

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-00746 Madia: Sulle condizioni del porto canale di Fiumicino	133
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	138
5-00854 Lanzarin: Lavori sulla strada statale n. 470	133
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	140

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo in materia di federalismo fiscale. C. 2105 Governo, approvato dal Senato, ed abb. (Parere alle Commissioni riunite V e VI) (<i>Esame e rinvio</i>)	134
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

INTERROGAZIONI

Giovedì 26 febbraio 2009. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Interviene il sottosegretario alle infrastrutture e ai trasporti, Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 10.20.

5-00746 Madia: Sulle condizioni del porto canale di Fiumicino.

Il sottosegretario Mario MANTOVANI risponde all'interrogazione in titolo, testé sottoscritta dal deputato Braga, nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Chiara BRAGA (PD), cofirmataria dell'interrogazione in titolo, ringrazia il sottosegretario per le assicurazioni fornite in ordine all'impegno del Governo di convocare sul tema un tavolo interistituzionale e di apprestare le necessarie risorse finanziarie. Chiede, comunque, al Governo di continuare a prestare particolare attenzione alla questione affinché si possa ad-

divenire in tempi brevi alla definitiva messa in sicurezza del porto insistente sul canale di Fiumicino.

5-00854 Lanzarin: Lavori sulla strada statale n. 47.

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

Manuela LANZARIN (LNP) ringrazia il sottosegretario per le delucidazioni fornite; auspica, comunque, che non si attenda ancora molto per avviare gli interventi necessari, data la pericolosità della strada statale n. 47, e che dagli esiti relativi allo studio sulla mappatura acustica possano conseguire gli interventi necessari per creare le barriere di riduzione dell'impatto acustico a protezione della popolazione residente nelle vicinanze.

La seduta termina alle 10.35.

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 26 febbraio 2009. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI.

La seduta comincia alle 13.30.

Delega al Governo in materia di federalismo fiscale. C. 2105 Governo, approvato dal Senato, ed abb.
(Parere alle Commissioni riunite V e VI).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame.

Angelo ALESSANDRI, *presidente relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sul disegno di legge delega in materia di federalismo fiscale, già approvato dal Senato e attualmente all'esame delle Commissioni V e VI della Camera. Si tratta di un provvedimento sul quale il Governo ha svolto un intenso confronto interistituzionale, anche con i rappresentanti degli enti locali, acquisendo il contributo di diverse forze politiche.

Osserva, in generale, che il disegno di legge reca una delega per dare attuazione all'articolo 119 Cost., come modificato nel 2001 dalla riforma del Titolo V della parte seconda della Costituzione, con cui è stata in particolare stabilita l'autonomia di entrata e di spesa di Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni, con l'attribuzione a tali enti di tributi propri e di partecipazioni al gettito di tributi erariali riferibile al loro territorio, oltre ad un fondo perequativo statale, senza vincoli di destinazione, per i territori con minore capacità fiscale per abitante.

Con l'attuazione dell'articolo 119 si intende superare il sistema di finanza regionale e locale ancora improntato a meccanismi di trasferimento, in cui le risorse finanziarie di Regioni ed enti locali non sono stabilite e raccolte dagli enti che erogano i servizi, ma derivano loro, in misura significativa, dallo Stato. In questo modo il sistema di finanza derivata non ha

favorito l'assunzione di responsabilità da parte degli amministratori né il controllo dei cittadini; inoltre, i trasferimenti si sono spesso realizzati sulla base della spesa storica, essendo mancato qualsiasi meccanismo premiante o qualsiasi incentivo all'efficienza.

Ricorda, al riguardo, che nel definire i principi fondamentali del sistema di finanziamento delle autonomie territoriali, il disegno di legge distingue tra le spese connesse alle funzioni corrispondenti ai livelli essenziali delle prestazioni e quelle inerenti le funzioni fondamentali degli enti locali – per le quali si prevede l'integrale copertura del fabbisogno – e le altre funzioni, per le quali si prevede la perequazione delle capacità fiscali.

Un diverso trattamento, intermedio rispetto alle precedenti funzioni, è previsto per il trasporto pubblico locale, nonché per gli interventi speciali di cui al quinto comma dell'articolo 119 della Costituzione.

Tra le funzioni riconducibili al suddetto vincolo costituzionale sono comprese la sanità, l'assistenza e l'istruzione, quest'ultima limitatamente alle spese per i servizi e le prestazioni inerenti all'esercizio del diritto allo studio, nonché per le altre funzioni di carattere amministrativo già ora attribuite alle regioni. Per tali funzioni, concernenti diritti civili e sociali, spetta allo Stato definire i livelli essenziali delle prestazioni, che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale in condizione di efficienza; ad essi sono associati i costi standard necessari alla definizione dei relativi fabbisogni.

Il modello proposto configura, pertanto, un doppio canale perequativo, valido per tutti i livelli di governo, in base al quale sarà garantita una perequazione integrale dei fabbisogni, valutati a costi standard, per ciò che attiene i livelli essenziali delle prestazioni inerenti i diritti civili e sociali e le funzioni fondamentali degli enti locali, mentre le altre funzioni o tipologie di spese decentrate saranno finanziate secondo un modello di perequazione che dovrebbe concretizzarsi in un tendenziale, ma non integrale, livellamento

delle differenti capacità fiscali dei diversi territori, il cui ordine dovrà rimanere inalterato.

Per quanto riguarda le modalità di finanziamento delle funzioni, ricorda che il normale esercizio di esse dovrà essere finanziato dalle risorse derivanti dai tributi e dalle entrate proprie di regioni ed enti locali, dalle partecipazioni al gettito di tributi erariali e dal fondo perequativo.

Conseguentemente, è prevista l'eliminazione dal bilancio statale delle previsioni di spesa per il finanziamento delle funzioni attribuite agli enti territoriali, tranne le spese per i fondi perequativi e le risorse per gli interventi speciali.

Il disegno di legge reca pertanto i criteri direttivi volti a individuare il paniere di tributi propri e partecipazioni da assegnare ai diversi livelli di governo secondo il principio della territorialità e nel rispetto dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza di cui all'articolo 118 della Costituzione, nonché le modalità di attribuzione agli stessi di cepiti patrimoniali, definendo un quadro diretto a consentire l'esercizio concreto dell'autonomia tributaria da parte dei governi decentrati, nonché un adeguato livello di flessibilità fiscale.

Alle regioni, con riguardo ai presupposti non assoggettati ad imposizione da parte dello Stato, viene attribuito un complesso di poteri, quali quello di istituire tributi regionali e locali, determinare variazioni delle aliquote o le agevolazioni che gli enti locali possono applicare nell'esercizio della loro autonomia, nonché istituire a favore di enti locali partecipazioni al gettito dei tributi e delle partecipazioni regionali.

Tra gli altri criteri direttivi di carattere generale ricorda il principio della tendenziale correlazione tra prelievo fiscale e beneficio connesso alle funzioni esercitate sul territorio, finalizzato a favorire la corrispondenza tra responsabilità finanziaria e responsabilità amministrativa delle funzioni fondamentali, nonché la

previsione del coinvolgimento di tutti i livelli istituzionali nell'attività di contrasto all'evasione e all'elusione fiscale.

Il sistema tributario, ad ogni livello istituzionale, dovrà comunque essere coerente con i principi di progressività e capacità contributiva stabiliti dall'articolo 53 della Costituzione. Inoltre, si stabilisce il principio in base al quale l'imposizione fiscale dello Stato deve essere ridotta in misura corrispondente alla più ampia autonomia di entrata di regioni ed enti locali, calcolata ad aliquota standard.

Viene, altresì, prevista l'attivazione di meccanismi di premialità dei comportamenti virtuosi ed efficienti – in termini di equilibri di bilancio, qualità dei servizi, contenuto livello della pressione fiscale e incremento dell'occupazione – ovvero sanzionatori per gli enti che non rispettano gli obiettivi di finanza pubblica, che possono giungere sino all'individuazione dei casi di ineleggibilità nei confronti degli amministratori responsabili di stati di dissesto finanziario, ovvero di scioglimento degli organi nei casi più gravi.

Per gli enti che non assicurano i livelli essenziali delle prestazioni ovvero l'esercizio delle funzioni fondamentali degli enti locali, le misure sanzionatorie possono determinare anche l'esercizio del potere sostitutivo di cui all'articolo 120, secondo comma, della Costituzione.

In linea generale, l'attuazione della delega dovrà risultare compatibile con gli impegni finanziari assunti con il patto di stabilità e crescita europeo; dovrà inoltre essere garantita la simmetria tra il riordino e la riallocazione delle funzioni e la dotazione delle risorse umane e finanziarie – onde evitare ogni duplicazione di funzioni e dunque di costi – nonché salvaguardato l'obiettivo di non produrre aumenti della pressione fiscale complessiva, anche nel corso della fase transitoria.

Il disegno di legge delinea, infine, la procedura di adozione ed esame parlamentare dei decreti legislativi attuativi, fissando il termine per l'adozione di almeno uno di essi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge in esame e in ventiquattro mesi dall'entrata

in vigore della legge il termine per l'adozione degli altri. In allegato al primo schema di decreto, il Governo è chiamato a trasmettere alle Camere una relazione contenente dati sulle implicazioni e le ricadute di carattere finanziario conseguenti all'attuazione della delega, nel quale fornire un quadro generale di finanziamento degli enti territoriali e ipotesi di definizione su base quantitativa della struttura dei rapporti finanziari tra i diversi livelli di governo.

Gli schemi dei decreti saranno adottati previa intesa – non vincolante – raggiunta in sede di Conferenza unificata, e successivamente trasmessi alle Camere, ai fini del parere da parte della istituenda Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale e delle Commissioni parlamentari competenti per le conseguenze di carattere finanziario.

Per quanto riguarda più specificamente la competenza della Commissione Ambiente, ricorda che l'articolo 14 reca una disciplina speciale relativa all'attribuzione di tributi alle Città metropolitane. Nel dettaglio, la norma citata dispone che mediante uno specifico decreto legislativo siano introdotte le necessarie disposizioni per assicurare il finanziamento delle funzioni delle Città metropolitane, anche mediante l'attribuzione di specifici tributi. Tale attribuzione è preordinata a garantire a tali enti un'ampia autonomia di entrata e di spesa in corrispondenza della complessità delle funzioni attribuite.

L'articolo 21 reca le modalità di attuazione degli interventi a finalità vincolata di cui all'articolo 119, quinto comma, Cost., limitatamente al profilo della dotazione infrastrutturale. Si tratta, in sostanza di interventi in favore di determinati Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni cui lo Stato destina risorse aggiuntive per promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, e rimuovere gli squilibri economici e sociali.

Nel dettaglio, in sede di prima applicazione, il comma 1 prevede una ricognizione degli interventi infrastrutturali previsti dalle norme vigenti e riconducibili all'ambito applicativo dell'articolo 119,

quinto comma, Cost. Tali interventi devono riguardare: la rete stradale, autostradale e ferroviaria, la rete fognaria, la rete idrica, elettrica e di trasporto e distribuzione del gas, le strutture portuali ed aeroportuali. Lo stesso comma dispone che tale ricognizione venga concertata tra il Ministro dell'economia e delle finanze, incaricato della sua predisposizione, ed i Ministri per le riforme per il federalismo, per la semplificazione normativa, per i rapporti con le Regioni e con gli altri Ministri competenti per materia. L'ultimo periodo del comma in esame elenca i seguenti principi e criteri direttivi a cui informare l'attività ricognitiva: valutazione dell'estensione delle superfici territoriali interessate; valutazione della densità della popolazione e delle unità produttive; considerazione dei particolari requisiti delle zone montane; valutazione della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio valutazione della specificità dei territori insulari. In base al successivo comma 2 – nella fase transitoria quinquennale di passaggio dal criterio della spesa storica a quello del fabbisogno standard e delle capacità fiscali, prevista dagli articoli 19-20 – è prevista l'individuazione degli interventi, con l'obiettivo di recuperare deficit infrastrutturale, incluso quello riguardante il trasporto pubblico locale, e calibrandoli sulla base della virtuosità degli enti nell'adeguamento al processo di convergenza verso i costi o i fabbisogni standard. L'ultimo periodo del comma in esame prevede l'inserimento degli interventi infrastrutturali così individuati nel Programma delle infrastrutture strategiche. Ricorda, al riguardo, che tale programma viene annualmente allegato al documento di programmazione economico-finanziaria ai sensi della legge obiettivo.

Fa notare, infine, che l'articolo 1, comma 2, prevede l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 21 in esame anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e di Bolzano, conformemente ai rispettivi statuti.

Ricorda, altresì, per completezza, che l'articolo 22 reca una disciplina transitoria per permettere una « prima » istituzione

delle città metropolitane nelle aree metropolitane delle regioni a statuto ordinario, ad esclusione di Roma. Quanto all'articolo 23, esso affronta il tema dell'attuazione dell'articolo 114, terzo comma, della Costituzione, ove si dispone che la legge dello Stato disciplini l'ordinamento di Roma, capitale della Repubblica. A Roma capitale sono attribuite ulteriori funzioni amministrative, in aggiunta a quelle già spettanti al comune di Roma, da esercitare mediante regolamenti adottati dal consiglio comunale di Roma, ridenominato « Assemblée capitolina », tra le quali, la valorizzazione dei beni storici, artistici, ambien-

tali e fluviali, previo accordo con il Ministero competente, lo sviluppo urbano e la pianificazione territoriale, l'edilizia pubblica e privata nonché la protezione civile (in collaborazione con la Presidenza del Consiglio e con la Regione Lazio).

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, propone, pertanto, che la Commissione si esprima in senso favorevole al provvedimento.

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

La seduta termina alle 13.45.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-00746 Madia: Sulle condizioni del porto canale di Fiumicino.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Le competenze per interventi di difesa della costa e di riparazione di danni causati dalle mareggiate appartengono, in linea generale, alle Regioni e ciò con maggior evidenza allorché si tratti di interventi di ripristino attinenti a porti regionali.

Va ricordato, peraltro, che i principali porti laziali – Civitavecchia, Gaeta e, per l'appunto quello di Fiumicino – rientrano nella circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Civitavecchia la quale, in base alla legge n. 84 del 1994, è tenuta a provvedere alla « manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali » e ad assicurare la navigabilità nell'ambito portuale e provvedere al mantenimento ed approfondimento dei fondali.

Fino al 2006, la citata manutenzione era assicurata, tramite apposite convenzioni, da ordinari fondi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mentre, con l'avvio dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali e la contestuale devoluzione ad esse dell'intero gettito derivante dalle tasse d'ancoraggio, erariale e portuale come previsto dalla legge finanziaria 2007, detti enti sono chiamati a provvedere ai predetti adempimenti mediante le risorse rinvenienti da tali nuovi introiti, integrati dalle ulteriori risorse del fondo perequativo per le autorità portuali sempre previsto dalla citata legge di Bilancio.

Tanto premesso, va rilevato che la problematica sollevata nell'interrogazione cui si risponde, è di notevole rilevanza ed urgenza ragion per cui, per quanto ri-

guarda in dettaglio le iniziative concretamente intraprese per risolvere i problemi causati dai fenomeni di insabbiamento del porto canale di Fiumicino, è stato attivato, presso la Provincia di Roma - Assessorato alle politiche dell'agricoltura, un apposito tavolo interistituzionale con il quale i vari soggetti (amministrazioni centrali e locali, autorità portuale di Civitavecchia e Protezione civile, nel prendere atto della situazione di fatto creatasi in conseguenza delle forti mareggiate, hanno dato la propria disponibilità al reperimento delle risorse finanziarie per una serie di interventi individuati quali prioritari lungo la fascia costiera laziale.

In particolare, gli interventi immediatamente posti allo studio e per i quali è già stato il reperimento dei fondi necessari, riguarderanno la messa in sicurezza della foce del fiume Tevere, l'escavo e la costruzione della diga soffolta nel porto di Fiumicino nonché interventi di decoro e pulizia degli argini del Tevere.

È prevista inoltre, nel corso delle prossime riunioni del Tavolo, l'analisi delle soluzioni più idonee ed efficienti per alleviare il problema dell'insabbiamento di porti di Fiumicino ed Anzio.

Nelle more degli interventi strutturali a carattere permanente e a garanzia della sicurezza complessiva dell'approdo, la Capitaneria di Porto si è fatta carico di sopperire alle problematiche presenti con una più accurata razionalizzazione della distribuzione delle unità tra le aree di ormeggio disponibili e disponendo l'attua-

zione di temporanee modifiche al piano ormeggi rese necessarie da situazioni contingenti di maltempo.

Per quanto attiene quindi al rilascio della Valutazione di impatto ambientale da parte del Ministero dell'ambiente, tutela del territorio e del mare, quest'ultimo ha fatto conoscere che l'istruttoria della Commissione tecnica di verifica VIA/VAS relativa alla valutazione di impatto ambientale del Piano portuale del porto di Fiumicino si è conclusa in data 15 dicembre 2008 con parere positivo, con prescrizioni, n. 187.

Tuttavia non si è potuto procedere alla firma del Ministro dell'ambiente in quanto non risultano pervenuti i prescritti pareri del Ministero per i beni e le attività culturali e la della Regione Lazio. Non appena si potrà procedere alla formalizzazione del decreto di VIA, il Ministero dell'ambiente provvederà a dare comuni-

cazione all'Autorità portuale della positiva conclusione dell'istruttoria del progetto di PRP del porto.

Ad ulteriore chiarimento, si rileva che la richiesta avanzata dalla predetta Autorità portuale di valutare le opere di dragaggio e di realizzazione di vasche di contenimento del materiale dragato ai sensi dell'articolo 6, comma 11, del decreto legislativo 152 del 2006, cui fa cenno l'interrogante, non poteva essere accolta in quanto detto riferimento di legge prevede che siano esclusi dal campo di applicazione della procedura di VIA gli interventi disposti in via di urgenza ai sensi della legge 225/1992. L'urgenza doveva essere deliberata in presenza dei presupposti di legge mentre nel caso in esame non risultava emanata alcuna deliberazione di urgenza da parte della Presidenza del Consiglio.

ALLEGATO 2

Interrogazione n. 5-00854 Lanzarin: Lavori sulla strada statale n. 47.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Nel confermare, in linea generale, la risposta resa all'interrogazione 3-00668 presentata nella passata Legislatura citata nell'atto cui si risponde, va rilevato che dagli esiti dello studio per la mappatura acustica che parte nel corrente anno, discenderanno tutte le priorità di interventi sulla rete viaria nazionale tra cui, nello specifico, la statale 47.

Si deve inoltre osservare che il Piano stralcio di risanamento acustico 2009-2011, oggetto di accordo tra ANAS e il Ministero dell'ambiente e redatto in attesa della predisposizione del piano definitivo di contenimento ed abbattimento delle emissioni sonore su tutta la rete stradale gestita, ha preso in considerazione gli assi stradali con flussi stimati superiori a 4 milioni di veicoli annui ma non ha individuato aree critiche lungo la statale in questione.

Nello scorso mese di dicembre 2008, il suddetto Piano è stato inviato da ANAS al Ministero dell'ambiente, alla Regione veneto ed ai Comuni interessati che devono a tuttoggi esprimersi in merito.

Bisogna altresì ricordare che nel primo ciclo di Mappatura acustica strategica, ai sensi del decreto legislativo 194/2005, la statale 47 non era stata sottoposta ad indagine acustica in quanto il flusso di traffico medio annuo stimato risultava inferiore ai valori di riferimento individuati dalla mappatura medesima.

Il Piano stralcio 2009-2011 per il risanamento acustico è stato redatto in attesa della predisposizione del piano definitivo di contenimento ed abbattimento delle emissioni sonore su tutta la rete stradale gestita ed ha preso in considerazione gli assi stradali con flussi stimati superiori a 4 milioni di veicoli annui.

La tratta della statale 47 passante per il Comune di Romano d'Ezzelino, fa conoscere l'ANAS, verrà quindi analizzata nell'ambito del Piano di risanamento acustico definitivo esteso su tutta la rete gestita da ANAS e di cui si prevede il completamento entro la fine del 2011.