

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 2010-2013. Doc. LVII, n. 2 (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	172
---	-----

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per la realizzazione del ponte sul Po tra le province di Piacenza e di Lodi. C. 2423 Polledri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	176
---	-----

INTERROGAZIONI:

5-01389 Caparini: sull'ammontare dei canoni dovuti all'ANAS per gli accessi lungo le strade statali all'esterno dei centri abitati	177
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	179
5-01413 Fiano: misure per accelerare le procedure di gara negli appalti pubblici	177
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	181

SEDE CONSULTIVA

Martedì 21 luglio 2009. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI.

La seduta comincia alle 17.

Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2010-2013.

Doc. LVII, n. 2.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame.

Roberto TORTOLI (PdL), *relatore*, ricorda che la Commissione Ambiente è chiamata ad esprimere il proprio parere sul Documento di programmazione eco-

nomico-finanziaria 2010-2013 e sul relativo Allegato infrastrutture. Si sofferma quindi brevemente sul DPEF per poi dare conto in termini di dettaglio del nuovo Allegato infrastrutture, di più stretta competenza della Commissione.

Ricorda che il DPEF 2010-2013, approvato dal Consiglio dei ministri il 15 luglio 2009, reca il nuovo quadro di finanza pubblica per il periodo 2009-2013, aggiornato alla luce delle previsioni di carattere macroeconomico, nelle quali, pur in un quadro di prospettive tuttora incerte, si evidenziano segnali di attenuazione delle spinte recessive; ciò anche a seguito delle misure adottate tra la fine del 2008 ed i primi mesi del 2009 per fronteggiare la crisi economica, da ultimo con il decreto-legge n. 78 del 2009 attualmente all'esame del Parlamento.

Al riguardo, desidera innanzitutto sottolineare che il DPEF ribadisce la volontà

del Governo, in continuità con gli impegni assunti in sede europea, di proseguire, nel dopo-crisi, il percorso di risanamento dei conti con una correzione degli andamenti tendenziali di finanza pubblica a partire dal 2011, in linea con le aspettative di miglioramento del quadro economico. Com'è noto, le stime dell'economia italiana per l'anno in corso e per il 2010 prevedono una riduzione del PIL per il 2009 pari a 5,2 per cento, mentre una inversione del ciclo è prevista a partire dal 2010, anno nel quale il PIL dovrebbe ricominciare a crescere ad un tasso pari allo 0,5 per cento. Nel triennio successivo la crescita media annua del PIL è prevista attestarsi al 2 per cento, con una ripresa abbastanza sostenuta per effetto dell'atteso recupero del commercio internazionale e degli effetti di rimbalzo da livelli produttivi rimasti molto contenuti.

Rileva, quindi, con riferimento alle misure anticrisi, che il DPEF afferma che in Italia vi è stata una minor necessità di intervenire a sostegno del sistema finanziario. In ragione di ciò il piano in funzione anticrisi, attivato con una pluralità di strumenti e sviluppato in fasi successive, ha operato secondo una pluralità di linee di indirizzo: normalizzazione delle condizioni operative del sistema finanziario e del credito all'economia; allargamento della copertura degli ammortizzatori sociali per ridurre l'impatto negativo della crisi; rafforzamento degli investimenti pubblici e sostegno al sistema sociale e produttivo.

Con riferimento agli aspetti di competenza della VIII Commissione, segnala che nell'ambito dell'analisi dell'economia italiana in relazione alla crisi economico-finanziaria internazionale, il DPEF sottolinea come gli investimenti in costruzioni abbiano subito «in misura contenuta» l'impatto della crisi del settore immobiliare che ha colpito soprattutto altre economie industrializzate. Si è registrato un indebolimento della domanda relativa al settore residenziale, con una riduzione delle compravendite del 18,7 per cento. Analogamente è stato riscontrato un rallentamento della produzione nel settore

delle costruzioni e della relativa attività, anche se le prospettive del settore a medio termine appaiono positive: a fronte di un 2010 con investimenti (in costruzioni) in lieve contrazione, nel triennio successivo si dovrebbe registrare una crescita, seppur contenuta, pari all'1,9 per cento.

Sottolinea, inoltre, che l'azione di stimolo dell'economia in funzione anticiclica è stata supportata dalla mobilitazione di risorse destinate agli investimenti in infrastrutture, che superano i 16 miliardi di euro su un orizzonte pluriennale più esteso: esse rappresentano il 9 per cento delle risorse stanziare nel 2009 (3 per cento nel 2010 e 3,5 per cento nel 2011). Un ulteriore fattore che ha permesso lo sviluppo infrastrutturale è stato raggiunto con la semplificazione delle procedure, il riordino della relativa normativa e una più chiara ripartizione delle competenze tra i vari livelli decisionali coinvolti nell'azione di investimento.

Segnala, quindi, che ulteriori interventi connessi all'attuazione del programma di governo riguardano: gli specifici interventi a sostegno dell'emergenza abitativa, soprattutto nei confronti di particolari categorie sociali attraverso un incremento dell'offerta di alloggi popolari (con il piano casa previsto dal decreto legge 112 del 2008) e la proroga degli sfratti; l'emergenza rifiuti in Campania e il sisma in Abruzzo; gli interventi in materia di risorse idriche e di protezione dell'ambiente, con particolare riferimento alla qualità ambientale dei corpi idrici; ai controlli amministrativi a carico delle imprese soggette a certificazione ambientale, ad una nuova disciplina in materia di pile, accumulatori e relativi rifiuti, alla modifica della disciplina in materia di terre e rocce da scavo e, infine, alle numerose norme di modifica al Codice ambientale, per il cui riordino è prevista una delega al Governo.

Quanto alle politiche ambientali perseguite dal Ministero dell'ambiente, recate dall'allegato III al DPEF, osserva che esse recano numerose previsioni di spesa per il prossimo triennio. In particolare: per le bonifiche dei siti inquinati si prevedono risorse pari a 1.698 milioni di euro nel

triennio 2010-2012; per la difesa del suolo si quantificano investimenti, nel prossimo triennio, per circa 14 miliardi di euro a carico di soggetti pubblici e privati, di cui 2 miliardi a carico dello Stato. Per tale motivo, dovrebbero essere rifinanziati gli interventi di cui alla legge quadro n. 183 del 1989 per complessivi 810 milioni di euro per il triennio 2010-2012, e le iniziative di cui al decreto-legge n. 180 del 1998 per complessivi 1.200 milioni di euro; per le tecnologie a basso contenuto di carbonio e per l'attuazione del Protocollo di Kyoto vengono stimati complessivamente 450 milioni di euro nel 2010, 425 milioni di euro nel 2011 e 400 milioni di euro nel 2012; per le risorse idriche, in particolare per interventi urgenti per i servizi di adduzione, fognatura e depurazione, si prevedono risorse pari ad almeno 500 milioni di euro per il prossimo triennio che saranno utilizzate quale cofinanziamento rispetto a quanto già assentito dalle regioni sui relativi programmi operativi regionali, nonché risorse FAS ad esse assegnate. Ulteriori finanziamenti dovranno essere individuati per la tutela della biodiversità e per l'educazione ambientale.

Riguardo, infine, all'Allegato infrastrutture, ricorda innanzitutto che la legge obiettivo ha operato sulla base della convinzione che esistessero 21 opere fondamentali inderogabili, che rappresentavano la priorità del Paese. Solo per fare un esempio, riferisce che tra le 21 infrastrutture strategiche figuravano e figurano opere come Il Mo.SE., l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, il Grande Raccordo Anulare di Roma, il Passante di Mestre, l'Asse AV/AC Torino-Milano-Brescia-Vercelli-Trieste, la metropolitana regionale campana, gli schemi idrici. Così come l'AV Milano-Genova, il Valico del Brennero, la Strada Statale Jonica.

In tale ambito, osserva che l'aggiornamento del Programma di cui alla delibera CIPE n. 121 del 2001 reca un valore deliberato pari a 116,8 miliardi di euro, con una disponibilità di 66,9 miliardi ed un fabbisogno pari a 49,9 miliardi. Gli impegni di spesa ammontano nel triennio

a 10,9 miliardi di euro di fondi pubblici e 19 miliardi di fondi privati; oltre il 2011 sono impegnati 13,7 miliardi di euro.

A fronte di tale quadro economico e quantitativo del Programma, rileva che il documento mette in evidenza la necessità di introdurre una valutazione qualitativa sulla base dei seguenti indicatori: l'impatto, sulle economie dei territori, dell'accessibilità di uomini e merci ai mercati; l'impatto dei processi di programmazione infrastrutturale, lo sforzo non solo finanziario ma soprattutto economico dei processi di programmazione; l'uscita dal sottosviluppo economico del Mezzogiorno ma anche di ampie aree del Nord, l'uscita cioè dalla logica delle aree sottoutilizzate.

In tal senso osserva che l'Allegato infrastrutture reca anche una serie di valutazioni generali sulle scelte realizzate e da programmare. Sono innanzitutto definite quattro aree programmatiche: le opere avviate, con disponibilità impegnate pari a 31,6 miliardi di euro, di cui 14,2 al Sud, pari al 44,81 per cento; le opere deliberate, per un valore pari a 116,8 miliardi di euro, di cui 30,881 al Sud, pari al 26,57 per cento; le opere in corso di istruttoria presso la Struttura tecnica di missione del Ministero per le infrastrutture, per un valore pari a 39 miliardi di euro, a fronte di 64 miliardi di euro di opere in attesa di perfezionamento della documentazione progettuale; le opere proposte dalle regioni ed inserite nelle Intese generali quadro.

In tale ambito, sottolinea che lo sforzo programmatico interessa le seguenti opere: il Tunnel del Fréjus sull'asse Torino-Lione; il Tunnel ferroviario del Brennero lungo il Corridoio Berlino-Palermo; il Terzo valico dei Giovi lungo il Corridoio Rotterdam-Genova; le opere connesse con l'EXPO 2015; le reti metropolitane della città di Roma; l'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria; il Ponte sullo Stretto di Messina; la componente tecnologica del Mo.S.E.; i nodi intermodali configurati come *hub* di Taranto e di Trieste; le sette Piastre logistiche definite nell'Allegato Infrastrutture dello scorso anno. Osserva, quindi, che un'attenzione particolare è stata riservata

a quattro aree tematiche trasversali: il Mezzogiorno, l'emergenza Abruzzo, il Piano energetico e l'EXPO 2015.

Nel Mezzogiorno, l'attenzione andrà riposta su un doppio ordine di interventi: uno di tipo programmatico, coordinando ed imponendo l'aggiornamento nell'area dei piani di investimento, l'altro di tipo più operativo, attribuendo risorse: al riassetto della rete metropolitana campana; alle reti metropolitane di Palermo e di Catania; ai nodi urbani di Bari e di Palermo; al sistema viario sardo (completamento funzionale dell'asse stradale « Carlo Felice »); al sistema viario calabrese e lucano (Autostrada Salerno-Reggio Calabria e Strada Statale n. 106); al collegamento autostradale Termoli-San Vittore; al sistema viario siciliano (asse Agrigento-Caltanissetta, Catania-Siracusa e « Ragusana »); alle Piastre logistiche di Augusta, Cagliari, Gioia Tauro, Taranto e Brindisi.

Per quanto riguarda l'Abruzzo, riferisce che è stato sottoscritto un Atto aggiuntivo alla Intesa generale quadro con la regione il 28 maggio 2009 e che affronta cinque aree tematiche: sistema stradale; sistema ferroviario; sistema portuale; sistema aeroportuale; schemi idrici.

Quanto, invece, al Piano energetico, nell'ambito del quale è prioritario potenziare le infrastrutture per la sicurezza dell'approvvigionamento, l'Allegato infrastrutture parte dal presupposto che per poter attuare una politica di autonomia energetica occorre agire nel settore dei trasporti con l'eliminazione delle congestioni stradali e autostradali, attraverso il rilancio della ferrovia e dell'alta velocità, mediante la promozione dell'uso dei trasporti pubblici nelle città ed infine tramite il potenziamento del trasporto marittimo. Poiché l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del prodotto è nel nostro Paese pari al 22 per cento mentre negli altri Paesi si attesta intorno al 16 per cento, l'Allegato chiarisce che se fossimo efficienti almeno quanto i nostri competitori europei non perderemmo ogni anno 56 miliardi di euro solo per il trasporto e la logistica.

Infine, in relazione all'EXPO 2015, la Tabella 1 reca lo stato di dettaglio della programmazione.

Le altre aree tematiche di intervento riguardano: la liberalizzazione della rete ferroviaria; la prevenzione e il controllo del territorio, la sicurezza nei lavori; la mobilità urbana; una offerta portuale capace di interagire con le reti; l'abbattimento della incidenza del costo del trasporto e della logistica sul trasportato; l'avvio della realizzazione dei valichi ferroviari del Fréjus e del Brennero; l'interazione tra gli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada; la importanza della logistica e l'avvio di PPP per garantire la realizzazione di piastre logistiche portuali ed interportuali; un nuovo rapporto con il Mezzogiorno; il nuovo ruolo del Mediterraneo; un nuovo approccio tra mobilità e sicurezza; le azioni mirate nel trasporto aereo; il Piano Casa.

Sottolinea, inoltre, che al fine di analizzare il Programma da un punto di vista regionale, l'Allegato infrastrutture reca opportunamente – in 21 schede di dettaglio – le opere scomposte a livello regionale nonché gli interventi programmatici che hanno modificato le Intese generali quadro. Il paragrafo 11 – nell'ambito dell'analisi di 15 aree tematiche per la definizione di possibili impegni da intraprendere nel corso della legislatura – reca quindi le emergenze e le azioni da effettuare prioritariamente nelle regioni.

Da ultimo, segnala che nell'Allegato viene attribuita particolare importanza alla realizzazione del Piano nazionale di edilizia abitativa, per il quale si individuano 3 aree. Una prima area è quella diretta ad incentivare l'intervento degli investitori istituzionali e privati attraverso una rete di fondi immobiliari. Per tali interventi è previsto un « prestito » da parte dei fondi stessi a livello locale che potrà coprire il 40 per cento dell'investimento. Il Fondo nazionale, costituito da fonti statali sino al limite di 150 milioni di euro, potrà intervenire a sostegno dell'iniziativa fino al 40 per cento dell'investimento. La seconda area è quella assorbita

dal Piano di 550 milioni di euro, mirata a finanziare l'edilizia residenziale pubblica. Tale linea di intervento sugli immobili già individuati o su quelli che le regioni individueranno in sostituzione degli interventi non più realizzabili, avranno integrale finanziamento statale e, nel primo anno dovranno essere attivati nel limite di 200 milioni di euro, secondo una priorità collegata, fra l'altro, alla cantierabilità dell'intervento stesso: la residua parte, sino alla concorrenza degli originali 550 milioni di euro, sarà attivata non appena saranno rese disponibili le risorse. La terza area, infine, riguarda gli interventi che potranno essere attivati, in forma residuale, rispetto agli altri due nel limite delle risorse disponibili annualmente.

Ritiene, in conclusione, che si debba riconoscere che lo stato di realizzazione degli interventi e il quadro delle risorse finanziarie impegnate e programmate contenuti nell'Allegato hanno raggiunto una maturità ricognitiva ed un livello di dettaglio adeguati ad una discussione approfondita. Auspica, pertanto che la Commissione intenda 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.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta di domani.

La seduta termina alle 17.25.

SEDE REFERENTE

Martedì 21 luglio 2009. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI.

La seduta comincia alle 17.25.

Disposizioni per la realizzazione del ponte sul Po tra le province di Piacenza e di Lodi.

C. 2423 Polledri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame, rinviato il 15 luglio 2009.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, sostituendosi al relatore, impossibilitato ad intervenire in seduta, svolge alcune precisazioni anzitutto in ordine al fatto che il provvedimento in titolo non si riferisce alla ricostruzione del ponte crollato qualche mese fa, ma alla costruzione di un nuovo ponte sul Po per collegare meglio territori ad altissima densità produttiva. Rileva, inoltre, che la proposta di legge intende far fronte alla necessità di fornire una risposta alle esigenze delle popolazioni residenti nella zona che necessitano di un nuovo collegamento fra le province di Piacenza e di Lodi, esigenze alle quali le amministrazioni locali non sono state, a tutto oggi, in grado di fornire una risposta concreta.

Raffaella MARIANI (PD), pur condividendo le finalità sottostanti la presentazione della proposta in esame, ritiene che lo strumento utilizzato, quello della presentazione di un'apposita proposta di legge, non risulti appropriato, avendo la Commissione la possibilità di indirizzare le scelte del Governo sulle nuove opere infrastrutturali da porre in essere. Al riguardo, ricorda che la Commissione è attualmente chiamata ad esprimere il prescritto parere sul documento di programmazione economico-finanziaria e sull'Allegato relativo alle opere infrastrutturali, mentre sono ancora in fase di definizione alcune intese-quadro con le regioni ed è in fase di approvazione il piano triennale relativo al contratto di programma con l'Anas.

Mauro LIBÈ (UdC) dichiara che sta valutando l'opportunità di sottoscrivere la proposta di legge in esame, dato che la stessa sembra marcare – in un settore importante come è quello della definizione delle opere pubbliche prioritarie – un'inversione di tendenza rispetto alla volontà del Governo di definire ogni scelta, compresa quella relativa alle infrastrutture, attraverso decreti-legge o con il ricorso a

voti di fiducia in Parlamento. Esprime, peraltro, preoccupazione che l'iniziativa dei presentatori della proposta di legge in esame possa indurre all'immobilismo il Governo e che per la realizzazione di ogni opera pubblica si debba in futuro passare per l'approvazione di una legge. Sotto questo profilo, ritiene che la presenza del rappresentante del Governo e la sua partecipazione al dibattito odierno sarebbero state quanto mai opportune e utili. Infine, rileva che la riferita lentezza delle regioni interessate nella definizione del carattere prioritario dell'opera in questione non possa esimere il Governo dall'assumere le proprie responsabilità in questa direzione e il Parlamento, ove questo non avvenga, a farsi promotore di iniziative idonee alla sua realizzazione.

Chiara BRAGA (PD), nell'associarsi a quanto detto dal deputato Mariani, esprime preoccupazione per la disposizione contenuta nell'articolo 1 della proposta di legge, che autorizza l'affidamento dell'appalto per la realizzazione dell'opera in questione senza la necessità di un bando di gara. Nel richiamare, inoltre, le perplessità sul contenuto del provvedimento manifestate nella precedente seduta dal rappresentante del Governo, ricorda che la questione della costruzione di un nuovo ponte sul Po è stata già affrontata dall'Assemblea nella seduta del 19 maggio scorso e che, in tale circostanza, il Governo aveva dichiarato la propria disponibilità a valutare la possibilità di inserire l'opera pubblica in discorso nell'Allegato infrastrutture al DPEF. Oggi, nel prendere atto con rammarico che il Governo non ha inserito tale opera nel citato Allegato al DPEF, ritiene auspicabile che la Commissione, nell'accingersi a discutere tale documento, sappia operare con convinzione in questa direzione.

Angelo ALESSANDRI, *presidente e relatore*, ribadisce che l'iniziativa legislativa in esame è stata presentata proprio per sopperire ad un'inerzia delle regioni interessate in tale ambito, che non si sono premurate di far inserire tale progetto nel

piano delle opere prioritarie da realizzare. Ritiene che il testo è sicuramente perfezionabile, anche in relazione alle procedure ivi delineate purché resti fermo l'obiettivo di una celere realizzazione del progetto del nuovo ponte.

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

La seduta termina alle 17.40.

INTERROGAZIONI

Martedì 21 luglio 2009. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 18.30.

5-01389 Caparini: sull'ammontare dei canoni dovuti all'ANAS per gli accessi lungo le strade statali all'esterno dei centri abitati.

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

Franco GIDONI (LNP), cofirmatario dell'interrogazione in titolo, apprezza quanto comunicato dal Governo in merito alla volontà dell'Anas di seguire con attenzione i numerosi reclami riguardanti l'aumento delle nuove tariffe ed auspica che in tale contenzioso sia prestato particolare riguardo alle ragioni esposte dai contribuenti.

5-01413 Fiano: misure per accelerare le procedure di gara negli appalti pubblici.

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

Emanuele FIANO (PD), nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta articolata e puntuale, che si riserva di leggere con attenzione, ritiene di doversi soffermare brevemente sul punto relativo alla riferita facoltatività delle stazioni appaltanti di procedere alla verifica di congruità delle offerte. Rileva, infatti, che proprio la frequente applicazione di tale

procedura da parte degli uffici comunali sta determinando a Milano un ingiustificato allungamento dei tempi di affidamento dei lavori e di completamento delle opere, osserva che tale pratica dilatoria è all'origine origine della presentazione del proprio atto di sindacato ispettivo.

La seduta termina alle 18.50.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-01389 Caparini: sull'ammontare dei canoni dovuti all'ANAS per gli accessi lungo le strade statali all'esterno dei centri abitati.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La disciplina dei canoni che ANAS applica per le autorizzazioni e le concessioni rilasciate in base al titolo II del codice della strada « Della Costruzione e della tutela delle strade » (e, dunque, anche per gli accessi carrai), è dettata dall'articolo 27 comma 8 del codice della strada, in base al quale « nel determinare la misura della somma si ha riguardo alle soggezioni che derivano alla strada o autostrada, quando la concessione costituisce l'oggetto principale dell'impresa, al valore economico risultante dal provvedimento di autorizzazione o concessione e al vantaggio che l'utente ne ricava ».

L'adeguamento dei canoni ANAS è stato poi disciplinato dall'articolo 55, comma 23, legge 449/1997, disposizione che, oltre a stabilire un tetto massimo di aumento dei canoni in sede di primo adeguamento (il 150 per cento del canone o corrispettivo precedentemente dovuto), ha anche delineato una scansione procedimentale per la determinazione annuale dei canoni stessi. Tale determinazione avviene con atto dell'amministratore di ANAS in base a delibera del Consiglio da comunicare al Ministero per l'esercizio della vigilanza governativa, da esercitare entro i successivi trenta giorni.

Ne consegue che l'adeguamento dei canoni da parte di Anas — che rappresenta per la società un dovere e non un semplice diritto — è effettuato in base alla seguente procedura: *a)* delibera del Consiglio d'amministrazione; *b)* provvedimento del Presidente; *c)* esercizio della vigilanza da

parte del Ministero delle infrastrutture e trasporti; *d)* pubblicazione dei canoni in *Gazzetta Ufficiale*.

I canoni così fissati vengono applicati dalle strutture ANAS compartimentali, per le strade di rispettiva competenza, in maniera del tutto oggettiva e non discriminatoria e senz'altro uniforme su tutto il territorio nazionale; del resto, la natura stessa della rete stradale gestita da ANAS (che è appunto la « rete stradale di interesse nazionale ») non consente la previsione di esenzioni o di trattamenti di favore riferiti a determinate aree geografiche.

È comunque data massima trasparenza al provvedimento ANAS che, annualmente, determina sia le « categorie » degli accessi sia la formula matematica completa per il calcolo dei canoni. Di tale provvedimento, si provvede a dare pubblicità sia con la pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*, obbligatoria per legge, sia sul sito *internet* aziendale.

La formula matematica per il calcolo dei canoni contiene e rispecchia fedelmente i criteri fondamentali individuati dal legislatore (nel citato articolo 27 comma 8 del codice della strada) per la costruzione « quantitativa » del canone.

Nella formula-base dei canoni di accesso giocano, infatti, sia la larghezza dell'accesso in metri lineari sia il coefficiente connesso all'importanza della strada (distanza dai centri abitati, importanza di questi ultimi, eccetera).

Il risultato della formula-base viene, a sua volta, moltiplicato per un coefficiente che è legato non solo alla « categoria »

fondamentale di accesso (accessi civili abitazione, accessi agricoli, accessi industriali e commerciali, accessi ad impianti carburanti, accessi commerciali con impianto carburanti) ma anche a ben precisi sottotipi (per esempio: l'accesso agricolo può avere a sua volta 6 coefficienti diversi, a seconda dell'estensione del fondo servito dall'accesso e della presenza o meno di fabbricati sul terreno).

Emerge quindi, da quanto esposto, come la formula matematica scelta per la determinazione dei canoni traduca puntualmente, nei diversi casi concreti, quei fattori di «soggezione derivante alla strada», «valore economico risultante dal provvedimento di autorizzazione o concessione» e «vantaggio goduto dall'utente» che l'articolo 27 comma 8 del codice della strada impone di prendere in considerazione.

Dopo il primo adeguamento dei canoni per accessi carrai effettuato in base alla citata legge 449/97, i successivi adeguamenti nel periodo 2002-2008 (complessivamente pari al 12,80 per cento) hanno tenuto conto esclusivamente della crescita del tasso di inflazione (pari al 13,80 per cento).

Gli introiti complessivi per Anas derivanti da autorizzazioni e concessioni a vario titolo (tra cui i canoni per accessi carrai) sono stati pari a 17,4 milioni di euro nel 2008 e a 17 milioni di euro nel 2007.

Quanto alle situazioni di richieste di pagamento di canoni ANAS aventi importi considerevoli, nella maggior parte dei casi si tratta in alcuni casi di mera richiesta di arretrati e, in altri, di riallineamento di pregresse irregolarità a seguito di appositi controlli effettuati su strada (ad esempio: accesso a un'attività commerciale o industriale originariamente qualificato come accesso agricolo).

I predetti controlli si inseriscono nell'ambito di un'azione di riordino della materia, di efficientamento della gestione amministrativa e di recupero dei crediti vantati dalla società, che sta evolvendo su tutto il territorio nazionale. A tal fine si è approntata una soluzione organica e

strutturata in tutta Italia mediante uno specifico progetto di censimento, già avviato, che è in corso di attuazione.

Tale attività di controllo, rafforzata nel corso degli ultimi anni, ha permesso di far emergere nuove situazioni (interferenze stradali prima non conosciute in quanto abusive) e di modificarne altre (accessi le cui caratteristiche fisiche o di destinazione sono variate rispetto a quelle iniziali), con la conseguente applicazione dei principi fissati, come detto, dalla legge.

Ad ogni modo, gli uffici ANAS sono stati e sono sempre a disposizione per fornire, in riferimento a ciascuna pratica, lo sviluppo di calcolo del canone, nonché per dare ogni altro utile elemento informativo.

Le argomentazioni di cui sopra sono state esposte al «Comitato Vittime ANAS» anche in occasione dell'incontro tenutosi il 6 maggio 2009. Nel corso della riunione ANAS, sempre ribadendo la legittimità del sistema di quantificazione e riscossione dei canoni in oggetto.

In tale sede ANAS si è comunque resa disponibile a venire incontro alle posizioni di maggiore sofferenza, valutando la possibilità di eseguire una verifica a campione su alcuni casi pilota, a fronte di lamentate situazioni particolarmente incongrue o inique a detta del Comitato e concedere il beneficio della rateizzazione. Ad oggi non sono ancora disponibili i risultati delle verifiche effettuate in sede compartimentale né risultano essere pervenute richieste di fruizione del beneficio di rateizzazione dei canoni stessi.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assicura, a tal fine, ogni collaborazione e partecipazione alla determinazione di ogni possibile ed auspicabile soluzione che possa contemperare, da una parte l'applicazione della legge e, dall'altra, le richieste di quelle imprese e di privati che possono incontrare maggiori difficoltà a fare fronte alle richieste maggiormente onerose avanzate da ANAS quale dovuto pagamento di situazioni pregresse ovvero risultanti da accertamenti di eventuali irregolarità.

ALLEGATO 2

Interrogazione n. 5-01413 Fiano: misure per accelerare le procedure di gara negli appalti pubblici.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Le modifiche introdotte dal decreto legislativo 152/08 (terzo correttivo) al Codice degli appalti (decreto legislativo n. 163/06) in materia di anomalia dell'offerta, si riferiscono al comma 9 dell'articolo 122 per i lavori, e al comma 8 dell'articolo 124 per i servizi e le forniture.

Con tali modifiche si mantiene una residua possibilità di esclusione automatica delle offerte anomale che, si ricorda è una facoltà e non un obbligo.

Se la stazione appaltante decide di avvalersi di questa facoltà, la stessa è, tuttavia, sottoposta a due condizioni a seconda che si tratti di lavori ovvero di servizi e forniture.

Per i lavori l'importo deve essere pari o inferiore ad 1 milione di euro e il numero delle offerte ammesse deve essere pari o superiore a dieci; per i servizi e le forniture, invece, l'importo deve essere pari o inferiore ad 100.000 euro fermo restando, come per i lavori, che il numero delle offerte ammesse sia pari o superiore a dieci.

Le modifiche introdotte adeguano il Codice degli appalti alla sentenza della Corte di giustizia europea del 15 maggio 2008 che ha ritenuto illegittima la disciplina italiana dell'esclusione automatica delle offerte anomale negli appalti sotto soglia in relazione agli appalti di interesse transfrontaliero.

La citata sentenza si riferisce innanzitutto alla previgente norma della legge Merloni (articolo 21, comma 1-bis) che imponeva l'esclusione automatica, laddove nella vigente disposizione del Codice questa è una facoltà da prevedersi nel bando. Inoltre, la sentenza, che riguarda esclusi-

vamente appalti che presentano un interesse transfrontaliero, non appare volta ad eliminare del tutto la facoltà di ricorrere all'esclusione automatica.

La sentenza, difatti, stabilisce che « anche in presenza di un interesse transfrontaliero certo, l'esclusione automatica di talune offerte a causa del loro carattere anormalmente basso potrebbe rivelarsi accettabile qualora il ricorso a tale regola sia giustificato dal numero eccessivamente elevato delle offerte, circostanza questa che potrebbe obbligare l'amministrazione aggiudicatrice interessata a procedere alla verifica in contraddittorio di un numero di offerte talmente alto da eccedere la capacità amministrativa della detta amministrazione aggiudicatrice ovvero da poter compromettere la realizzazione del progetto a causa del ritardo che tale verifica potrebbe comportare ».

Il dispositivo della Corte continua inoltre prevedendo che in siffatte circostanze, una normativa nazionale o locale o ancora l'amministrazione aggiudicatrice stessa potrebbe legittimamente fissare una soglia ragionevole per l'applicazione dell'esclusione automatica delle offerte anormalmente basse. Tuttavia, la soglia di cinque offerte valide fissata all'articolo 21, n. 1-bis, terzo comma, della legge n. 109/94 non può essere considerata ragionevole ».

Sempre nella medesima sentenza, ai punti 26 e 28, precisa che « l'applicazione agli appalti che presentano un interesse transfrontaliero certo della regola dell'esclusione automatica delle offerte considerate anormalmente basse può configurare una discriminazione indiretta, danneggiando in pratica gli operatori degli

altri Stati membri che, essendo dotati di strutture dei costi diverse, potendo beneficiare di economie di scala rilevanti o desiderando ridurre al minimo i propri margini di profitto al fine di inserirsi più efficacemente nel mercato di riferimento, sarebbero in grado di presentare un'offerta competitiva e nel contempo seria e affidabile, della quale l'amministrazione aggiudicatrice non potrebbe tuttavia tenere conto a causa della suddetta normativa.

Pertanto, l'applicazione della regola dell'esclusione automatica delle offerte anormalmente basse agli appalti che presentano un interesse transfrontaliero certo potrebbe privare gli operatori economici degli altri Stati membri della possibilità di porre in essere una concorrenza più efficace nei confronti degli operatori situati nello Stato membro considerato e pregiudica così il loro accesso al mercato di tale Stato, ostacolando in tal modo l'esercizio della libertà di stabilimento e della libera prestazione dei servizi, il che costituisce una restrizione di tali libertà».

Pertanto, si evidenzia che il terzo correttivo al Codice non ha eliminato la possibilità dell'esclusione automatica delle offerte anomale ma la ha limitata in ottemperanza alle disposizioni comunitarie. Inoltre, è evidente che tale «limitazione» è applicabile ai bandi pubblicati dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 152/06.

In merito, poi, al rimando, presente negli articoli 122, comma 9 e 124, comma 8 del Codice della verifica di congruità ai sensi dell'articolo 86, comma 3, del medesimo Codice, si segnala che lo stesso deve essere inteso come facoltà; il citato articolo 86, comma 3 stabilisce difatti che le stazioni appaltanti possono valutare la congruità dell'offerta che, in base ad elementi specifici, appaia anormalmente bassa.

Infine, con riferimento alla indicata «prima soluzione possibile per abbreviare i tempi delle procedure possa essere la previsione della obbligatorietà di pubblicità *on line* per tutte le procedure di

gara», nel rilevare che la questione non è attinente all'anomalia dell'offerta, di cui in ogni caso deve essere data contezza nei verbali di gara, si precisa che la pubblicità (anche *on line*) connessa ai termini di presentazione delle offerte, è già prevista ed obbligatoria ai sensi delle disposizioni del Codice, ed in particolare degli articoli 63, 65, 66, 70, 79, 122 e 124.

Rispetto alla normativa antecedente al Codice, è stata resa più incisiva l'obbligatorietà della pubblicazione sui siti informatici già prevista nel decreto del Ministro dei lavori pubblici del 6 aprile 2001, emanato in attesa del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri previsto dall'articolo 24, commi 1, 2, 3 della legge 340/2000.

Tale articolo è stato abrogato dall'articolo 256, comma 1 del Codice e, in sostanza, i citati commi 1, 2, 3 sono stati riprodotti, con adattamenti, nell'articolo 252, comma 3 del Codice che stabilisce: «le forme di pubblicità per i contratti sotto soglia, previste dal presente codice, sono sostituite dalla pubblicazione sui siti informatici di cui all'articolo 66, comma 7 a decorrere dalla data stabilita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, che definisce le necessarie modalità tecniche, organizzative e applicative, anche per assicurare la data certa della pubblicazione e la conservazione dei dati pubblicati per un adeguato periodo temporale... *omissis*».

Inoltre, è prevista la pubblicità di bandi ed avvisi anche sul sito informatico dell'Osservatorio presso l'autorità di vigilanza.

Infine, si segnala che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la propria specifica direzione generale, cura la gestione del sito informatico «*www.serviziocontrattipubblici.it*» di pubblicazione *on line* dei bandi, avvisi ed esiti di contratti pubblici e dei programmi triennali e degli elenchi annuali dei lavori pubblici e relativi aggiornamenti, il cui accesso è a disposizione di tutte gli operatori economici interessati.