

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-03272 Codurelli: Regolarità dello smaltimento di materiali tossici eseguito dalla ditta Perego <i>General Contractor</i> durante i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria Milano-Lecco	123
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	131
5-03354 Miglioli: Lavori sulla SS12 nel territorio dei comuni di Mirandola e Medolla	123
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	133
5-03373 Iannuzzi: Risorse per il completamento dei lavori di ammodernamento della autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria	123
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	134
5-03452 Motta: Realizzazione dell'autostrada A15 Parma-La Spezia e del relativo prolungamento Mantova-Nogarole Rocca	124
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	135

SEDE CONSULTIVA:

Schema di Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013. Doc. LVII, n. 3 (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 118-bis, comma 1, del regolamento, e rinvio</i>)	124
---	-----

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino. Atto n. 233 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	126
<i>ALLEGATO 5 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	136
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive. Atto n. 250 (<i>Rinvio del seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4</i>) .	126

SEDE CONSULTIVA:

Schema di Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013 Doc. LVII, n. 3 (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 118-bis, comma 1, e conclusione – Parere favorevole con condizioni</i>)	127
<i>ALLEGATO 6 (Proposta di parere del relatore)</i>	138
<i>ALLEGATO 7 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	140
<i>ALLEGATO 8 (Proposta di parere alternativo)</i>	142
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	129
AVVERTENZA	130

INTERROGAZIONI

Mercoledì 6 ottobre 2010. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 9.15.

5-03272 Codurelli: Regolarità dello smaltimento di materiali tossici eseguito dalla ditta Perego General Contractor durante i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria Milano-Lecco.

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

Lucia CODURELLI (PD) si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo, non avendo trovato in essa alcuna indicazione sul punto cruciale dell'atto di sindacato ispettivo, e segnatamente sull'effettiva o meno esistenza di materiali pericolosi nel tratto del raddoppio Airuno-Usmate. Prendendo atto della esistenza di accertamenti svolti presso i cantieri della « Perego Strade srl » al vaglio della Procura della Repubblica, fa presente comunque l'opportunità di un attento monitoraggio da parte del Governo sul tema in questione.

5-03354 Miglioli: Lavori sulla SS12 nel territorio dei comuni di Mirandola e Medolla.

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

Ivano MIGLIOLI (PD) si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, dalla quale si evince che è stata autorizzato l'avvio delle attività per il completamento della variante di Mirandola. Prendendo atto positivamente del lavoro svolto dall'ANAS nel caso di specie, e comunque prescindendo dalla questione delle responsabilità dell'amministratore unico del-

l'impresa Cavalleri, invita a vigilare attentamente sull'attuazione del contratto stipulato da parte della stessa impresa Cavalleri.

5-03373 Iannuzzi: Risorse per il completamento dei lavori di ammodernamento della autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

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

Tino IANNUZZI (PD) prende atto della risposta del sottosegretario, rilevando come, al di là degli annunci e dei proclami miracolistici del Presidente del Consiglio per il completamento dell'Autostrada A3, occorrono almeno 2,6 miliardi di euro per eseguire interventi per circa 70 Km, fra i quali anche lo svincolo di Sala Consilina Sud (località Trinità), per la cui costruzione occorrono 21 milioni di euro. Ricorda, peraltro, come nella scorsa settimana la VIII Commissione abbia espresso un parere favorevole sulla delibera CIPE del 6 novembre 2009 che ha tagliato 178 milioni di euro, già stanziati in precedenza per l'Autostrada A3, precisamente per il Macro lotto 3, parte quarta, e per la Galleria Fossino e lo svincolo di Laino Borgo in Calabria, riducendo il finanziamento per queste opere da 458 milioni a 280 milioni. In ordine allo Svincolo di Sala Consilina Sud sottolinea che è necessario accelerare al massimo la progettazione dell'opera, così attesa dalle popolazioni e dalle comunità del vallo del Diano. Il Governo oggi non ha indicato nessuna data per il completamento e l'approvazione della progettazione, della quale allo stato risulta avviata la mera progettazione preliminare, da sottoporre alle procedure ed alle strutture fissate dalla « legge-obiettivo ». Fa presente che occorre accelerare finalmente la fase progettuale e quella contestuale del finanziamento della costruzione del nuovo Svincolo e non rinviare *sine die*, come ha fatto oggi il Governo. Esprime, pertanto, preoccupazione per il procedere incerto e indefinito, privo di ogni certezza per le date e le risorse, tracciato dal Governo. Preannuncia ulteriori iniziative al fine di incalzare il Governo per la esecuzione in tempi certi e ravvicinati dello Svincolo.

5-03452 Motta: Realizzazione dell'autostrada A15 Parma-La Spezia e del relativo prolungamento Mantova-Nogarole Rocca.

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

Carmen MOTTA (PD) si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal sottosegretario che non affronta il nodo centrale dell'interrogazione, e segnatamente dei tempi per la registrazione da parte della Corte dei Conti della delibera CIPE che ha autorizzato la realizzazione dell'intera opera con l'approvazione del progetto definitivo del primo lotto funzionale. Sottolinea l'importanza di procedere alla registrazione della suddetta delibera CIPE soprattutto alla luce delle dichiarazioni del sottosegretario che ha indicato nel 2011 la data per l'avvio dei lavori del collegamento autostradale Parma-Mantova.

Roberto TORTOLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni in titolo.

La seduta termina alle 9.40.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 6 ottobre 2010. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 9.40.

Schema di Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013.

Doc. LVII, n. 3.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 118-bis, comma 1, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 5 ottobre 2010.

Roberto TORTOLI, *presidente e relatore*, integrando la relazione svolta nella seduta di ieri relativamente al Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), trasmesso nel pomeriggio di ieri, sottolinea che quest'anno il Governo ha inteso dare all'Allegato Infrastrutture una funzione diversa da quella ricoperta dal 2002, non solo perché tale documento non viene più allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, ma alla Decisione di Finanza Pubblica, ma soprattutto perché è necessario impostare un nuovo itinerario programmatico articolato su due distinte cadenze, una di breve e medio periodo (2013), una di lungo periodo (2020).

Il nuovo contesto di riferimento ed il patrimonio di infrastrutture strategiche realizzato o in corso di realizzazione proprio per effetto della legge obiettivo, consentono di avviare un processo di rivisitazione funzionale ed organizzativa di organismi che, alla luce del nuovo sistema di opportunità che si è creato, hanno in parte perso ed in parte acquisito connotazioni nuove come l'ANAS, le Ferrovie dello Stato, l'ENAC, l'ENAV, le Autorità Portuali, eccetera.

Fa presente che sul valore complessivo del programma, così come si è poi evoluto in 10 anni, pari a circa 231 miliardi di euro, il valore del deliberato CIPE ha raggiunto l'importo di circa 130 miliardi di euro. ed è stato possibile garantire già una copertura finanziaria di circa 89,2 miliardi di euro.

Aggiunge che sono completate, appaltate e/o cantierate opere per 62 miliardi di euro e sono in corso di prossimo appalto opere per circa 6 miliardi di euro. È partito, in realtà, un processo di investimenti di 68 miliardi di euro. Tutto questo dopo un biennio, quello relativo alla passata legislatura, in cui erano stati bloccati oltre l'80 per cento degli investimenti.

Precisa che del valore complessivo di circa 231 miliardi di euro il valore delle opere ubicate nel Mezzogiorno è pari a circa 84 miliardi di euro, oltre il 36 per cento, mentre fino al 2001 la soglia percentuale delle infrastrutture nel Mezzogiorno non superava mai l'8 per cento.

Rileva che il patrimonio di infrastrutture ha già raggiunto in sintesi i seguenti indicatori quantitativi: 1) asse autostradale Salerno Reggio Calabria: 240 Km aperti al traffico; 2) altri sistemi stradali: 320 km; 3) assi ferroviari: 133 Km; 4) reti metropolitane nuove: 182 Km.

Osserva come per la prima volta l'Allegato contenga una Tabella (la Tabella 2) in cui sono indicate solo le opere che possono essere attivate entro il 2013 per un importo di circa 110 miliardi di euro con una disponibilità di circa 39 miliardi ed una esigenza di circa 70 miliardi di euro. Nella Tabella 4 sono elencate le opere che avendo una tipica valenza regionale potrebbero essere realizzate entro il 2013, solo se supportate finanziariamente anche dalle Regioni: questo sforzo rappresenta una forte razionalizzazione della logica con cui si ritiene opportuno impostare il prossimo triennio.

Ricorda che il processo di verifica dell'impianto programmatico ha seguito i seguenti pilastri funzionali: il livello dell'avanzamento progettuale tale da consentire l'immediata cantierizzazione dei lavori; la continuità funzionale di alcune opere; l'utilizzo di fondi da legge obiettivo legati a scadenze temporali obbligate; l'attrazione di capitali privati; il particolare livello di emergenza.

In realtà la rilettura del Programma deve consentire, all'interno di ogni Regione, la individuazione di un quadro di opere che trovano misurabile certezza nella copertura finanziaria, nella completa disponibilità progettuale, nella corretta rispondenza tra le finalità dell'intervento proposto e la reale esigenza della domanda di trasporto, nella non rinviabilità dell'intervento.

Per quanto riguarda le potenziali disponibilità finanziarie, fa presente che sono potenzialmente disponibili 870 milioni di euro provenienti dall'articolo 46 della legge 122/2010. Sono potenzialmente disponibili: 864 milioni di euro provenienti dalla Delibera CIPE del 13 maggio 2010 relativa alla rivisitazione del Programma; 1.000 milioni di euro provenienti dalla

tabella B della legge Finanziaria 2010; 700 milioni di euro provenienti dalla legge 166/2002 del comparto portuale.

Aggiunge che l'articolo 15, comma 1, del decreto-legge n. 78 del 2010 prevede l'introduzione del pedaggio sulla rete delle autostrade e dei raccordi autostradali ANAS (circa 1300 chilometri), rendendo così disponibili risorse superiori anche a 4,5 miliardi di euro.

Precisa che sono poi disponibili 75 milioni di euro provenienti dall'articolo 4 del decreto-legge 40/2010 e quindi sono potenzialmente disponibili e possono diventare volano pubblico 8.009 milioni di euro.

Considerato che le risorse pubbliche necessarie globalmente per dare avvio e continuità alle scelte strategiche definite nel prossimo triennio ammontano a circa 64 miliardi di euro, e le risorse potenzialmente recuperabili sono allo stato pari a circa 19 miliardi di euro, ritenendosi, quindi, necessario coinvolgere ulteriori capitali privati.

Relativamente alle riforme non rinviabili, richiama: la liberalizzazione della rete ferroviaria comunitaria; una nuova offerta di mobilità urbana; l'interazione tra gli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada; l'abbattimento della incidenza del costo del trasporto e della logistica; una nuova organizzazione nella distribuzione delle merci; un abbattimento del costo delle opere; la riforma del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, anche in relazione al cd. federalismo fiscale e demaniale; l'avvio della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus, del Brennero, del Terzo Valico di Giovi; l'istituzione di Società di Corridoio cui affidare la gestione del « sistema Corridoio »; un nuovo rapporto tra concedente e concessionario, in particolare per il settore autostradale.

Segnala inoltre l'importanza di ridurre il costo delle opere – notevolmente superiore a quello degli altri Paesi europei – del 20 o 30 per cento nel prossimo triennio, intervenendo con precise azioni, anche legislative, volte a: garantire una misurabile certificazione della qualità pro-

gettuale; imporre il vincolo della soglia massima del 2 per cento del valore dell'opera per le opere compensative e del 5 per cento per le mitigazioni ambientali; anticipare la Conferenza dei Servizi sul progetto preliminare (PP); ridefinire le modalità con cui vengono istruiti i progetti; ridurre il tempo che intercorre tra l'esame del progetto da parte del CIPE e la consegna dei lavori che attualmente supera i 14 mesi; rivisitare le procedure di affidamento delle opere anche attraverso approfondimento dei requisiti di idoneità tecnica ed economico-finanziaria dell'impresa (es. le imprese di costruzione che denunciano una bassa « performance » in termini di efficienza industriale). Inoltre la pubblica amministrazione dovrebbe dotarsi di un sistema di *rating* delle imprese gestito da società specializzate; si dovrebbe rafforzare il ruolo dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; si dovrebbe ricorrere al Partenariato Pubblico Privato (PPP); andrebbe controllato il costo di un'opera a consuntivo e non solo nella fase di affidamento, inserendo un premio per il rispetto dei tempi contrattuali e dei costi dell'opera; occorrerebbe rafforzare la funzione di monitoraggio, già prevista dal decreto legislativo 190/2002, della Struttura Tecnica di Missione, prevedendo che il superamento di determinate percentuali di incremento della spesa o un aumento dei tempi di realizzazione della infrastruttura comporti automaticamente controlli sulle attività gestionali della stazione appaltante.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 9.45.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 6 ottobre 2010. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per

l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Roberto Menia.

La seduta comincia alle 14.40.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino.

Atto n. 233.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, e conclusione — Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 5 ottobre 2010.

Alessio BONCIANI (PdL), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con condizioni e con osservazioni sul provvedimento in titolo (*vedi allegato 5*).

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva all'unanimità la proposta di parere favorevole con condizioni e con osservazioni, come formulata dal relatore.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive.

Atto n. 250.

(Rinvio del seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 5 ottobre 2010.

Roberto TORTOLI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 6 ottobre 2010 — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario MANTOVANI.

La seduta comincia alle 14.50.

Schema di Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013.

Doc. LVII, n. 3.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 118-bis, comma 1, e conclusione – Parere favorevole con condizioni)

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta anti-meridiana.

Roberto TORTOLI, *presidente e relatore*, formula una proposta di parere con condizioni sul provvedimento in titolo (*allegato 6*).

Salvatore MARGIOTTA (PD), dopo avere ribadito le considerazioni, già espresse nella seduta di ieri, in ordine tardiva trasmissione del PIS al Parlamento, sottolinea la natura confusa del Programma medesimo. A tale proposito fa notare come il Programma venga redatto ogni anno secondo metodologie diverse, rendendo quindi difficile ogni tipo di confronto sui dati, necessario per poter avere il quadro dello stato di avanzamento dei lavori pubblici.

Con riferimento al Mezzogiorno, ritiene che non possa essere affatto condivisa la tesi secondo cui nella parte meridionale dell'Italia vi sarebbe solo una inefficiente gestione delle infrastrutture, e non una carenza significativa delle stesse. A tale proposito richiama il recente studio svolto dall'Istituto Tagliacarne, dal quale emerge chiaramente la carenza infrastrutturale del Mezzogiorno.

Con riferimento poi alla Basilicata, rileva come dal 2001 non si registri alcuna opera stradale in tale Regione, fatta eccezione per la parte dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria. A conferma di quanto testé enunciato richiama l'attenzione sulla mancata destinazione di risorse finanziarie alle infrastrutture lucane.

Tino IANNUZZI (PD) sottolinea come non sia stato rispettato il ruolo della Camera e della Commissione; la dignità della funzione dei deputati è mortificata e svilita dal metodo seguito dal Governo per sottoporre l'allegato Infrastrutture all'esame della Commissione. Fa presente che il documento è stato elaborato con superficialità ed approssimazione, con l'assenza di un quadro serio ed attendibile degli interventi effettuati sino ad oggi, delle risorse disponibili e dei progetti da realizzare nel triennio 2011-2013. Il quadro previsionale delle disponibilità, senza adeguata e sufficiente giustificazione, ammonterebbe a circa 19 miliardi di euro. Addirittura dall'operazione inaccettabile, sbagliata e grave – che introduce una nuova tassa che entra nelle tasche degli italiani – dei pedaggi, il Governo stima un'entrata di ben 4,5 miliardi di euro, quando non più tardi del luglio scorso, in occasione della conversione del decreto-legge n. 78/2010, l'introito per i nuovi pedaggi era calcolato in 400 milioni di euro. Per il Mezzogiorno le somme realmente disponibili e largamente insufficienti sono solo quelle derivanti dal FAS e dai PAR, cioè i fondi per legge già riservati al Sud, sempre ammettendo che dopo il depauperamento dei fondi FAS in questi anni, per ben 34 miliardi di euro, non vi siano nuove distrazioni di risorse.

Circa la linea AV/AC Napoli-Bari, destinata a collegare le due grandi aree metropolitane del Meridione, fa presente che occorrono più di 3,2 miliardi di euro, senza alcuna indicazione di quando e quali somme saranno per davvero erogate. Per l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria mancano ben 2,9 miliardi di

euro per 10 tratte, più di 70 km., che allo stato non hanno nemmeno la progettazione. E dalla tabella 6 risulta che sarebbero pronti appena i progetti di due soli di questi interventi. Fra l'altro, con una incredibile confusione di cifre, il fabbisogno finanziario per la A3 è indicato in 2.942,90 milioni di euro (tabelle 1 e 2) ed invece è ridotto a 2.564,30 milioni di euro nell'Allegato Infrastrutture. Ritene che tale contesto smentisca sia il Presidente del Consiglio, che la scorsa settimana ha previsto la ultimazione dell'intera autostrada entro il 2013, che il Ministro Matteoli, che per le stesse date ha indicato la conclusione di 380 dei 443 km. dell'autostrada A3. Esprime, quindi, un giudizio fortemente negativo sul metodo, sui contenuti, sui toni trionfalistici che indicano un quadro di opere concluse, di cantieri aperti, di finanziamenti disponibili assolutamente non vero e non rispondente alla realtà. Con la legge obiettivo, pur con innovazioni procedurali utili come i maxi-lotto, le realizzazioni sono assolutamente deludenti e nettamente al di sotto delle previsioni e dei proclami, con un quadro complessivo che presenta tanti punti critici e tante questioni irrisolte.

Carmen MOTTA (PD) richiama gli interventi che, secondo quanto previsto nel PIS, fino a due anni fa erano solo atti progettuali, mentre oggi risultano progetti approvati dal CIPE, in molti casi cantierati e in alcuni casi finiti. In particolare si sofferma sull'asse autostradale CISA, precisando che si tratta di un asse previsto ormai da 10 anni, del cui primo lotto è stato possibile l'avviamento grazie al coinvolgimento dei privati da parte della concessionaria. A tale proposito richiama quanto dichiarato dal sottosegretario nella seduta antimeridiana durante lo svolgimento della interrogazione 5-03452, di cui è prima firmataria, sulla mancata registrazione della delibera del 22 gennaio 2010, che reca l'approvazione del progetto e dà piena efficacia alla convenzione ANAS AutoCisa. Circa poi l'Asse ferroviario Pontremolese, rileva

come anche tale infrastruttura sia prevista da diversi anni, in particolare 20, e come la legge finanziaria per il 2007 abbia stanziato 48ml di euro per la progettazione esecutiva del raddoppio dell'intero tracciato della Ferrovia Pontremolese.

Conclude esprimendo perplessità in ordine al coinvolgimento dei privati ai fini del completamento delle infrastrutture strategiche, stante le previsioni sul PIL nel 2010 e nel 2011.

Rodolfo Giuliano VIOLA (PD) sottolinea due questioni di particolare importanza. In primo luogo, lamenta l'assenza di risorse per il completamento dell'Alta Velocità nel « Corridoio 5 ». In secondo luogo, richiama l'attenzione sulla opportunità di prevedere nel parere indicazioni in ordine al pagamento da parte delle pubbliche amministrazioni delle piccole e medie imprese coinvolte nelle opere pubbliche, in considerazione della natura anticiclica di tali opere.

Mauro PILI (Pdl) ritiene che qualsiasi valutazione sulle infrastrutture del nostro Paese debba comunque partire dal rapporto della sullo stato di attuazione della « Legge Obiettivo ». Fa quindi notare come negli ultimi decenni siano mancati i parametri di riferimento degli stanziamenti infrastrutturali nella ripartizione delle risorse di cui alla medesima « Legge Obiettivo ». A tale proposito richiama quanto previsto dall'articolo 22 della legge sul federalismo fiscale in ordine al riequilibrio delle risorse, il quale andrebbe attentamente considerato con particolare riferimento alle Regioni insulari, e quindi alla Sardegna.

Roberto TORTOLI, *presidente e relatore*, alla luce delle considerazioni emerse, riformula la proposta di parere già presentata (*vedi allegato 7*).

Raffaella MARIANI (PD), ricordando quanto già enunciato nella seduta di ieri circa la tardiva trasmissione del PIS, richiama l'attenzione sulla impossibilità

per i membri della Commissione di procedere ad un confronto sui dati recati dal Programma con quanto previsto dalla manovra economico finanziaria del luglio scorso e con le tabelle allegate al Programma degli anni precedenti. Sottolinea come tale impossibilità discenda, in primo luogo, dalla ristrettezza dei tempi di esame del Programma Infrastrutture e, in secondo luogo, dalla diversa metodologia di redazione del Programma medesimo.

Rileva come il Programma Infrastrutture presentato faccia dubitare della centralità che il Governo dichiara di riconoscere alle infrastrutture ivi indicate. Concordando con quanto sottolineato dal collega Margiotta, fa notare come non sia affatto rispondente alla situazione reale la considerazione secondo cui il Mezzogiorno sarebbe caratterizzato comunque da una elevata offerta di infrastrutture. Evidenzia, poi, come le indicazioni recate dal PIS non coincidano con quanto dichiarato nello schema di decisione di finanza pubblica sulla contrazione delle spese in conto capitale rispetto al PIL. Fa poi notare come sarebbe opportuno conoscere lo stato dell'arte con riferimento al coinvolgimento dei capitali privati per la realizzazione delle opere pubbliche, visto che è stato più volte dichiarato dalle forze di maggioranza come l'ingresso di tali capitali privati, ai fini del finanziamento delle opere pubbliche, avrebbe contribuito a risolvere i problemi infrastrutturali in Italia.

Chiede poi chiarimenti circa i 4 miliardi e 400 milioni che il Governo conta di ricavare dai pedaggi stradali, considerato che i rappresentanti dell'ANAS hanno invece stimato l'entrata in 300 milioni.

Quanto poi al trasporto ferroviario regionale, rimesso alla competenza delle Regioni, fa notare come tale trasferimento debba fare i conti con il taglio delle risorse finanziarie destinate alle Regioni medesime.

Nel presentare una proposta di parere alternativo (*vedi allegato 8*) e quindi nel

preannunciare il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere come riformulata dal relatore, sottolinea come nello schema di decisione di finanza pubblica in esame andrebbero evidenziati anche aspetti di particolare importanza nei settori di competenza della VIII Commissione, quale la messa in sicurezza degli edifici, il taglio delle risorse finanziarie subito dal Ministero delle infrastrutture, il mancato avvio dei piani per l'edilizia scolastica e per l'edilizia penitenziaria, nonché la proroga della detrazione del 55 per cento ai fini del risparmio energetico.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI esprime un giudizio positivo sulla proposta di parere, come riformulata dal relatore, invitando comunque a prevedere, con riferimento allo spostamento nella tabella 2 dell'opera viaria «Pedemontana piemontese – Raccordo autostradale Biella – Carisio», la compatibilità con le risorse finanziarie disponibili. Invita poi a valutare l'ipotesi di prevedere, con riferimento all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, il completamento dell'opera entro il 2013-2014 e non solo al 2013.

Nessun altro chiedendo di intervenire la Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni, come riformulata dal relatore, risultando così preclusa la votazione sulla proposta di parere alternativo presentata dal gruppo del Partito Democratico.

La seduta termina alle 15.35.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.35 alle 16.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

RISOLUZIONI

7-00393 Bratti: iniziative legislative per rendere immediatamente vincolanti i limiti

legali di emissione in atmosfera di benzo(a)pirene.

SEDE CONSULTIVA

Disposizioni per la realizzazione di reti infrastrutturali a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica.
C. 3553 Ghiglia.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-03272 Codurelli: Regolarità dello smaltimento di materiali tossici eseguito dalla ditta Perego *General Contractor* durante i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria Milano-Lecco.

TESTO DELLA RISPOSTA

L'introduzione del sistema di cadenzamento sulla direttrice Milano-Lecco, attuata con l'orario di dicembre 2008, ha comportato la riorganizzazione del servizio di circa 450 treni per l'area nord della Lombardia, di cui 120 sulla sola direttrice Sondrio-Lecco-Milano. Dopo un fisiologico periodo di assestamento ed una serie di interventi tecnici posti in essere fin dal gennaio scorso, ha consentito di raggiungere progressivamente apprezzabili risultati nell'andamento della puntualità.

Le soppressioni di collegamenti avvenute il 4 giugno 2010 – a cui fa riferimento l'Interrogante – dovute ad improvvise avarie del materiale rotabile hanno riguardato 3 coppie di treni Milano-Lecco e Bergamo-Lecco. I servizi soppressi sono stati, comunque, assicurati o dai treni con partenza immediatamente successiva a quelli soppressi o da bus sostitutivi.

Per quanto riguarda le « inadeguatezze manutentive e gestionali » del materiale rotabile – citate dall'interrogante – è opportuno sottolineare che Trenitalia, già a partire dal 2008, ha avviato una serie di azioni mirate al miglioramento ed all'ottimizzazione del servizio tra cui l'adozione della « Carta di Identità del treno », con la quale è stato introdotto il modello di servizio a « composizione bloccata » che, prevedendo l'allestimento dei convogli con vetture omogenee, determina benefici, sia sotto l'aspetto della qualità percepita che sotto quello dell'efficientamento industriale.

Al riguardo, va posto in rilievo che il livello di frequentazione dei treni, per direttrice e tipologia, viene sistematica-

mente monitorato, proprio al fine di verificare la corrispondenza delle composizioni dei convogli ai volumi di traffico e procedere, eventualmente, agli opportuni adeguamenti; ciò nonostante, è possibile che in determinate circostanze possano verificarsi episodi occasionali di sovraffollamento dovuti, per la maggior parte, ad eventi straordinari come, ad esempio, la soppressione di altri treni.

Nel corso di quest'anno, peraltro, sulla Milano-Lecco, è stato messo in circolazione materiale rotabile a doppio piano sottoposto ad interventi manutentivi rilevanti; i medesimi interventi sono stati programmati per tutti gli altri convogli a doppio piano utilizzati sulla stessa linea.

Relativamente, quindi, ai rilievi inerenti i lavori in carico alla ditta Perego *General Contractor*, il Ministero dell'interno ha fornito i seguenti elementi informativi.

Il 13 luglio 2010, l'Arma dei Carabinieri, mediante il Raggruppamento operativo speciale ed i Comandi provinciali di Milano e Reggio Calabria, ha dato esecuzione a 251 provvedimenti cautelari, di cui 183 emessi dalla Direzione distrettuale antimafia di Milano e 68 da quella reggina.

Contestualmente la Polizia di Stato ha eseguito ulteriori 53 provvedimenti emessi dalla Direzione distrettuale antimafia di Reggio Calabria. Sono stati altresì posti sotto sequestro beni mobili e immobili per un valore complessivo di oltre 60 milioni di euro.

I soggetti arrestati sono accusati a vario titolo di associazione di tipo mafioso, traffico di sostanze stupefacenti, omicidio,

porto e detenzione abusiva di armi, trasferimento fraudolento di valori, usura, estorsione ed altro.

In particolare, le indagini svolte sul « Gruppo Perego » hanno documentato come esponenti della 'ndrangheta calabrese operassero occultamente all'interno della struttura aziendale, con lo scopo di garantire la ripartizione delle commesse tra le numerose imprese controllate dagli esponenti della medesima organizzazione criminale radicati in Lombardia, nonché la liquidazione di pregressi crediti vantati nei confronti della società stessa.

È stato inoltre ricostruito il tentativo di assorbire nel « Gruppo » altre importanti aziende lombarde del settore edile in difficoltà economiche, con la finalità di costituire apposite Associazioni temporanee d'impresa in grado di partecipare direttamente all'affidamento degli appalti per l'EXPO 2015.

Tale progetto, tuttavia, non si è concretizzato a causa del mancato risanamento economico della « Perego », attualmente sottoposta a procedura fallimentare.

Relativamente alla consumazione di reati ambientali, sono tuttora al vaglio della Procura della Repubblica di Como gli esiti degli accertamenti svolti dal Comando Carabinieri per la tutela dell'ambiente presso i cantieri della « Perego Strade Srl » (in liquidazione) ed altre società correlate, dislocati nelle zone di Milano, Como e Lecco. Per completezza di informazione, si rappresenta che la Direzione investigativa antimafia, nell'ordinaria attività di contrasto delle infiltrazioni mafiose negli appalti pubblici del Nord Italia e, in particolare nella Lombardia, nell'anno in corso ed alla data del 11 agosto ha effettuato:

121 monitoraggi di imprese, delle quali è stata vagliata la posizione di 600 soggetti cointeressati alle stesse a vario titolo;

18 accessi a cantieri, nel corso dei quali si è proceduto al controllo da 553 persone fisiche, 320 automezzi e 132 imprese.

ALLEGATO 2

**Interrogazione n. 5-03354 Miglioli: Lavori sulla SS12
nel territorio dei comuni di Mirandola e Medolla.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento allo specifico quesito posto, e ad integrazione di quanto già rappresentato in risposta alla precedente interrogazione 5-03260, si segnala che l'ANAS, a seguito del parere favorevole espresso dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, ha sottoscritto, in data 30 agosto 2010, l'atto che ha autorizzato l'impresa aggiudicataria Cavalleri S.p.A., ad iniziare le attività per il completamento della variante di Mirandola.

Il cantiere è stato già aperto e i lavori, dell'importo lordo di oltre 10 milioni di euro, avranno una durata di 600 giorni.

Le attività riguarderanno essenzialmente il completamento delle opere d'arte, del rilevato stradale, l'esecuzione di tre sottopassi, della sovrastruttura stradale nonché delle opere complementari.

Per completezza d'informazione si segnala che il 15 settembre 2010 è stato stipulato il contratto di affidamento dei lavori tra l'ANAS e l'impresa Cavalleri S.p.A.

Circa la richiesta di conoscere il merito delle segnalazioni della Prefettura di Bergamo, il Ministero dell'interno ha fatto conoscere che, nell'ambito di altri procedimenti antimafia che non vedevano l'ANAS tra i richiedenti, sono emersi elementi a carico sia del sig. Gregorio Cavalleri, amministratore unico dell'impresa

Cavalleri Ottavio S.p.A. in quanto oggetto di condanna definitiva da parte della Corte di Cassazione per il reato di cui agli articoli 319 e 321 del codice penale sia dell'impresa Cavalleri per l'illecito amministrativo previsto dagli articoli 5 e seguenti del decreto legislativo n. 231/2001 in relazione al reato di corruzione propria contestato al Gregorio Cavalleri in qualità di legale rappresentante dal 16 ottobre 1989 al 25 febbraio 2003.

La sentenza di condanna per il reato di corruzione, definitivamente pronunciata dalla Cassazione è prevista dall'articolo 38 del decreto legislativo n. 163/2008 come una delle cause interdittive ai fini della partecipazione alle procedure di affidamento di lavori pubblici.

L'ANAS ha quindi proceduto a richiedere un parere alla Prefettura di Bergamo in data 16 giugno 2010 essendo nel frattempo mutata la composizione societaria dell'impresa controllante della ditta Cavalleri con la totale estromissione di Gregorio Cavalleri dal novero dei soci.

Come noto, la stazione appaltante ha pertanto ritenuto opportuno rinviare a titolo prudenziale la stipula del contratto.

La situazione ha quindi trovato soluzione con il parere reso dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici precedentemente citata.

ALLEGATO 3

Interrogazione n. 5-03373 Iannuzzi: Risorse per il completamento dei lavori di ammodernamento della autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Relativamente alla realizzazione dello svincolo di Sala Consilina, in provincia di Salerno, lungo l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, si rappresenta che l'ANAS ha concordato e definito con il Comune di Sala Consilina la localizzazione e le caratteristiche dello svincolo.

Allo stato attuale è stato dato avvio alla progettazione preliminare che, una

volta completato, verrà trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la necessaria istruttoria prescritta dalle procedure di cui alla legge Obiettivo.

Una volta che la progettazione avrà raggiunto il necessario livello di definizione si potrà procedere all'assegnazione dei relativi finanziamenti.

ALLEGATO 4

Interrogazione n. 5-03452 Motta: Realizzazione dell'autostrada A15 Parma-La Spezia e del relativo prolungamento Mantova-Nogarole Rocca.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli onorevoli interroganti hanno fornito un'esatta rappresentazione della vicenda legata alla realizzazione e messa in esercizio dell'autostrada A14 Parma-La Spezia.

Riassumendo, si può solo aggiungere che, a seguito della presentazione da parte della società concessionaria del progetto definitivo del collegamento autostradale Parma-Mantova (TIBRE), il CIPE, in data 22 gennaio 2010, ha ribadito la volontà di realizzare l'infrastruttura e ha preso atto del costo totale di 2.730 milioni di euro, approvando il progetto definitivo del primo lotto « Fonte Vivo – Trecasali/Terre Meridiane » per un importo di 513 milioni di euro.

Tale approvazione, considerando che la realizzabilità dell'opera è a totale carico del concessionario, ha comportato la necessità di adeguamento della scadenza concessoria al 31 dicembre 2031 della convenzione vigente, così, come convenuto con le autorità comunitarie.

La convenzione Anas/Autocisa è stata, pertanto, adeguata e firmata in data 3 marzo 2010.

La stessa, approvata *ope legis* dal decreto legge 31 maggio 2010 n. 78, diverrà efficace non appena adeguata alle prescrizioni del CIPE contenute in una delibera in corso di registrazione.

L'avvio dei lavori potrà avvenire soltanto a seguito della registrazione e pubblicazione della delibera CIPE del 22 gen-

naio 2010, con l'approvazione del progetto e la piena efficacia della citata convenzione, subordinata al recepimento delle prescrizioni CIPE.

In merito a quanto richiesto nell'atto in esame e relativamente all'audizione del 15 luglio scorso presso le Commissioni congiunte VIII e IX della Camera citata dagli interroganti, per mero errore materiale fu comunicata la registrazione in corso alla Corte dei conti della Delibera n. 2/2010 del CIPE di approvazione del progetto definitivo del 1° lotto Fontevivo Trecasali della autostrada della Cisa; in realtà tale delibera stava per essere trasmessa all'Organo di controllo che ha garantito che procederà con ogni possibile urgenza all'esame della stessa.

Si coglie invece l'occasione per informare che la Corte dei conti ha già registrato pochi giorni fa la Delibera avente ad oggetto la Convenzione ANAS-CISA già approvata con decreto legge n. 78/2010 e sta esaminando la Delibera n. 2 prima richiamata.

Va infine ribadito che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti segue con grande interesse la realizzazione dell'intervento in esame in quanto opera strategica sia a scala nazionale che comunitaria. In particolare, tale intervento è garantito da risorse private ed ha superato la serie di istruttorie in sede comunitaria e si ritiene che già nel 2011 potranno essere cantierate le opere.

ALLEGATO 5

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino. Atto n. 233.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

L'VIII Commissione,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/56/CE (di seguito « direttiva ») del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino;

preso atto del parere espresso dalla Conferenza unificata e dei relativi allegati;

ritenuto necessario prevedere forme di coordinamento, anche a livello internazionale e comunitario, per una effettiva e costante affermazione della tutela ambientale nella strategia marina e nelle relative politiche di settore attraverso la collegialità nelle decisioni di governo, con particolare riferimento alla gestione delle attuali attività di sfruttamento del fondo e del sottosuolo marini, specie con riferimento al controllo delle attività di prospezione e sfruttamento di idrocarburi;

ritenuto opportuno che il Governo si faccia attivo promotore di iniziative di coordinamento sovranazionale, sia in ambito Mediterraneo (Convenzione di Barcellona, Unione per il Mediterraneo, Iniziativa Adriatico-Ionica), sia a livello comunitario (anche in coordinamento con iniziative analoghe, quali quelle assunte dalla Convenzione per la tutela del Mare del Nord OSPAR) che internazionale (attraverso la partecipazione ai gruppi di lavoro dell'UNCLOS), al fine di favorire un'azione collegiale e coordinata per la tutela dell'ambiente marino, anche con particolare

riferimento alla immediata moratoria per le perforazioni di ricerca e sfruttamento di idrocarburi, alla gestione delle risorse ittiche, alla pulizia del mare e ai comportamenti dei vettori navali in transito;

ritenuta la necessità di avviare con la massima urgenza la ratifica del protocollo « *Off Shore* » della Convenzione di Barcellona, già ratificato tra gli altri dalla Tunisia e dalla Libia, che grazie alla ratifica del nostro Paese raggiungerebbe il numero minimo di adesioni per l'immediata entrata in vigore di questo importante strumento internazionale in tema di sfruttamento dei fondali marini, ove si stabiliscono regole e obblighi informativi a carico di tutti i Paesi mediterranei sulla problematica *de qua*;

considerato che, con particolare riferimento al Mezzogiorno, per partecipare alle attività di monitoraggio e cooperazione regionale per la salute delle acque di cui alla direttiva europea 2008/56/CE, è imprescindibile, anche alla luce del deferimento dell'Italia alla Corte di Giustizia della Comunità europea per violazione della direttiva 2001/271/CE sul trattamento delle acque reflue urbane, porre rimedio alla situazione di malfunzionamento degli impianti di depurazione a causa della quale nel mare vengono riversati liquami e agenti inquinanti,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 4, si preveda che il Comitato riferisca con cadenza semestrale al Parlamento della sua attività e delle previsioni di spesa necessaria ai fini del raggiungimento degli scopi del decreto legislativo;

2) all'articolo 6, si preveda una cooperazione con gli Stati membri che hanno in comune con l'Italia il Mediterraneo rispetto all'attività di prospezione ed estrazione di idrocarburi;

3) all'articolo 19, comma 1, si preveda la ripartizione degli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 8 nel biennio 2011-2012, anziché nel triennio 2010-2012, in considerazione dell'imminente chiusura dell'esercizio finanziario 2010;

4) all'articolo 19, comma 2, si preveda all'onere derivante dall'attività di monitoraggio di cui all'articolo 11 con le risorse del Fondo per la difesa del mare di cui all'articolo 7, comma 1, della legge 31 dicembre 1982, n. 979, che dovrebbero però essere corrispondentemente incrementate e non decurtate; al medesimo comma, preveda lo slittamento di un anno, dal 2013 al 2014, del termine a partire dal quale decorre la copertura dell'onere relativo all'attuazione dei programmi di monitoraggio, considerato che tale slittamento risulta più coerente con la tempistica stabilita allo stesso articolo 11, a norma del quale l'avvio e l'elaborazione dei programmi di monitoraggio sono effettuati entro il 15 luglio 2014;

e con le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 1, comma 2, lettera e), laddove si prevede il perseguimento del « contenimento dell'inquinamento dell'ambiente marino », valuti il Governo l'opportunità di un maggiore coordinamento con quanto previsto dalla direttiva che, all'ar-

ticolo 1, comma 2, lettera b), fa riferimento ad una eliminazione progressiva dell'inquinamento medesimo;

b) all'articolo 3, comma 1, lettera i), valuti il Governo l'opportunità di eliminare il riferimento alla Commissione europea, stante che l'articolo 3, paragrafo 6, della direttiva fa riferimento ai criteri quali « caratteristiche tecniche distintive strettamente collegate a descrittori qualitativi » senza specificare l'organo deputato ad individuare i criteri medesimi;

c) all'articolo 6, comma 3, si chiarisca il senso del riferimento, ivi contenuto, all'articolo 8, comma 7, stante che l'articolo 8 non prevede un comma 7;

d) si valuti l'opportunità di indicare nello schema in esame le modalità da seguire al fine della razionalizzazione e del coordinamento delle attività di monitoraggio e antinquinamento sul presupposto che tali attività si svolgano entrambe con utilizzo di mezzi navali;

e) all'articolo 12, comma 10, valuti il Governo l'opportunità di inserire una ulteriore lettera che faccia riferimento alla indicazione di misure atte a porre rimedio ai danni ambientali causati nel mare dalla presenza, sulla terraferma, di malfunzionanti o inefficienti impianti di depurazione delle acque reflue urbane;

f) all'articolo 19, valuti il Governo l'opportunità di precisare che le risorse finanziarie relative ai programmi di misure di cui all'articolo 12 debbano essere complessivamente definite nell'ambito della manovra di bilancio statale;

g) si valuti l'ipotesi di prevedere idonee risorse finanziarie per le politiche nell'area del Mediterraneo mirate allo sviluppo di conoscenze scientifiche e tecnologiche per la prevenzione e la tutela dai rischi connessi alle attività di sfruttamento dei fondali, con particolare riferimento agli idrocarburi, oltre che al trasporto marittimo di sostanze inquinanti.

ALLEGATO 6

**Schema di Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013.
(Doc. LVII, n. 3).**

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

L'VIII Commissione,

esaminato lo schema di decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013 (Doc. LVII, n. 3), con il relativo Allegato 8, contenente il « Programma delle infrastrutture strategiche », ai sensi della legge n. 196 del 2009;

valutate positivamente le priorità di intervento definite dall'Allegato, sia in termini di sforzo programmatico che in relazione alle emergenze ed alle azioni da effettuare nelle regioni;

considerato che per quanto riguarda le stime relative ai fondi FAS (Fondo aree sottoutilizzate), contenute nel quadro previsionale delle disponibilità (pagg. 54 e 201) l'importo di 2.550 milioni di euro, indicato come « Fondi FAS » destinati al Centro-Nord sembrerebbe essere riferito al Sud, in quanto corrisponde esattamente all'85 per cento dei complessivi 3.000 milioni di euro che derivano dal FAS;

considerato altresì che il totale del predetto quadro previsionale delle disponibilità (pagg. 54 e 201) ammonta a 18.957 milioni di euro;

ritenuto necessario che il Governo preveda la proroga della detrazione fiscale del 55 per cento per il risparmio energetico, considerato che tale misura ha rappresentato un'efficace misura anticiclica, estendendo la stessa agli interventi di edilizia finalizzati alla prevenzione da rischio sismico;

considerata l'importanza strategica del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione e l'opportunità che il Governo, una

volta definita la fase della progettazione, avvii tempestivamente la realizzazione dell'opera;

ritenuto necessario che il Governo si adoperi affinché siano presentati entro i tempi prescritti i progetti e i documenti relativi ad infrastrutture strategiche individuate in sede europea tra le opere prioritarie;

ritenuto essenziale che vengano reperite nuovamente le risorse che con delibera Cipe del 6 novembre 2009 sono state distolte dalla destinazione d'origine relativa al finanziamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

ritenuto, altresì, opportuno che venga previsto il finanziamento per il completamento della strada Fano- Grosseto;

tenuto conto che la Pedemontana Piemontese – Raccordo autostradale Biella – Carisio è un'opera cantierabile entro il 2011, per il 60 per cento a carico di risorse private, e che il primo lotto di tale arteria può essere ultimato entro il 2013;

considerata l'importanza del completamento degli assi europei di collegamento del Paese con l'Europa centrale;

tenuto conto che in previsione del completamento e messa in esercizio della Pedemontana veneta, in imminente inizio dei lavori, l'incremento del traffico, causerà un notevole impatto sul territorio limitrofo,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

sia considerata priorità in sede di assegnazione delle risorse da parte del Cipe l'intervento riguardante il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione;

sia spostata dalla tabella 3 alla tabella 2 l'opera viaria « Pedemontana Piemontese – Raccordo autostradale Biella – Carisio »;

siano completati entro i tempi prescritti i progetti e i documenti relativi ad infrastrutture strategiche individuate in sede europea tra le opere prioritarie, con particolare riferimento alla tratte AV/AC Verona-Padova e Verona-Monaco che il Governo ha già inserito tra le priorità della tabella 2, allo scopo di non perdere le risorse finanziarie europee assegnate a tali tratte;

siano inserite tra le priorità del Governo il completamento dell'Autostrada A27, Venezia-Monaco, tratto Belluno-Dobbiaco;

sia inserita tra le opere della legge obiettivo la Valsugana tratto Bassano del Grappa – Pian dei Zocchi, funzionale alla fluidificazione del traffico del territorio servito dalla Pedemontana veneta;

siano previsti opportuni finanziamenti per il completamento della strada Fano-Grosseto già inserita nel priorità del Governo in Tabella 2;

siano mantenuti gli impegni assunti dal Governo in ordine al completamento entro il 2013 dell'autostrada Salerno- Reggio Calabria, assicurando, a tal fine, le risorse economiche necessarie.

ALLEGATO 7

**Schema di Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013.
(Doc. LVII, n. 3).**

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

L'VIII Commissione,

esaminato lo schema di decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013 (Doc. LVII, n. 3), con il relativo Allegato 8, contenente il « Programma delle infrastrutture strategiche », ai sensi della legge n. 196 del 2009;

valutate positivamente le priorità di intervento definite dall'Allegato, sia in termini di sforzo programmatico che in relazione alle emergenze ed alle azioni da effettuare nelle regioni;

considerato che per quanto riguarda le stime relative ai fondi FAS (Fondo aree sottoutilizzate), contenute nel quadro previsionale delle disponibilità (pagg. 54 e 201) l'importo di 2.550 milioni di euro, indicato come « Fondi FAS » destinati al Centro-Nord sembrerebbe essere riferito al Sud, in quanto corrisponde esattamente all'85 per cento dei complessivi 3.000 milioni di euro che derivano dal FAS;

considerato altresì che il totale del predetto quadro previsionale delle disponibilità (pagg. 54 e 201) ammonta a 18.957 milioni di euro;

ritenuto necessario che il Governo preveda la proroga della detrazione fiscale del 55 per cento per il risparmio energetico, considerato che tale misura ha rappresentato un'efficace misura anticiclica, estendendo la stessa agli interventi di edilizia finalizzati alla prevenzione da rischio sismico;

considerata l'importanza strategica del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione e l'opportunità che il Governo,

una volta definita la fase della progettazione, avvii tempestivamente la realizzazione dell'opera;

ritenuto necessario che il Governo si adoperi affinché siano presentati entro i tempi prescritti i progetti e i documenti relativi ad infrastrutture strategiche individuate in sede europea tra le opere prioritarie;

ritenuto essenziale che vengano reperite nuovamente le risorse che con delibera Cipe del 6 novembre 2009 sono state distolte dalla destinazione d'origine relativa al finanziamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

ritenuto, altresì, opportuno che venga previsto il finanziamento per il completamento della strada Fano-Grosseto;

tenuto conto che la Pedemontana Piemontese – Raccordo autostradale Biella – Carisio è un'opera cantierabile entro il 2011, per il 60 per cento a carico di risorse private, e che il primo lotto di tale arteria può essere ultimato entro il 2013;

considerata l'importanza del completamento degli assi europei di collegamento del Paese con l'Europa centrale;

tenuto conto che in previsione del completamento e messa in esercizio della Pedemontana veneta, in imminente inizio dei lavori, l'incremento del traffico, causerà un notevole impatto sul territorio limitrofo,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

sia considerata priorità in sede di assegnazione delle risorse da parte del Cipe l'intervento riguardante il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione;

sia spostata, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili, dalla tabella 3 alla tabella 2 l'opera viaria « Pedemontana Piemontese – Raccordo autostradale Biella – Carisio »;

siano completati entro i tempi prescritti i progetti e i documenti relativi ad infrastrutture strategiche individuate in sede europea tra le opere prioritarie, con particolare riferimento alla tratte AV/AC Verona-Padova e Verona-Monaco che il Governo ha già inserito tra le priorità della tabella 2, allo scopo di non perdere le risorse finanziarie europee assegnate a tali tratte;

siano inserite tra le priorità del Governo il completamento dell'Autostrada A27, Venezia-Monaco, tratto Belluno-Dobbiaco;

sia inserita tra le opere della legge obiettivo la Valsugana tratto Bassano del Grappa – Pian dei Zocchi, funzionale alla fluidificazione del traffico del territorio servito dalla Pedemontana veneta;

siano previsti opportuni finanziamenti per il completamento della strada Fano-Grosseto già inserita nel priorità del Governo in Tabella 2;

siano mantenuti gli impegni assunti dal Governo in ordine al completamento entro il 2013-2014 dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, assicurando, a tal fine, le risorse economiche necessarie;

siano individuati e verificati parametri di ripartizione degli stanziamenti infrastrutturali al fine di eliminare il grave divario tra le regioni nella ripartizione delle risorse di cui alla « legge obiettivo », come previsto dall'articolo 22 della legge sul federalismo fiscale, con particolare riferimento alle regioni insulari;

relativamente alle tabelle 1 e 2, macro-opera Piastra Logistica Euro Mediterranea, siano individuate, eventualmente con una più adeguata ripartizione, risorse utili a riequilibrare il divario tra quelle spettanti alla regione Sardegna e quelle effettivamente attribuite;

siano sostenute modalità di pagamento volte ad accelerare i pagamenti dei crediti delle piccole e medie imprese verso le pubbliche amministrazioni.

ALLEGATO 8

**Schema di Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013.
(Doc. LVII, n. 3).**

PROPOSTA DI PARERE ALTERNATIVO

L'VIII Commissione,

esaminato lo Schema della Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013;

premesso che:

ai sensi della legge 31 dicembre 2009 n. 196, di contabilità e finanza pubblica, il Governo avrebbe dovuto presentare lo Schema della Decisione di finanza pubblica per gli anni 2011-2013 entro il 15 settembre;

il documento all'esame 3 è stato, invece, trasmesso il 30 settembre, un ritardo che rischia di porre le Camere nell'impossibilità di svolgere regolarmente le proprie funzioni e rende evidente non solo il poco rispetto del Parlamento ma, soprattutto, un problema rispetto agli orientamenti e all'azione del Governo su una questione decisiva come quella sul presente e sul futuro dell'economia nazionale;

il rispetto del termine è fondamentale perché la Decisione di finanza pubblica è tale solo dopo l'approvazione della risoluzione parlamentare in cui sono fissati gli indirizzi cui il Governo dovrà attenersi nel disegno di legge di stabilità, il quale deve essere presentato alle Camere il 15 ottobre: quanto più in ritardo viene presentato lo schema di Decisione di finanza pubblica, tanto più improbabile che il disegno di legge di stabilità possa recepire le indicazioni parlamentari;

nella premessa dello schema di Decisione il Governo annuncia che essa sarà non solo la prima, ma anche l'ultima, perché questo documento è « so-

stanzialmente e politicamente superato », poiché « quanto doveva essere deciso è già stato deciso in luglio », ma soprattutto perché destinato ad essere sostituito da un diverso e più articolato apparato di documentazione di matrice europea (*Stability Program; National Reform Program*), documenti che dovranno essere scritti e presentati da ciascun paese prima della fine dell'anno e all'interno dei quali si concentrerà la discussione sulla politica economica;

valutato che:

rispetto all'affermazione del Governo, ribadita dal Ministro dell'economia nel corso dell'audizione parlamentare, per cui la Decisione di finanza pubblica è un documento sostanzialmente e politicamente superato, i contenuti dello schema di Decisione all'esame sono esemplari, perché nulla aggiungono a quanto già noto e deciso prima dell'estate abbandonando qualunque logica programmatica e svuotando della sessione di bilancio;

se da un lato sono riproposte le cifre del decreto n. 78 nel presupposto, tutto da verificare, che esse si realizzino pienamente, le novità non sono certamente positive;

per quanto riguarda la crescita, il Documento rivede leggermente al rialzo il PIL del 2010, che passa all'1,2 per cento, ma contestualmente stima un peggioramento di due decimali per il Pil del 2011, ora all'1,3 per cento. Si tratta di una crescita prevalentemente trainata dalla domanda estera quando le prospettive di crescita sono notoriamente migliori per i paesi in cui la domanda interna è robusta;

sembra ottimistica la previsione di un tasso di crescita del 2 per cento nel biennio 2012-2013;

l'ultimo intervento di politica economica, il decreto legge n. 78/2010, è stato tale da determinare una riduzione del tasso di crescita del Pil 0,5 punti percentuali nel periodo di riferimento 2010-2012 e; da quanto emerge dallo schema di Decisione di finanza pubblica, il Governo non intende invertire la tendenza, mentre la recessione e la crisi finanziaria hanno riportato l'Italia indietro di dieci anni in termini di produttività e reddito;

per quanto riguarda la finanza pubblica, lo schema di Decisione stima il livello di indebitamento netto tendenziale in linea con quello programmatico concordato in sede europea, mentre l'avanzo primario, è previsto migliorare rispettivamente arrivando allo 0,8 per cento nel 2011 e al 2,2 per cento nel 2012, anche se rispetto al valore programmatico indicato nella RUEF, fa rilevare un lieve deterioramento di 0,2 punti percentuali di PIL per ciascuno degli anni 2011 e 2012;

tale divergenza è dovuta al peggioramento delle entrate che rischia di rendere inefficace parte della correzione effettuata con la manovra stante la previsione di un recupero di quasi 26 miliardi di euro dalle maggiori entrate prevalentemente attraverso la lotta all'evasione fiscale, una stima fondata su ipotesi estremamente ottimistiche;

per quanto riguarda le spese, è prevista la riduzione della spesa al netto degli interessi dal 47,3 del 2010 al 43,8 per cento del PIL del 2013. Tuttavia, va segnalato che parte della prevista riduzione della spesa è attribuibile alla ulteriore contrazione della spesa in conto capitale, quella più produttiva (gli investimenti fissi lordi scendono da 33,4 miliardi nel 2010 a 29,4 miliardi di euro nel 2013) e che gran parte della prevista riduzione della spesa corrente al netto degli interessi deriva dalle misure del decreto-legge n. 78/2010, ossia da tagli lineari e blocchi temporanei, la cui efficacia è piuttosto discutibile;

un dato estremamente preoccupante riguarda il debito pubblico per il quale è previsto un ulteriore aumento al 119,5 per cento nel 2011, con una diminuzione nei due anni successivi che lo riporterà nel 2013 a un livello analogo a quello del 2009, solo grazie a una previsione di crescita del tutto ottimistica;

lo schema di Decisione di finanza pubblica non reca alcuni dei contenuti necessari previsti dalla legge n. 196/2009 e in particolare esso non risulta corredato dall'indicazione di massima delle risorse finanziarie necessarie a confermare normativamente, per il periodo di riferimento, gli impegni e gli interventi di politica economica e di bilancio adottati negli anni precedenti per i principali settori di spesa; dall'obiettivo di massima della pressione fiscale complessiva; dal contenuto del Patto di stabilità interno;

considerato che:

il Governo ha anticipato all'inizio dell'estate la manovra triennale di finanza pubblica 2011-2013, i cui effetti sono recepiti dalla Decisione di Finanza Pubblica all'esame, che conferma altresì gli obiettivi programmatici della Relazione Unificata di Economia e Finanza presentata nel maggio scorso;

la legge di stabilità, che, a norma della legge di riforma della contabilità pubblica (Legge 31 dicembre 2009, n. 196) sostituisce e innova la « legge Finanziaria » – secondo la Decisione di finanza pubblica al nostro esame sarà una legge « tabellare » e di contenuto assai ristretto, dato che la manovra anticipata è già intervenuta con variazioni marginali della spesa e delle entrate pubbliche, che prima venivano realizzate mediante la legge finanziaria, che in tal modo svolgeva pertanto una funzione essenziale di sostegno allo sviluppo economico, e non solo di strumento legislativo per la stabilizzazione dei conti pubblici;

il Governo non ha rispettato la prescritta procedura di formazione della Decisione di Finanza Pubblica al nostro

esame, che prevede l'invio – entro il 15 luglio – alla Conferenza permanente Stato regioni per il coordinamento della finanza pubblica delle linee guida per la ripartizione degli obiettivi programmatici di finanza pubblica tra i diversi settori istituzionali, sulle quali la Conferenza è tenuta ad esprimere il parere entro il 10 settembre; nel medesimo termine del 15 luglio le linee guide dovevano essere trasmesse alle Camere;

si registra un drastico calo delle risorse disponibili per investimenti in infrastrutture; in tre anni gli investimenti sono calati di circa il 20 per cento, e di oltre il 30 per cento nell'edilizia abitativa, con gravi conseguenze anche sulle imprese del settore: le grandi imprese sono arrivate a effettuare all'estero più del 50 per cento dei lavori; le piccole e medie imprese, che hanno difficoltà a lavorare sui mercati esteri, sono in una situazione drammatica, costrette a cancellare centinaia di migliaia di posti di lavoro; a questo bisogna aggiungere che non risultano avviati gran parte dei cantieri relativi ai circa 12 miliardi deliberati dal Cipe nel 2009, per grandi e piccole opere (tra cui 1 miliardo per le scuole);

nella manovra adottata con il decreto-legge n. 78/2010, le Autonomie territoriali concorrono al risanamento dei conti pubblici, attraverso il Patto di Stabilità Interno, per un ammontare totale pari a 6.300 milioni nel 2011, 8.500 milioni nel 2012, per importi analoghi nel 2013;

l'impegno finanziario richiesto, in particolare, ai Comuni, rende difficile coprire la quota capitale dei prestiti in scadenza, mentre la quota disponibile dell'avanzo di amministrazione per finanziare nuovi investimenti – soprattutto nei Comuni del Nord – si va progressivamente riducendo; paradossalmente, negli investimenti degli enti locali crescono gli impegni, ma si riducono i pagamenti; i meccanismi del patto di stabilità favoriscono la formazione di residui passivi sia di parte corrente che capitale, e consentono di utilizzare l'avanzo di amministrazione solo in percentuale estremamente limitata;

le misure assunte dal Governo nel corso del 2009 non hanno consentito né di riqualificare la spesa e né di dare maggior impulso agli investimenti, con una netta riduzione delle spese in conto capitale;

secondo la Corte dei conti, l'articolo 9-bis del decreto-legge n. 78/2009 (manovra 2011-2013) che consente di escludere dalle spese finali rilevanti per il Patto i pagamenti in conto capitale eseguiti fino al 31 dicembre 2009 nei limiti di un ammontare pari al 4 per cento della massa di residui totali di spesa per investimenti rendicontati nel 2007, ha avuto un effetto estremamente limitato;

alla Decisione di finanza pubblica non risultano allegati i seguenti documenti:

le relazioni programmatiche per ciascuna missione di spesa del bilancio dello Stato e le relazioni sullo stato di attuazione delle leggi pluriennali di spesa;

il quadro riassuntivo delle leggi di spesa a carattere pluriennale (articolo 10, comma 7), con la ricognizione dei contributi pluriennali iscritti a bilancio (articolo 10, comma 8);

il programma delle infrastrutture e insediamenti produttivi strategici, predisposto ai sensi della legge n. 443/2001, cosiddetta « legge obiettivo » (articolo 10, comma 9), il quale è, peraltro, di norma trasmesso successivamente;

l'avvio e il consolidamento delle misure anticicliche non può essere rinviato e, soprattutto, non può dipendere da incerte risorse derivanti da misure di fiscalità straordinaria come lo scudo fiscale; l'intero sistema economico e sociale e la struttura produttiva, pressati dalla crisi, chiedono certezze;

la strategia del Governo di rientro dal *deficit* e dal debito e di contrasto alla crisi (*tentative recovery*) appare ancora del tutto inadeguata alla gravità della crisi e a contrastare i suoi effetti sul sistema produttivo, sui lavoratori, sulle famiglie, sugli

enti territoriali gravati da crescenti e pressanti responsabilità amministrative senza risorse adeguate;

il 13 settembre 2010 un accordo tra Consiglio dell'Unione Europea, Parlamento europeo e Commissione UE ha definito i punti essenziali di una nuova direttiva europea sui ritardati pagamenti, che si applicherà al settore dell'edilizia e ai lavori pubblici;

nella fase transitoria, definita in vista dell'avvio del semestre europeo nel gennaio 2011, la Commissione europea ha previsto che entro il 12 novembre gli Stati membri presentino la bozza dei Piani Nazionali di Riforma – documento essenziale per la pianificazione strategica nazionale nel contesto europeo – appare opportuno che tale documento venga presentato in Parlamento con congruo anticipo rispetto al termine previsto per l'invio all'Unione Europea, allo scopo di favorire confronto politico e integrazione del testo su temi essenziali;

valutato, per quanto riguarda le parti di competenza dell'VIII Commissione, che:

appare essenziale che il Governo depositi in Parlamento le relazioni programmatiche per ciascuna missione di spesa del bilancio dello Stato e le relazioni sullo stato di attuazione delle leggi pluriennali di spesa di competenza della VIII Commissione, nonché il quadro riassuntivo delle leggi di spesa a carattere pluriennale, con la ricognizione dei contributi pluriennali iscritti a bilancio, d'interesse della Commissione medesima;

è necessario che il Governo presenti in Parlamento il programma delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici, predisposto ai sensi della legge n. 443/2001, cosiddetta « legge obiettivo » corredato anche della parte relativa al piano caso e all'edilizia residenziale pubblica;

per migliorare il benessere delle famiglie e rispettare gli obiettivi comunitari sul rendimento energetico degli edifici, occorre agevolare e finanziare il recupero

e la riqualificazione energetica, anche mediante contributi e agevolazioni fiscali agli enti che hanno il compito di gestire e mantenere il patrimonio di edilizia residenziale pubblica;

secondo il Cresme, l'attività di manutenzione del patrimonio esistente ha registrato nel 2009 una significativa riduzione (5,4 punti percentuali nel complesso e 4 per cento nel recupero residenziale); per il 2010 il mercato si attende una stabilizzazione e una ripresa, seppur modesta, per il 2011;

il Cresme stima che il « piano-casa » – con gli ampliamenti previsti e le agevolazioni concesse – benefici, in particolare, i proprietari di immobili monobifamiliari delle regioni del nord con un reddito più elevato della media, con una « naturale » predisposizione ad aumentare il valore della propria abitazione (la propria ricchezza) attraverso la riqualificazione e l'aumento delle superfici; in alcun modo contribuisce a ridurre il degrado abitativo e il disagio sociale delle famiglie senza casa;

occorre sollecitare – e con urgenza – anche gli interventi su grandi nuclei abitativi e sull'edilizia sociale, anche mediante il recupero e la riqualificazione degli alloggi abbandonati e non abitabili;

per garantire continuità di lavoro nei cantieri e negli appalti assegnati dalle Pubbliche Amministrazioni, e l'equilibrio economico e finanziario delle imprese che operano nell'ambito dell'edilizia e nei lavori pubblici, in particolare nella condizione attuale di scarsa liquidità e di limitato accesso al credito, occorre assicurare, come raccomandato dalla Commissione Europea, pagamenti tempestivi sulle fatture relative ai lavori eseguiti, e liquidare tutti gli arretrati dovuti da enti pubblici; qualora le amministrazioni e gli enti pubblici paghino le fatture oltre il termine, è necessario corrispondere un indennizzo forfetario per tale ritardo, oltre agli interessi e al risarcimento delle spese di riscossione sostenute dalle imprese creditrici; sembra essenziale anche ridurre e

semplificare gli oneri amministrativi delle imprese che operano con la Pubblica Amministrazione per manutenzioni, ristrutturazioni e nuovi lavori;

è fondamentale prolungare e stabilizzare la detrazione del 55 per cento per l'efficientamento energetico degli edifici, in scadenza il 31 dicembre 2010. Secondo l'Enea – a cui sono affluite le pratiche degli scorsi anni – sono circa 600mila i contribuenti che tra il 2007 e il 2009 hanno fatto interventi di riqualificazione energetica del proprio edificio. E altri 240mila si aggiungeranno presumibilmente nel 2010. La prosecuzione degli incentivi potrebbe dare una boccata di ossigeno ad un settore produttivo importante e la loro conferma per un ragionevole lasso di tempo darebbe stabilità al mercato;

bisogna incrementare le risorse destinate ad interventi di difesa del suolo, che sono state progressivamente ridotte, invertendo il *trend* positivo avviato dal governo Prodi al fine di investire maggior-

mente sulla prevenzione e messa in sicurezza del territorio e ridurre gli enormi costi dell'emergenza;

è necessario individuare modalità alternative all'ipotesi di introduzione del pedaggio sulle tratte e raccordi autostradali in gestione diretta di ANAS S.p.A., così come stabilito dall'articolo 15 del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, legge 30 luglio 2010, n. 122, come modificato dal decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125;

preso atto della impossibilità di valutare la politica del governo nelle materie di competenza della VIII Commissione per le motivazioni illustrate in premessa,

esprime

PARERE CONTRARIO.

« Mariani, Margiotta, Benamati, Bocci, Braga, Bratti, Esposito, Ginoble, Iannuzzi, Marantelli, Morassut, Motta, Realacci, Viola, Zamparutti ».