvedimento in esame è stata frutto di una valutazione circa l'opportunità di non svolgere sedute della Commissione nella giornata di domani, in cui non sono previste votazioni in Assemblea, giudica corretto l'intervento testé svolto dal deputato Motta, i cui contenuti di metodo potranno essere affrontati nell'odierna riunione dell'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi.

Ermate REALACCI (PD) ritiene che in una materia delicata, come quella recata dal provvedimento in esame, non sia il caso di usare vuoti formalismi, anche perché sarebbe facile richiamare numerosi precedenti di pareri resi dalla Commissione, anche nella passata legislatura, nei quali si formulavano osservazioni alle Commissioni di merito in ragione, più che della competenza, della sensibilità politica e del ruolo specifico che si riteneva indispensabile venisse riconosciuto alla VIII Commissione. Nel merito, ritiene che una equilibrata soluzione potrebbe consistere nell'inserimento nel parere alle Commissioni riunite I e II di una specifica osservazione, con la quale si chieda di tenere conto del fatto oggettivo che i reati ambientali sono fra quelli che destano maggiore allarme sociale e producono maggiore insicurezza fra i cittadini. Al riguardo, dunque, sollecita l'adozione di una decisione che favorisca l'esclusione dei processi per il perseguimento dei reati in

materia ambientale da quelli per i quali il decreto-legge in esame prevede la sospensione. In caso contrario, chiede ai deputati dei gruppi di maggioranza di indicare la ragione per la quale la Commissione dovrebbe esaminare e approvare nei prossimi giorni — come da calendario — le proposte di legge istitutive di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti, quando con il provvedimento in esame si decreta legislativamente il blocco di tutti i processi e di tutte le indagini sui reati ambientali commessi nel passato.

In conclusione, rinnova al relatore la richiesta di riconsiderare la proposta di parere formulata in precedenza e di inserire nella stessa una osservazione coerente con la funzione esercitata in passato dalla VIII Commissione, in modo da tradurre positivamente sul piano dell'attività parlamentare il patrimonio di sensibilità politica della Commissione stessa.

Guido DUSSIN (LNP), *relatore*, ribadisce che il provvedimento in esame contiene realmente pochi punti di stretta competenza della Commissione, precisando che il tema della sospensione dei processi, di cui all'articolo 2-ter, riguarda norme penali e processuali tradizionalmente di competenza della II Commissione. Nel confermare, pertanto, la sua proposta di parere favorevole, si dichiara disponibile ad affrontare eventuali proposte dei gruppi di opposizione che intendano sottolineare il profilo della tutela ambientale, ma a condizione che ciò sia coerente con le competenze della VIII Commissione e non investa tematiche che, sia pur degne della massima attenzione, rientrano tra gli ambiti di attribuzione di altre Commissioni permanenti.

Tommaso FOTI (Pdl) ritiene che la polemica sollevata in questi giorni, a più riprese, sul tema dei reati ambientali risulti piuttosto forzata, considerato anche che tra le esclusioni dell'articolo 2-ter vi è anche la fattispecie dell'associazione a delinquere e che non vi è alcun grave reato ambientale che non presenti questa specifica fattispecie. Ribadisce, inoltre, che

valutazioni sull'articolo 2-ter del provvedimento in esame, soprattutto se queste sono frutto di sollecitazioni « di parte », potrebbero rappresentare una sorta di « invasione di campo » rispetto alle competenze di altre Commissioni permanenti.

Giudica, al contrario, più opportuno sollevare la questione della locazione di immobili, che al momento non prevede alcuna ipotesi di specifica perseguibilità nei casi di subaffitto; preannuncia, pertanto, la presentazione in Assemblea di un apposito ordine del giorno sull'argomento.

Mauro LIBÈ (UdC), intervenendo per una precisazione, rileva che il richiamo all'esclusione dei reati ambientali dall'articolo 2-ter non può essere considerato come una sollecitazione « di parte », poiché rappresenta un dovere per l'intera VIII Commissione l'essere sensibile nei confronti di tale argomento.

Carmen MOTTA (PD) ritiene che il relatore – nel caso in cui avesse davvero compreso l'importanza della questione sollevata dai gruppi di opposizione – dovrebbe compiere un ulteriore sforzo di elaborazione, integrando la sua proposta di parere con una specifica osservazione che rimetta, quantomeno, alla Commissione di merito la valutazione circa l'opportunità di escludere i reati ambientali dalla sospensione dei processi di cui all'articolo 2-ter.

Sergio Michele PIFFARI (IdV), nel condividere le osservazioni svolte da diversi deputati dei gruppi di opposizione sull'opportunità che la Commissione esprima un parere in coerenza con la sensibilità po-

litica che la stessa esprime in materia di reati ambientali, ritiene che – in relazione alla problematica sollevata dal deputato Tommaso Foti – sussistano non poche difficoltà a percorrere una strada coerente sulla questione dei contratti di subaffitto degli immobili, stante la sostanziale impossibilità pratica di provare, nei confronti di immigrati irregolari, anche solo la sussistenza di rapporti contrattuali onerosi.

Sergio PIZZOLANTE (Pdl) giudica inutile e superflua la discussione testé svolta sulle competenze della Commissione, poiché il problema della sospensione dei processi è un problema di natura esclusivamente politica. Al riguardo, sottolinea la sua personale contrarietà rispetto alla scelta, già effettuata dal Senato, di inserire esclusioni di singole fattispecie dalla sospensione dei processi; a maggior ragione, si dichiara contrario rispetto all'esclusione dei reati ambientali.

Guido DUSSIN (LNP), *relatore*, alla luce degli elementi emersi dal dibattito, ribadisce la proposta di esprimere parere favorevole sul provvedimento in esame.

La Commissione approva, quindi, la proposta di parere favorevole del relatore.

**La seduta termina alle 15.30.**

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

*Mercoledì 2 luglio 2008.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.30 alle 15.40.

ALLEGATO 1

**Interrogazione n. 5-00026 Mario Pepe (PD): Stato dei lavori  
della strada statale « Fortorina »**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

La variante alla statale 212 « della Val Fortore » ed ex strada statale 369 « Appulo Fortorina », dal bivio di Pietrelcina a San Bartolomeo in Galdo, si inserisce nel contesto della rete stradale della Regione Campania, e collega le zone interne della Val Fortore con Benevento e gli altri capoluoghi delle province campane, secondo lo schema adottato dal Piano regionale dei trasporti.

Nella sua interezza, l'infrastruttura realizza la continuità di un asse trasversale di collegamento est-ovest tra il Tirreno e l'Adriatico arrivando fino alla statale 17 nella provincia di Foggia.

L'intervento è finalizzato a ridurre l'isolamento delle zone interne offrendo così opportunità di sviluppo socio-economico alle comunità della Val Fortore, con un collegamento diretto tra Pietrelcina e San Giovanni Rotondo.

La tratta Benevento-Pietrelcina, dell'estesa di chilometri 6, è in esercizio da diversi anni mentre i tre lotti successivi, da Pietrelcina a San Marco dei Cavoti, sono stati unificati in un maxi lotto di circa 17 chilometri.

I lavori, consegnati nell'agosto 2007 ed attualmente in corso di esecuzione, dovranno essere ultimati entro l'anno 2010.

La tratta in prosecuzione, che avrà come caposaldo iniziale il termine del lotto in costruzione in località San Marco dei Cavoti e confluirà sulla Statale 17 nei pressi dell'abitato di San Bartolomeo in Galdo, è attualmente in fase di progettazione.

Tale tratta è compresa nel Piano ANAS di appaltabilità 2007-2011 (area d'inseribilità) con una previsione di spesa pari a euro 195.500.000,00.

## ALLEGATO 2

**Interrogazione n. 5-00028 Mario Pepe (PD): Lavori relativi ad una galleria nella città di Benevento****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla galleria Avellola situata lungo la statale n. 7 « Appia » nei pressi della città di Benevento, l'ANAS SpA ha fatto conoscere che, a seguito di copiose venute di acqua provenienti dalla calotta e conseguenti allagamenti del piano viabile, nel 2006 è stato chiuso al traffico il fornace destro della galleria nella direzione Autostrada Napoli-Bari, mentre nell'altro fornace è stato organizzato il doppio senso di circolazione.

Nell'ottobre 2006, è stata redatta apposita perizia per « lavori di manutenzione straordinaria per il rifacimento delle opere di smaltimento delle acque di infiltrazione del fornace destro della galleria Avellola tra le progressive chilometriche 261+850 e 262+850, incluso il rifacimento della pavimentazione ».

La relativa gara, per problemi finanziari, è stata effettuata nel 2007 e l'aggiudicazione definitiva è stata disposta il 7 aprile 2008 a favore dell'Impresa Eurostrade Srl.

All'esito delle attività amministrative di rito si è proceduto alla consegna dei lavori in data 26 maggio 2008.

La durata dei lavori è di 70 giorni, per cui l'ultimazione e la conseguente riapertura al traffico di entrambi i fornaci della galleria è prevista per il 3 agosto 2008. I lavori sono diretti e vigilati come di consueto secondo le previsioni del Regolamento.

Sono, inoltre, in fase di progettazione i lavori di adeguamento degli impianti tecnologici della galleria, previsti per il 2009.

ALLEGATO 3

**Interrogazione n. 5-00098 Tommaso Foti: Completamento dei lavori  
su un tratto della strada statale n. 45**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

I lavori di ammodernamento della strada statale 45 «Val di Trebbia», nel tratto compreso tra la località Pierino e Rio Cernusca, sono stati oggetto di procedura concorsuale, regolarmente bandita, ed il cui esito finale si è realizzato peraltro solo nello scorso mese di maggio, anziché nei primi mesi del corrente anno.

Tale slittamento temporale rispetto alla data prevista è da ascrivere a temporanee difficoltà finanziarie, nelle more dell'approvazione del contratto di programma 2007.

La gara è stata aggiudicata il 28 maggio scorso e si è in attesa del completamento dei conseguenti adempimenti necessari e propedeutici alla consegna dei lavori.

## ALLEGATO 4

**Interrogazione n. 5-00105 Tommaso Foti: Conformità alle norme sui requisiti acustici passivi degli edifici****TESTO DELLA RISPOSTA**

La legge quadro sull'inquinamento acustico legge 26 ottobre 1995, n. 447 stabilisce, all'articolo 3 comma 1, le competenze dello Stato in materia. Tali competenze consistono, tra l'altro, nell'emana- zione di molteplici decreti attuativi. Tra questi si evidenziano:

1. la determinazione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministero dell'ambiente, di concerto, tra gli altri, con il Ministero dei lavori pubblici dei requisiti acustici delle sorgenti sonore e dei requisiti acustici passivi degli edifici e dei loro componenti allo scopo di ridurre l'esposizione umana al rumore;

2. l'indicazione, con decreto del Mi- nistro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'ambiente, dei criteri per la progettazione, l'esecuzione e la ristrutturazione delle costruzioni edilizie e delle infrastrutture ai fini della tutela dall'in- quinamento acustico.

La legge medesima dispone altresì che i succitati provvedimenti attuativi devono essere armonizzati con le direttive del- l'Unione europea e sottoposti ad aggiornamento e verifica in funzione di nuovi elementi conoscitivi o di nuove situazioni.

La legge in questione stabilisce quindi le competenze delle Regioni e dei Comuni in materia di inquinamento acustico.

Ciò premesso, si conferma che il de- creto del Presidente del Consiglio dei mi- nistri 5 dicembre 1997 citato nell'interro- gazione ed emanato in attuazione della legge quadro n. 447 del 1995, ha deter-

minato i requisiti acustici delle sorgenti sonore interne agli edifici ed i requisiti acustici passivi degli edifici e dei loro componenti in opera senza tuttavia inse- rire nel testo legislativo, come corretta- mente rilevato dall'onorevole interrogante, disposizioni ed indirizzi di tipo procedu- rale per rendere attuative le norme intro- dotte e quindi, per garantire in concreto la conformità degli edifici ai suddetti requi- siti acustici.

Il Consiglio Superiore dei lavori pub- blici, già nell'anno 2003, in risposta ad un quesito formulato dall'Ordine professio- nale degli ingegneri, aveva rilevato alcune carenze del suddetto decreto del Presi- dente del Consiglio dei ministri con par- ticolare riferimento alla definizione dei parametri riportati nella Tabella « B » e nell'indicazione delle modalità di verifica dei requisiti acustici.

Il Consiglio superiore dei Lavori Pub- blici ritiene opportuna una rivisitazione dell'intero testo del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1997 ricor- dando, tuttavia, che la stessa legge 447 del 1995 ha individuato il Ministero dell'am- biente come Dicastero proponente al quale spetta, quindi, la proposta di modifiche al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri stesso mentre per il Ministero dei lavori pubblici, oggi Infrastrutture e Tra- sporti, spetta soltanto il « concerto » su tale proposta.

Tuttavia, la legge n. 447 del 1995 at- tribuisce alcune competenze direttamente al Ministero dei lavori pubblici relativa- mente alla definizione dei criteri per la progettazione, l'esecuzione e la ristruttu-

razione delle costruzioni edilizie e delle infrastrutture dei trasporti ai fini della tutela dall'inquinamento acustico.

A riguardo, con decreto del Ministro dei lavori pubblici del 7 settembre 1996, era stata istituita una Commissione di studio per la predisposizione di uno schema di normativa tecnica ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera *f*) della legge n. 447 del 1995.

Sulla bozza di decreto predisposta dalla Commissione di studio, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva espresso la necessità di apportare modifiche al testo proposto evidenziando, altresì, l'opportunità che i decreti previsti dalla legge n. 447 del 1995 fossero coordinati tra di loro per rispondere più adeguatamente alle finalità della legge.

Grazie anche alle sensibilizzazioni recepite tramite l'interrogazione presentata

dall'onorevole Foti, è quindi intenzione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, per la parte di propria competenza attribuitagli dalla legge quadro sull'inquinamento acustico, di provvedere quanto prima a riprendere l'esame della materia proseguendo nel lavoro svolto.

In tal senso si sta valutando l'istituzione di una Commissione incaricata di predisporre il testo di decreto tenendo conto dei necessari aggiornamenti e delle verifiche derivanti da eventuali nuovi elementi conoscitivi o di nuove situazioni così come espressamente previsto dalla legge.

Sarà inoltre cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coordinare la materia con il Ministero dell'ambiente parimenti coinvolto nella predisposizione dei decreti attuativi avvalendosi del supporto del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

## ALLEGATO 5

**Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013 (Doc. LVII, n. 1)****PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

esaminato il documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013 (Doc. LVII, n. 1), con il relativo Allegato I, contenente il « Programma delle infrastrutture strategiche », ai sensi della legge n. 443 del 2001;

valutati positivamente gli obiettivi strategici dell'azione del Governo, che si incentrano su quattro punti cardine: riduzione del costo complessivo dello Stato; miglioramento dell'efficacia della pubblica amministrazione, nel quadro di una riforma in senso federalistico dello Stato; diminuzione degli oneri burocratici; sostegno allo sviluppo economico;

rilevato che la strategia di intervento del Governo comprende un'azione mirata a promuovere lo sviluppo economico in modo duraturo, attraverso una serie di iniziative innovative, tra le quali, con riferimento ai settori di più diretta competenza della VIII Commissione:

la concentrazione degli interventi del Fondo per le Aree Sottoutilizzate a favore di alcuni settori strategici, con particolare riferimento alle infrastrutture, ai servizi di trasporto, alla tutela dell'ambiente e al trattamento dei rifiuti;

la produzione di energia nucleare attraverso la definizione delle tipologie degli impianti, delle procedure autorizzative e dei criteri di localizzazione dei siti;

l'adozione di un « Piano Casa » rivolto all'incremento del patrimonio immobiliare ad uso abitativo, con il coinvolgimento di capitali pubblici e privati, destinati prioritariamente alla prima casa per le categorie sociali svantaggiate;

preso atto che, nonostante il DPEF detti le linee di fondo dell'azione politica del Governo senza sviluppare nel dettaglio gli obiettivi programmatici dei singoli settori di intervento, molti degli argomenti e degli obiettivi del programma del Governo sono stati affrontati già nella prima manovra economica del Governo, quella contenuta nel decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112;

preso atto che la Commissione ha comunque potuto esaminare, in sede di esame del DPEF, anche il cosiddetto « Allegato infrastrutture », il quale, nonostante non risulti ancora esaminato dal CIPE, è stato comunque opportunamente presentato in tempo utile al Parlamento e risponde ai requisiti previsti dall'articolo 1, comma 1-*bis*, della legge n. 443 del 2001;

riconosciuto, altresì, con riguardo alla programmazione delle opere infrastrutturali strategiche, il chiaro sforzo compiuto dal Governo nel definire le linee programmatiche del prossimo quinquennio, ossia dell'intera legislatura;

rilevato un reale incremento della dotazione infrastrutturale del Paese, a circa 7 anni dall'avvio del Piano decennale

della « legge obiettivo », che ha portato il livello di infrastrutturazione del Paese tra i primi dieci della Comunità Europea, attivando contestualmente un volano di circa 58 miliardi di euro, che dimostra la stretta dipendenza tra efficienza dell'offerta trasportistica e logistica e crescita del PIL;

rilevato, altresì, che la stretta corrispondenza del Piano decennale della « legge obiettivo » alle scelte comunitarie delle reti TEN qualifica il programma decennale della stessa « legge obiettivo » come un sistema organico e un programma coerente con le esigenze del Paese nell'ambito comunitario;

valutate positivamente le soluzioni evidenziate dal Governo per superare l'ostacolo della limitatezza delle risorse pubbliche, che sono l'adeguato coinvolgimento di capitali privati, l'utilizzo di parte dei cespiti da IVA e da accise e l'ottimizzazione delle risorse comunitarie;

valutata positivamente la scelta del Governo di stabilire, attraverso un aggiornamento dello stato di attuazione delle opere e delle disponibilità finanziarie, un quadro di interventi prioritari che riproduce fedelmente quanto definito nel tempo dalle delibere del CIPE e dalle richieste delle regioni, e che comprende le opere bloccate, mirando a concludere entro la fine della legislatura il programma degli interventi;

rilevando che il disegno di legge finanziaria 2009 dovrà, conseguentemente, garantire le risorse economiche necessarie per permettere l'attuazione del programma infrastrutturale della « legge obiettivo », come definito dal Governo;

preso atto, quindi, della positiva impostazione dei documenti di programmazione infrastrutturale inviati al Parlamento e giudicato ora importante — per consentire un definitivo ed efficace « salto di qualità » — comprendere come le priorità indicate nell'Allegato contenente il programma di infrastrutture strategiche possano conformarsi agli indirizzi di ca-

rattere generale, fortemente sostenuti anche a livello parlamentare — quali, ad esempio, la sostenibilità ambientale, l'intermodalità, la riduzione del trasporto su gomma e l'incentivazione di quello su rotaia, il collegato trasferimento di merci e passeggeri dalla strada alle ferrovie e al mare — facendo in modo che l'ambizioso programma infrastrutturale sia sempre più chiaramente inquadrabile in una coerente logica di sistema;

preso atto che il DPEF preferisce non intervenire nella materia dell'ambiente, rinviando opportunamente alla prossima manovra finanziaria di fine settembre il compito di indicare gli strumenti con i quali dare attuazione agli indirizzi del nuovo Governo in tema di sviluppo sostenibile, cambiamenti climatici e politiche energetiche, come enunciati nella condivisibile relazione del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, svolta presso la VIII Commissione nella giornata di martedì 1° luglio;

raccomandato, pertanto, che nel disegno di legge finanziaria 2009 siano contenute le misure necessarie a far sì che l'obiettivo prioritario del Governo, per quanto riguarda le politiche ambientali, sia lo sviluppo sostenibile, capace di coniugare crescita economica e difesa del patrimonio naturale, culturale e paesaggistico del Paese, da considerare non solo come grande risorsa nazionale da tutelare ma come volano di sviluppo, anche alla luce del fatto che la « bolletta energetica » del Paese, pesantemente condizionata dal crescente prezzo del petrolio, e gli impegni internazionali per la riduzione dei « gas serra » rendono il modello di sviluppo fino ad oggi perseguito di difficile sostenibilità, sia economica che politica;

auspicato, dunque, il rafforzamento della via delle energie rinnovabili, del risparmio energetico, della ricerca tecnologica, come chiavi di volta dello sviluppo futuro, secondo linee di intervento che

promuovano la semplificazione legislativa, la fiscalità ambientale, l'energia pulita, la gestione e l'uso del territorio, la gestione delle risorse idriche e la comunicazione ambientale;

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con la seguente condizione:*

valuti la Commissione di merito, ai fini dell'approvazione della risoluzione in Assemblea ai sensi dell'articolo 118-bis, comma 2, del Regolamento, l'esigenza di tenere in considerazione le indicazioni di cui in premessa.

## ALLEGATO 6

**Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013 (Doc. LVII, n. 1)****PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE PRESENTATA DAI DEPUTATI MARIANI, MARTELLA, REALACCI, PIFFARI, MONAI, BOCCI, IANNUZZI, MARGIOTTA, ESPOSITO, MASTROMAURO, MOTTA, MARANTELLI, VIOLA, GINOBLE E MORASSUT**

La VIII Commissione,

esaminato il Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica (DPEF) per gli anni 2009-2013;

premesso che:

a legislazione invariata e a regolamenti parlamentari vigenti, la sessione di bilancio ha regole ben precise, nei tempi e nei modi, prevedendo che:

1. entro il 30 giugno sia presentato: il DPEF (che indica gli andamenti tendenziali e programmatici) e il DDL di assestamento di bilancio per l'anno in corso.

2. entro il successivo 30 settembre siano presentati il DDL di bilancio e contestualmente il DDL finanziaria, nonché la Relazione previsionale e programmatica e l'eventuale nota di aggiornamento al DPEF.

l'approvazione da parte delle Camere del DPEF, mediante una risoluzione con cui si impegna il Governo sui saldi ed, eventualmente, sui contenuti della manovra, non rappresenta un atto formale a carattere meramente programmatico, ma costituisce l'atto di codeterminazione di decisioni vincolanti per la fase di bilancio che, di norma, è successiva;

paradossalmente, stavolta la tempistica viene invertita: è la manovra che

anticipa e vincola il DPEF e non il contrario. È una grave violazione delle prerogative del Parlamento, cui la Costituzione attribuisce con l'articolo 81 una funzione di indirizzo e controllo in ordine alla destinazione e allocazione delle risorse pubbliche in relazione ai fini da perseguire nell'interesse della collettività;

considerato che:

la politica economica del Governo, illustrata dal DPEF 2009-2013, non è all'altezza dei problemi del Paese ed è controproducente ai fini dell'aggiustamento della finanza pubblica. Essa non affronta le vere priorità: l'anemia della produttività e la perdita di potere d'acquisto dei redditi da lavoro e pensione;

l'assenza di interventi significativi per lo sviluppo e per il sostegno al potere d'acquisto delle famiglie è riflessa dalle previsioni sull'andamento della produttività e del Pil nell'arco temporale della legislatura: anche per l'ultimo anno della previsione (2013), l'aumento della produttività è inferiore all'1 per cento e permane un significativo differenziale di crescita con i Paesi dell'area-euro;

sull'andamento dei redditi da lavoro e, conseguentemente, della domanda interna, pesa l'obiettivo di inflazione programmata. Il Governo ha indicato un'inflazione programmata dell'1,7 per cento per l'anno in corso e del 1,5 per cento dal 2009 in poi, un livello troppo basso per

essere credibile che potrebbe generare conflittualità, incertezze, ritardi nella negoziazione e, inevitabilmente, effetti negativi sugli investimenti e sui consumi;

per quanto riguarda la finanza pubblica, la correzione per il 2009 avverrà attraverso un aumento della pressione fiscale, che nel quadro programmatico rimane significativamente al di sopra degli andamenti tendenziali, e una riduzione delle spese per gli investimenti, nonostante l'enorme deficit infrastrutturale di cui soffre il Paese, esattamente il contrario di ciò che sarebbe necessario per rilanciare l'economia;

infatti, nonostante l'ipotizzata riduzione della spesa per 35 miliardi, l'impegno di riportare il bilancio in pareggio nel 2011 non avviene attraverso riduzioni di imposte che anzi vengono aumentate per oltre 5 miliardi a partire dal 2009;

l'azione correttiva si concentrerà principalmente sulla spesa pubblica. Oltre ai previsti risparmi di spesa per le Amministrazioni Centrali per un ammontare pari a circa 14,5 miliardi nel triennio, di cui circa 5 miliardi nel 2009, il DPEF prevede misure specifiche, con un effetto di recupero pari nel triennio a circa 20 miliardi, che si concentreranno in particolare nei settori del pubblico impiego, della finanza decentrata, dalla quale dovranno provenire 9,2 miliardi di euro di risparmi nel triennio, di cui un terzo nel 2009, della sanità, che dovrà fornire risparmi per 3 miliardi dal 2010 e della previdenza;

essendo molti servizi sociali forniti dagli enti territoriali questo si tradurrà in una riduzione dei servizi e delle garanzie sociali essenziali, con l'inevitabile e ulteriore peggioramento del potere d'acquisto di salari e pensioni;

sul piano della crescita economica, le stime del DPEF vanno dallo 0,9 per cento del 2009 all'1,5 per cento del 2011, con una media nel triennio dell'1,2 per cento, una crescita così bassa che rivela implicitamente lo scetticismo dello stesso

Governo circa l'efficienza della manovra a favore dello sviluppo e tale da far sembrare irrealizzabili gli obiettivi di finanza pubblica, primo fra tutti il pareggio di bilancio nel 2011;

sono completamente assenti misure di rilancio dei consumi interni mediante un incremento del reddito disponibile della famiglie;

valutato che, nelle materie di propria competenza:

per quanto riguarda le politiche infrastrutturali:

l'allegato infrastrutture al DPEF, non esaminato dal Cipe e dalla Conferenza Stato Regioni, con toni propagandistici dipinge un quadro trionfalistico relativo al periodo 2001-2005 che non corrisponde nel modo più assoluto alla realtà.

Il quadro di riferimento programmatico per le grandi infrastrutture, definito alla fine del 2001 dalla legge obiettivo (legge n. 443 del 2001) ha mostrato con il tempo una evidente difficoltà sia per quanto riguarda le modalità di finanziamento sia per quanto concerne i tempi di attuazione.

Il DPEF 2005-2008 forniva, a tre anni dall'avvio del programma, un primo bilancio dei risultati. A documentare le promesse non mantenute si sono inoltre succeduti nel tempo autorevoli studi di ANCE, Corte dei conti, Camera dei deputati, Cresme e il Cipe con la delibera del 6 aprile 2006, n. 130.

Vi è un aumento delle opere strategiche e delle esigenze finanziarie. Rispetto ai 125 miliardi del 2001 il costo complessivo nel luglio 2007 è stato stimato in 305 miliardi. 228 opere e 358 interventi di difficile realizzazione in seguito alla sovrapposizione di competenze. I finanziamenti di molti progetti risultano piuttosto contenuti e non adeguati a un concetto di « Grandi Infrastrutture ». Commissari *ad acta* nominati per sostituire organi statali. I progetti programmati hanno reperito risorse private in modo limitato mentre il ruolo della spesa pubblica diventato oggi preponderante. Tempi lunghi per l'approvazione tecnica dei progetti.

Nel bilancio per il 2008 sono state previste risorse per interventi infrastrutturali pari a 21 miliardi di euro, un incremento del 17 per cento in termini reali rispetto al 2007. Un aumento significativo che ha seguito quello altrettanto importante disposto dalla manovra per il 2007 (+ 22,2 per cento) che ha permesso di continuare il recupero dei livelli di stanziamento perduti nel corso del triennio 2004-2006 nel quale le risorse per nuovi investimenti infrastrutturali erano state dimezzate (- 49 per cento).

Inoltre, il combinato disposto della Finanziaria 2008 e del decreto-legge n. 159 del 2007 ha destinato nel 2008 alla realizzazione di nuove infrastrutture finanziamenti per 23.699 milioni di euro.

Negli accordi di ottobre 2007 erano state previste opere ambientali per 145 milioni e infrastrutture per 1.295 milioni da destinare alle infrastrutture nel mezzogiorno. Il primo atto concreto dell'attuale Governo riguardo le infrastrutture è stato il dirottamento verso la copertura del decreto ICI. È stato fortemente penalizzato il Mezzogiorno attraverso la sottrazione di risorse a favore della statale Jonica (in tutto 305 milioni), della metropolitana leggera di Palermo (240 milioni) e della ferrovia Circumetnea (240 milioni), delle piattaforme logistiche in Sicilia (247 milioni), della superstrada Agrigento Caltanissetta (180 milioni) confermando quale lettura l'attuale Governo dia delle relazioni tra infrastrutture e territorio.

L'allegato infrastrutture al DPEF 2009-2013 nel tracciare « *itinerari innovativi* » stima in 124 miliardi di euro l'esigenza nei prossimi cinque anni per completare il piano delle opere programmate, quantifica inoltre in 20.252,86 milioni di euro il fabbisogno da reperire per finanziare un elenco di 48 opere da avviare entro il 2013 senza indicare le quote annuali di fabbisogno di competenza e di cassa opera per opera, rinviando ad altri provvedimenti l'entità del rifinanziamento della legge obiettivo, confidando in maniera eccessivamente ottimistica sull'apporto di ingenti risorse private.

Sarebbe pertanto necessario:

porre in essere una efficace selezione delle priorità e una pianificazione finanziaria da elaborare e aggiornare senza demagogia in funzione delle fonti e degli strumenti utilizzabili assicurando un percorso di crescita delle risorse pubbliche destinate ad investimenti infrastrutturali secondo un *trend* costante nel tempo.

Da ciò dipenderà la possibilità, di portare a compimento grandi infrastrutture ed altri interventi « minori » capaci di garantire la competitività territoriale ed economica del nostro paese e la crescita dell'intero comparto industriale.

Indicare in modo certo e puntuale gli impegni finanziari ripristinando una seria ed organica programmazione d'intesa con la Conferenza Stato Regioni coerenti con le decisioni che l'Unione europea ha già preso o si sta accingendo a prendere.

Prendendo atto del complesso e articolato quadro delle risorse finanziarie occorre sostenere interventi quali il riequilibrio modale del sistema dei trasporti, l'ammodernamento delle reti idriche, la mobilità nelle aree urbane, il miglioramento delle dotazioni infrastrutturali aeroportuali, il recupero del deficit infrastrutturale nel mezzogiorno, in particolare sul sistema autostradale e ferroviario incrementando in misura significativa le risorse destinate all'ANAS e alle FS.

Provvedere alla verifica del funzionamento della « legge obiettivo » anche attraverso modifiche legislative.

per quanto riguarda le politiche abitative e le città:

negli ultimi anni si è notevolmente ampliata l'area dei soggetti che non riescono ad accedere alla casa con le proprie risorse. Tali problematiche sono state affrontate nel corso della XV legislatura attraverso l'adozione una serie di provvedimenti tesi a dare nuovo impulso alle politiche a tutela del disagio abitativo. Tra questi: misure volte a fronteggiare l'emergenza abitativa nelle grandi aree metropolitane e programmi straordinari di edilizia residenziale pubblica,

rifinanziamento dei contratti di quartiere, misure fiscali per favorire le locazioni, proroga e stabilizzazione delle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni immobiliari.

Nell'allegato al DPEF in esame è previsto un generico capitolo definito « piano casa » dal quale non emerge alcuna indicazione in merito alle risorse da impegnare per la sua concreta attuazione. Le questioni e i temi elencati non affrontano in maniera compiuta le vere emergenze e mancano di un respiro strategico.

occorrerebbe pertanto:

dare concreta attuazione alle misure elencate nel documento predisposto dal tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative istituito ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9.

Garantire l'adeguato rifinanziamento delle misure esistenti anche attraverso misure dirette ad agevolare interventi di recupero rendendo permanenti ed ampliando gli incentivi fiscali per le ristrutturazioni edilizie e per il risparmio energetico in edilizia.

Assicurare un piano di riqualificazione delle periferie urbane tralasciate nel corso degli anni che rischiano di saldare tra di loro centri urbani che vanno espandendosi a macchia d'olio con scarsa attenzione ai problemi della viabilità, di vivibilità e di

fornitura di servizi moderni per le popolazioni che vi si trovano ad abitare.

per quanto riguarda le politiche ambientali:

il DPEF in esame non contiene né una parte esplicitamente dedicata all'ambiente, né indirizzi di politica economica e finanziaria coerenti con una strategia di sostenibilità ambientale dello sviluppo.

È stata completamente ignorato lo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra, in coerenza con gli obblighi derivanti dall'attuazione del Protocollo di Kyoto in modo da tener conto di ogni impatto di carattere politico economico collegato alle politiche ambientali ed in particolare a quelle relative ai cambiamenti climatici attraverso l'adozione di forme di incentivazione fiscale o di agevolazione per l'utilizzo delle tecnologie caratterizzate da una maggiore sostenibilità ambientale. Lo stesso documento di programmazione non considera inoltre grandi priorità nazionali la difesa del suolo per la prevenzione di frane e alluvioni, il potenziamento e l'ammodernamento delle reti idriche, il rilancio dell'azione pubblica sulla raccolta differenziata dei rifiuti;

esprime

**PARERE CONTRARIO**