

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni per la ricostruzione, il recupero e lo sviluppo economico-sociale dei territori abruzzesi colpiti dal sisma del 6 aprile 2009. C. 3811 Libè, C. 3993 Zamparutti e C. 4107 Lolli	117
--	-----

SEDE CONSULTIVA:

Sull'ordine dei lavori	117
Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011. Doc. LVII, n. 4-bis (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e con osservazione</i>)	118
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere</i>)	124
ALLEGATO 2 (<i>Proposta di parere alternativo presentata dal gruppo PD</i>)	126
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	131
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	122
AVVERTENZA	122
ERRATA CORRIGE	123

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 5 ottobre 2011.

Disposizioni per la ricostruzione, il recupero e lo sviluppo economico-sociale dei territori abruzzesi colpiti dal sisma del 6 aprile 2009. C. 3811 Libè, C. 3993 Zamparutti e C. 4107 Lolli.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 9.15 alle 9.40.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 5 ottobre 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Intervengono il sottosegretario di Stato per le

infrastrutture e i trasporti Aurelio Salvatore Misiti e il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare Elio Vittorio Belcastro.

La seduta comincia alle 14.35.

Sull'ordine dei lavori.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, in considerazione della ristrettezza dei tempi e della necessità di concludere nella giornata odierna l'esame della Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2011, propone di avviare i lavori della Commissione con l'esame in sede

consultiva, per passare successivamente alla discussione delle risoluzioni.

La Commissione concorda.

Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011.

Doc. LVII, n. 4-bis.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e con osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 4 ottobre 2011.

Manuela LANZARIN (LNP), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni sul provvedimento in titolo (*vedi allegato 1*).

Sergio Michele PIFFARI (IdV) esprime un giudizio fortemente critico sulla Nota di aggiornamento in esame e sull'allegata documentazione, con particolare riferimento al cosiddetto «Allegato infrastrutture». Al riguardo, denuncia la gravità, anche sotto il profilo della correttezza e della regolarità contabile, dei dati contenuti in tale Allegato, a partire dalla non concordanza delle cifre relative alle opere definanziate ai sensi dell'articolo 32 del decreto-legge n. 98 del 2011 rispetto a quelle relative al complessivo taglio di circa 4 miliardi di euro alle infrastrutture strategiche disposto dal Governo con la recente manovra finanziaria. Con riferimento, poi, alla proposta di parere formulata dal relatore, preannuncia voto contrario sulla stessa, in quanto relativa ad un testo a suo avviso ispirato ad intenti platealmente propagandistici, se non all'obiettivo di dirottare risorse aggiuntive soltanto verso alcune precise aree del Paese. Conclude osservando come, alla luce del contenuto dei provvedimenti in esame, trovano nuove conferme e nuove ragioni le chiare critiche e le contestazioni rivolte

pochi giorni fa da tutti gli operatori del settore al Ministro delle infrastrutture.

Armando DIONISI (UdCpTP), preliminarmente, esprime un giudizio fortemente critico sul contenuto complessivo della Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza e sui relativi allegati. Quanto agli aspetti particolari del provvedimento, osserva anzitutto che gli ultimi interventi del Governo hanno determinato, fra l'altro, un pesantissimo e inaccettabile taglio, pari a circa 150 milioni di euro, alle strutture ministeriali che ne mette a rischio la effettiva funzionalità e capacità operativa.

Manifesta, inoltre, sconcerto per il fatto che dalla lettura dell'Allegato Infrastrutture si evince chiaramente che, nonostante l'approvazione della delibera CIPE n. 62 del 2011, con la quale sarebbero state sbloccate risorse per più di 4 miliardi di euro per l'attuazione del Piano per il Sud, ad oggi, non si riscontra un reale impegno di spesa per il potenziamento effettivo delle cinque macro strutture indicate come prioritarie per lo sviluppo del Mezzogiorno.

Sottolinea, inoltre, che pur essendo stimato che il valore delle infrastrutture strategiche mai realizzate o definanziate per effetto della recente manovra finanziaria, peraltro senza alcuna interlocuzione con i rappresentanti delle istituzioni territoriali, ammonti a circa 4 miliardi di euro, le recenti disposizioni che hanno istituito un nuovo fondo infrastrutture ferroviarie e stradali prevedano una dotazione di molto inferiore alla indicata cifra senza peraltro offrire garanzie concrete su una veloce rassegnazione delle risorse revocate al potenziamento del Programma delle infrastrutture strategiche.

Aggiunge, altresì, che lo stato di avanzamento delle grandi infrastrutture presenta molteplici ritardi e, ad oggi soltanto il MOSE e i valichi transalpini sembrano avviarsi verso la fase di completamento mentre, si è ancora lontani dall'obiettivo per quanto riguarda le opere metropolitane delle grandi città, lo sviluppo del corridoio TEN-T Berlino-Palermo, della

TAV Torino-Lione, della statale Jonica n. 106 e soprattutto del Ponte sullo Stretto di Messina (che grava sul complesso delle risorse programmate per circa 8,5 miliardi di euro) e dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Critica, quindi, le annunciate intenzioni del Governo di indirizzare nuove politiche a sostegno del settore infrastrutturale, le quali appaiono soluzioni solo teoriche se è vero che l'idea di un'accelerazione nella realizzazione delle infrastrutture senza lo sblocco di adeguate risorse rappresenta un'utopia o una vera e propria presa in giro.

Sottolinea, infine, la gravità della situazione nella quale, a causa dei pesantissimi tagli alle regioni e agli enti locali, si è venuto a trovare il settore del trasporto pubblico locale, che ha visto negli ultimi anni diminuire le risorse quasi a zero e che ha visto costrette le regioni a fare l'impossibile per tenere in vita un servizio fondamentale per i cittadini. Si tratta, oltretutto, di una situazione destinata ad aggravarsi ulteriormente e che, in pratica, rischia di determinare il crollo del settore, considerato l'ammontare dei tagli operati dal Governo con l'ultima manovra finanziaria che si aggira intorno al 75 per cento delle risorse disponibili, con una diminuzione delle risorse di quasi 1.500 miliardi di euro. A questi tagli vanno aggiunti, peraltro, quelli al trasporto ferroviario, con conseguenze complessivamente insostenibili che rischiano di portare entro breve alla paralisi totale dell'intero sistema del trasporto locale, al blocco di un servizio costituzionalmente garantito e alla perdita di numerosissimi posti di lavoro.

Conclude, per questo, preannunciando il voto contrario del suo gruppo sulla proposta di parere presentata dal relatore.

Raffaella MARIANI (PD) presenta, a nome del gruppo del Partito democratico, una proposta di parere alternativo (*vedi allegato 2*) a quella formulata dal relatore, che giudica in modo particolarmente negativo in considerazione della richiesta in essa contenuta di inserire nel Programma delle infrastrutture strategiche soltanto opere ubicate in ben determinate regioni,

senza alcuna preventiva verifica in ordine ai bisogni infrastrutturali di ciascuna regione. Denuncia, inoltre, l'ennesimo tentativo di aggiungere nuove opere allo sterminato elenco già contenuto nel Programma delle infrastrutture strategiche, senza alcuna capacità concreta di individuare le infrastrutture davvero prioritarie e di procedere in tempi rapidissimi alla loro completa realizzazione. Sotto questo profilo ritiene che la proposta di parere formulata dal relatore testimoni concretamente l'incapacità della maggioranza e del Governo di perseguire gli obiettivi enunciati dalla legge obiettivo di un uso efficiente delle risorse destinate alle opere infrastrutturali e della rapida realizzazione delle medesime opere. Sottolinea, del resto, che a dieci anni dall'approvazione della legge obiettivo, i suoi risultati appaiono nettamente deludenti se è vero che solo trenta delle opere contenute del Programma delle infrastrutture strategiche sono state completate, il livello del contenzioso nel settore degli appalti non è affatto diminuito né sono diminuiti i tempi di realizzazione delle opere pubbliche, infine, al di là degli annunci di massicci investimenti privati nel settore delle infrastrutture, oltre due terzi delle risorse stanziare per la realizzazione delle infrastrutture strategiche sono risorse pubbliche.

Rileva, infine, che l'odierna discussione e il contenuto stesso della Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanze costituiscono una vera e propria occasione mancata per individuare soluzioni adeguate al potenziamento delle infrastrutture portuali e aeroportuali, indispensabili per aumentare la competitività del sistema produttivo e la ripresa dell'economia italiana. Conclude quindi preannunciando il voto contrario del gruppo del Partito democratico sulla proposta di parere favorevole con condizioni presentata dal relatore, sottolineando l'urgenza di procedere allo svolgimento di audizioni, più volte richieste, del Ministro delle infrastrutture e dei rappresentanti di ANAS Spa, al fine di approfondire questioni di particolare rilevanza per la Commissione.

Mauro PILI (PdL), nel ribadire quanto già più volte affermato circa l'inadeguatezza del contenuto dell'Allegato infrastrutture che, una volta ancora, si dimostra incapace di parametrare gli interventi programmati alla effettiva dotazione infrastrutturale delle diverse regioni e al perseguimento dell'obiettivo fondamentale della perequazione territoriale in materia di infrastrutture, preannuncia che il proprio voto favorevole sulla proposta di parere presentata dal relatore sarà subordinato alla disponibilità della maggioranza e del Governo di modificare la proposta di parere medesima con l'inserimento di specifici punti relativi: alla necessità di una complessiva ridefinizione delle opere contenute nel Programma delle infrastrutture strategiche sulla base di indicatori oggettivi relativi alla dotazione infrastrutturale e alla dotazione di servizi fra le diverse aree e regioni del Paese; all'inserimento dell'intera pianificazione relativa alla Piastra logistica euro-mediterranea nella Tabella 2 dell'Allegato infrastrutture; all'esigenza di individuare specifici strumenti, anche contrattuali, capaci di accelerare in concreto l'esecuzione delle infrastrutture strategiche.

Roberto MORASSUT (PD), nell'associarsi a quanto fin qui detto dai colleghi dell'opposizione, esprime una forte preoccupazione riguardo alla effettiva capacità del Governo di definire concretamente un programma credibile per ottenere lo svolgimento delle Olimpiadi del 2020 a Roma. Dalla lettura dell'Allegato infrastrutture emerge, infatti, chiaramente l'approssimazione e l'incompletezza della indispensabile cornice programmatica e, soprattutto, l'ammissione da parte del Governo dell'inesistenza di un vero e proprio « Progetto 2020 ». Nell'invitare quindi la maggioranza e il Governo a non sottovalutare l'attenzione che la comunità olimpica internazionale dedica agli atti ufficiali con i quali si concreta, o dovrebbe concretarsi, l'impegno dello Stato italiano in vista del conseguimento dell'obiettivo Olimpiadi 2020, denuncia la mancata indicazione nell'Allegato infrastrutture di risorse certe,

pubbliche e private, finalizzate alla realizzazione delle necessarie infrastrutture, che rischia di tramutarsi in un clamoroso *boomerang* a danno della candidatura di Roma quale sede delle Olimpiadi del 2020.

Salvatore MARGIOTTA (PD), nel richiamarsi alle considerazioni svolte in precedenza dai colleghi dell'opposizione, esprime un giudizio critico sulla proposta di parere presentata dal relatore giacché ritiene, anzitutto, che non sia questa l'occasione e la sede per una revisione dell'elenco delle opere comprese nel Programma delle infrastrutture strategiche, ed inoltre perché considera che, anche laddove si fosse voluto fare una ricognizione di questo tipo, tale operazione sarebbe dovuta essere priva di qualsiasi scopo strumentale e di ogni forma di « strabismo territoriale » e, al contrario, ancorata ad una ampia visione e ad un'organica strategia per lo sviluppo equilibrato, su tutto il territorio nazionale, della dotazione infrastrutturale. Esprime per questo un plauso ed un apprezzamento sincero per le osservazioni svolte dal collega Pili, che testimoniano la sperequazione degli interventi programmati e della tendenza di fondo del Governo a privilegiare le opere ubicate nel Centro-Nord. Conclude, quindi, rivolgendo un appello ai deputati meridionali che fanno parte della maggioranza a prendere esempio dal collega Pili e ad esprimersi con coraggio e con coerenza contro un provvedimento che danneggia, oggettivamente, il Mezzogiorno.

Manuela LANZARIN (LNP), *relatore*, precisa che delle quattro opere citate nella sua proposta di parere e delle quali si chiede l'inserimento nel Programma delle infrastrutture strategiche, due erano già comprese nel parere sul Documento di economia e finanza espresso dalla Commissione nella seduta del 27 aprile 2011, e due erano al centro di risoluzioni approvate a larga maggioranza dalla Commissione nei mesi scorsi.

Daniele MARANTELLI (PD), nell'associarsi alle osservazioni critiche formulate

dai colleghi dell'opposizione fin qui intervenuti, esprime un giudizio fortemente negativo sulla mancanza nei provvedimenti in discussione di una qualsiasi strategia o piano nazionale di intervento nel settore del trasporto aeroportuale, che a suo avviso costituisce una condizione imprescindibile per una duratura ripresa dell'economia e per un uso efficiente delle risorse infrastrutturali. Di fronte alla gravità della situazione in cui versa l'aeroporto di Malpensa, denuncia la clamorosa assenza di qualunque intervento da parte del Governo che, a suo avviso, si illude di poter nascondere o eludere la gravità dei problemi e la necessità e l'urgenza di mettere in campo scelte chiare e adeguate risorse per dare risposta ai bisogni e alle esigenze degli operatori del settore. Conclude quindi esprimendo una forte preoccupazione in ordine al fatto che l'assenza di chiare scelte politiche del Governo possa ripercuotersi molto negativamente anche sulla effettiva capacità di realizzare e portare a compimento il complesso delle opere pubbliche necessarie allo svolgimento di Expo 2015.

Tino IANNUZZI (PD), nel condividere quanto dichiarato dai deputati dell'opposizione che lo hanno preceduto, rileva che la proposta di parere presentata dal relatore costituisce l'ennesima occasione mancata dalla Commissione per formulare indirizzi generali, chiari e coerenti in tema di politiche infrastrutturali. Sotto questo aspetto non può tacere quanto meno la clamorosa assenza nella citata proposta di parere, da un lato, di qualsiasi riferimento alla drastica e continua riduzione delle risorse messe in campo dal Governo nel settore delle infrastrutture e, dall'altro, alla difficoltà crescente e sempre più netta di procedere in tempi rapidi al completamento delle opere contenute nel Programma delle infrastrutture strategiche. Esprime inoltre un giudizio nettamente critico sulle ragioni che con tutta evidenza sono alla base della formulazione della proposta di parere in questione — e che a suo avviso costituiscono un'operazione scorretta anche sul piano politico-istitu-

zionale —, dal momento che qualsiasi operazione di ricognizione delle opere da inserire nel Programma delle infrastrutture strategiche avrebbe dovuto essere caratterizzata da una visione più ampia. Al contrario, e a suo avviso in modo inaccettabile, l'attenzione e lo sguardo del relatore si sono soffermati soltanto sulle opere che sono situate in Lombardia e in Veneto. Conclude quindi rivolgendo un appello al sottosegretario Misiti, anche quale personalità del Mezzogiorno, affinché i deputati della Commissione siano posti in condizione di conoscere nel dettaglio i contenuti e gli eventuali provvedimenti attuativi della delibera CIPE dello scorso mese di agosto, con la quale, secondo quanto annunciato dal Governo, si è provveduto a sbloccare risorse per circa 6 miliardi di euro per la realizzazione di infrastrutture nel Mezzogiorno.

Carmen MOTTA (PD), pur confermando il sentimento di stima e di apprezzamento nei confronti del relatore, ritiene doveroso esprimere una valutazione fortemente negativa sul contenuto della proposta di parere dallo stesso presentata, che appare inaccettabile soprattutto perché improntata ad una concezione localistica e di parte che sminuisce il ruolo e la funzione della Commissione quale organo di indirizzo al Governo in materia di politiche infrastrutturali. Formula altresì un appello affinché la maggioranza convenga sulla necessità di inserire nella proposta di parere un chiaro richiamo alla questione del trasporto pubblico locale e all'esigenza di rimediare all'inaccettabile taglio delle risorse, pari al 75 per cento del totale, che sta determinando una grave situazione in tutte le regioni del Paese.

Tommaso FOTI (PdL), nel preannunciare il voto favorevole del gruppo del Popolo della Libertà sulla proposta di parere presentata dal relatore, esprime il proprio sconcerto per la strumentalità dei giudizi sulla legge obiettivo contenuti nella proposta di parere alternativo presentata, a nome del gruppo del Partito democratico, dalla collega Mariani. Al riguardo

osserva infatti che, pur nella comprensibile dialettica politica, tutti dovrebbero avere l'onestà intellettuale di riconoscere che solo grazie alla legge obiettivo nel nostro Paese si è registrata una ripresa ed uno sviluppo del settore delle infrastrutture, al di là della diminuzione delle risorse disponibili che, a causa della grave crisi nazionale ed internazionale in atto, si è registrata negli ultimi anni. Altrettanto doveroso considera inoltre riconoscere, da parte di tutti, che nella passata legislatura, soprattutto a causa delle divisioni della maggioranza di centrosinistra, si è assistito ad un vero e proprio blocco nella realizzazione delle infrastrutture e che, ancora una volta, è toccato ad un Governo di centrodestra l'onere di provvedere al riavvio delle politiche infrastrutturali.

Manuela LANZARIN (LNP), *relatore*, alla luce del dibattito svolto, presenta una nuova formulazione della propria proposta di parere che tiene conto, in particolare, delle proposte formulate dal collega Pili (*vedi allegato 3*).

Il sottosegretario Aurelio Salvatore MISITI, pur esprimendo interesse per i contenuti del dibattito fin qui svolto dai deputati della Commissione, sottolinea come il Governo stia lavorando alla predisposizione di un complesso articolato di misure dirette ad accelerare i tempi di realizzazione delle opere pubbliche e ad attrarre adeguate risorse e capitali privati nel settore delle infrastrutture. Sotto questo profilo, fa notare come le critiche avanzate dai deputati dell'opposizione siano un richiamo alla necessità che il Governo persegua con determinazione e con coerenza gli indicati obiettivi e che il ministro Matteoli riceva dalla maggioranza tutto il sostegno necessario a scongiurare il rischio di ulteriori tagli ad un settore, come quello delle infrastrutture, che è fondamentale per la ripresa e lo sviluppo dell'economia italiana. Ciò detto, non può tuttavia esimersi dall'esprimere un giudizio negativo sul contenuto della proposta di parere alternativo presentata dai deputati del Partito democratico e dal riven-

dicare il valore strategico e la portata innovativa della legge obiettivo, i cui principi e contenuti vanno, al contrario, estesi a tutto il settore delle opere pubbliche. Conclude infine esprimendo un orientamento favorevole sulla nuova formulazione della proposta di parere del relatore.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, avverte che sarà posta in votazione la nuova formulazione della proposta di parere presentata dal relatore e che, in caso di approvazione, sarà preclusa la votazione sulla proposta di parere alternativo presentata dal gruppo del Partito democratico.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e con osservazione, 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 15.50.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

RISOLUZIONI

7-00655 Alessandri: *Sulle precipitazioni di eccezionale gravità che hanno colpito la provincia di Como il 7 luglio 2011.*

7-00360 Pili: *Stralcio del parco nazionale del golfo di Orosei e del Gennargentu dall'elenco ufficiale delle aree protette.*

7-00686 Guido Dussin: *Sul violento nubifragio che ha colpito i territori dei comuni*

di Brenta, Casalzuigno, Cittiglio, Cuveglio, Cuvio, Duno Laveno, Mombello e Rancio Valcuvia il 5 agosto 2011.

7-00518 Mariani: Sulla realizzazione del metanodotto denominato Rete Adriatica.

7-00692 Realacci: Sulle misure a favore dell'edilizia di qualità e della riqualificazione energetica delle abitazioni.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 541 del 4 ottobre 2011, a pagina 41, prima colonna, alla prima riga, le parole «una riduzione del PIL di 1,9» sono sostituite dalle seguenti: «una riduzione complessiva dell'1,9 per cento del PIL inizialmente previsto».

ALLEGATO 1

**Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011.
(Doc. LVII, n. 4-bis).**

PROPOSTA DI PARERE

La VIII Commissione,

esaminata la Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4-bis), con i relativi Allegati, in particolare quello relativo al Programma delle infrastrutture strategiche (Allegato II);

considerato che:

nel parere al Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4) espresso dalla VIII Commissione nella seduta del 27 aprile 2011, era stata evidenziata la necessità di inserire nel Programma delle infrastrutture strategiche predisposto ai sensi della « legge obiettivo » alcune opere di carattere strategico;

a tale scopo, nel sopra richiamato parere della VIII Commissione erano state formulate specifiche condizioni dirette ad ottenere, fra l'altro, l'inserimento nel citato programma delle infrastrutture strategiche delle seguenti opere: 1) Variante SS47-Valsugana (VI-PD): Collegamento tra Pedemontana (a Casello Bassano Ovest) e Limena; 2) Variante della Tremezzina (SS 340 « Regina »);

nella risoluzione approvata dalla Camera dei deputati in sede di esame del Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4) nella seduta del 28 aprile 2011, era contenuto uno specifico impegno al Governo a recepire, con riferimento al Programma delle infrastrutture strategiche, le indicazioni contenute nel parere approvato dalla Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici;

preso atto che tali indicazioni, e in particolare quelle relative all'inserimento nel Programma delle infrastrutture strategiche delle summenzionate infrastrutture stradali, non risultano recepite nella Nota di Aggiornamento del Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4-bis) e nei relativi Allegati, in particolare in quello relativo al Programma delle infrastrutture strategiche (Allegato II);

considerato, peraltro, che appare necessario l'inserimento nel Programma delle infrastrutture strategiche predisposto ai sensi della « legge obiettivo » di ulteriori opere di carattere strategico rispetto a quelle già indicate nel sopra richiamato parere approvato dalla VIII Commissione nella seduta del 27 aprile 2011;

considerato, infine, che:

l'aggiornamento del 9° Allegato reca opportunamente, alle tabelle D ed E, un elenco dei finanziamenti confermati e di quelli revocati ai sensi dell'articolo 32, commi da 2 a 7, del decreto-legge n. 98 del 2011; e che appare necessario acquisire elementi di informazione in ordine alle eventuali ulteriori revocche dei finanziamenti, allo scopo di disporre di un quadro conoscitivo aggiornato delle disponibilità finanziarie per le infrastrutture strategiche;

le Intese generali quadro con le regioni e gli atti aggiuntivi a dette intese rappresentano documenti importanti allo scopo di acquisire gli orientamenti circa la definizione delle priorità nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) in considerazione della sua natura di arteria stradale di collegamento internazionale, prioritaria rispetto al miglioramento della mobilità e alla messa in sicurezza di tratti ad elevato rischio di dissesto idrogeologico, sia inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche, solo per le procedure, l'opera relativa alla Variante della Tremezzina (SS 340 « Regina »);

b) in considerazione della realizzazione in corso della Superstrada Pedemontana Veneta e dell'improcrastinabile necessità di avvio delle opere viarie di collegamento tra tale Superstrada e la viabilità locale, nonché in considerazione dell'inserimento dell'opera nell'Intesa Generale Quadro tra la Regione Veneto e il Governo ai fini dell'integrazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche, sia inserito nel Programma delle infrastrutture, alla voce Corridoio Plurimodale Padano – Asse Stradale Pedemontano – Piemontese, Lombardo, Veneto, solo per le procedure, il progetto Collegamento Pedemontana Veneta e viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova tratto dal Casello di Bassano Ovest a Limena;

c) in considerazione della necessità del completamento nel minor tempo pos-

sibile delle opere di riqualificazione dell'asse viario ex SS n. 415 Paullese, ma subordinatamente all'inserimento dell'opera nella prescritta Intesa Generale Quadro tra la Regione Lombardia e il Governo, sia inserito nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, alla voce Corridoio Plurimodale Padano – Riqualifica viabilità ex SS n. 415 Paullese, solo per le procedure, il progetto del tratto da Spino d'Adda a Dovera nella provincia di Cremona;

d) in considerazione della necessità del completamento dell'asse viario, non solo per decongestionare la zona sud della città di Verona, e soprattutto per la funzione sovracomunale di distribuzione del traffico veicolare da e per la Tangenziale Sud ai grandi centri intermodali e alla contigua Autostrada A4, ma subordinatamente all'inserimento dell'opera nella prescritta Intesa Generale Quadro tra la Regione Veneto e il Governo, sia inserito nel Programma delle infrastrutture strategiche, solo per le procedure, il progetto prolungamento della SS n. 434 « Transpolesana », oltre l'autostrada A4 fino alla città di Verona;

e) il Governo tenga costantemente informato il Parlamento circa l'evoluzione della programmazione infrastrutturale strategica, con specifico riferimento alle eventuali intese generali quadro stipulate con le regioni e agli atti aggiuntivi, nonché con riguardo alle ulteriori revoche dei finanziamenti.

ALLEGATO 2

**Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011.
(Doc. LVII, n. 4-bis).**

**PROPOSTA DI PARERE ALTERNATIVO
PRESENTATA DAL GRUPPO PD**

La VIII Commissione,

esaminata la nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2011, in particolare la parte concernente l'aggiornamento del 9° Allegato infrastrutturale relativo ai Programma delle infrastrutture strategiche;

premesso che:

in sede di esame del Documento di economia e finanza 2011 il Governo aveva dichiarato l'intenzione di far confluire le indicazioni di alcune politiche di strategica importanza per il PNR, quali l'evoluzione delle reti Ten-T e l'avanzamento del Piano per il Sud, nella Nota di aggiornamento del DEF, prevista dall'articolo 10-*bis* della legge n. 196 del 2009 inserito dalla legge n. 39 del 2011, anche per tenere conto della fase di aggiornamento delle Intese Generali Quadro con le regioni e di quanto previsto dagli articoli 16 e 22 della legge n. 42 del 2009, compresa l'individuazione di indicatori infrastrutturali e di servizio connessi al Programma infrastrutture strategiche;

nel frattempo è stato divulgato il 6° rapporto sull'attuazione della legge obiettivo redatto dal Servizio studi della Camera in collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, il Cresme e l'Istituto Nova;

dalla lettura di tale rapporto non sembrano ricavarci elementi tali da giustificare un mutamento di giudizio sull'inadeguatezza, anche alla luce di una

generalizzata e gravissima situazione di crisi economica, della politica del Governo in materia di infrastrutture;

alla luce dei dati messi in evidenza dal citato rapporto emergono, semmai, ulteriori elementi di preoccupazione rispetto al raggiungimento dell'obiettivo, dichiarato ormai dieci anni orsono dal secondo Governo Berlusconi, alla presentazione di quella che sarebbe poi diventata la legge n. 443 del 2001, definita proprio, ironia della sorte, « legge obiettivo ». Vale la pena riportare alcune affermazioni contenute nella relazione introduttiva: « La legge "obiettivo", il nuovo strumento giuridico che proponiamo di introdurre all'interno dell'ordinamento giuridico italiano, è costruita in una logica radicalmente innovativa. Mirati gli obiettivi (si prevede in particolare di identificarli, anno per anno, in un elenco da inserire nella legge finanziaria); la legge "obiettivo" consente di superare tutti gli ostacoli giuridici e, conseguentemente, di realizzare concretamente e velocemente i progetti-obiettivo ». Ogni parola è contraddetta dai fatti. Obiettivi mirati: ad oggi nel programma di infrastrutture strategiche sono comprese 390 opere a fronte di un primo elenco che ne conteneva 110, soltanto 21 delle quali erano considerate « veramente » strategiche, praticamente quasi tutte le opere proposte in questi dieci anni sono rientrate nell'elenco delle opere strategiche. Illuminante, al proposito, (e desolante!) il giudizio contenuto nell'ultima Relazione della Corte dei conti sul rendiconto 2011: « In primo luogo, è stato

mancato l'obiettivo di fondo, cioè la selezione di un numero ridotto di interventi infrastrutturali ad alta priorità strategica. Già nel programma del 2001, anno di avvio della nuova normativa, i lotti funzionali in cui sono articolate le opere strategiche erano più di 200 (per poi crescere nel tempo fino a 463)... con ciò rinunciando all'essenziale preminenza programmatica dello Stato. Sono, pertanto, divenuti "prioritari" progetti di opere di interesse soltanto locale, ovvero meri completamenti di interventi già in corso o, ancora, progetti di grande impatto di annuncio (e assai costosi), ma privi dei necessari elementi di valutazione economico-finanziaria o di fattibilità, anche solo nella forma preliminare. Ne è derivata, naturalmente, la tendenza a smarrire l'originaria intenzione programmatica di selezionare opere connesse a carenze infrastrutturali consolidate (servizi idrici sistemazione del suolo, smaltimento dei rifiuti, eccetera) per privilegiare, invece, o le infrastrutture di trasporto intese a ridurre il grado di congestione che caratterizza il Centro-Nord o le grandi opere d'immagine, con capacità di effetti di breve periodo sulla domanda e sull'occupazione, come in parte è avvenuto nel Sud». Quanto al superamento di tutti gli ostacoli giuridici per realizzare velocemente i progetti, poi, il quadro è, se possibile, ancora più desolante: l'unico ostacolo che è stato superato è quello di una effettiva valutazione ambientale, che a causa delle semplificazioni della procedura è stata superata dal 95 per cento dei progetti, senza che sia mai stata fatta una valutazione ambientale strategica del programma. Quanto alla realizzazione il quadro è veramente deprimente: su 390 opere del PIS, a dieci anni di distanza dall'approvazione della legge obiettivo, ne sono state ultimate soltanto 30 (il dieci per cento del costo) e poco più del doppio sono quelle per le quali sono iniziati i lavori, mentre devono essere ancora reperite il 60 per cento delle risorse, circa 217 miliardi di euro;

indicativo, riguardo alla riduzione delle lungaggini procedurali e al contenimento dei costi, il confronto tra il dato

relativo al maggior costo per contenzioso rilevato nella totalità degli appalti e quello relativo agli appalti della legge obiettivo. Nel primo caso il maggior costo è pari al 22,6 per cento nel secondo al 22 per cento. Praticamente lo stesso. Anche il maggior costo relativo alle varianti è identico, anzi, persino peggiore (e questo dato la dice lunga sulla qualità delle progettazioni): nella totalità degli appalti è pari al 10,2 per cento, mentre negli appalti della legge obiettivo arriva all'11 per cento (rilevazioni dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici). Proprio riguardo al contenzioso, che riguarda oggi la quasi totalità dei lavori di importo superiore a 100 milioni e che provoca consistenti ritardi, oltre ai citati aumenti di costo determinati dalla generale soccombenza della parte pubblica, già nella prima manovra di luglio ci si aspettava (vanamente) un intervento del Governo, si deve constatare alla luce del contenuto dell'allegato infrastrutture, che l'attesa sembra destinata a durare ancora a lungo;

altri due elementi del 6° rapporto sull'attuazione della legge obiettivo devono essere opportunamente segnalati: Il primo riguarda il superamento dello « schema operativo "dirigista", dello "Stato-appaltatore" », cioè la possibilità di finanziare le opere grazie all'iniziativa privata e prevalentemente dal capitale privato. È successo esattamente il contrario: ad oggi dei 75 miliardi disponibili due terzi sono risorse pubbliche mentre soltanto un terzo è riconducibile ai privati. Il secondo elemento è quello relativo alla distribuzione geografica delle opere. Se la legge obiettivo, nell'ambito di una generale modernizzazione dell'infrastrutturazione del Paese, doveva colmare l'insostenibile ritardo del meridione rispetto al Nord e ancor più agli *standard* europei, anche questo obiettivo è evidentemente fallito: considerando l'intero programma (circa 370 miliardi), la distribuzione dei costi continua a confermare una maggiore concentrazione di risorse nelle 12 regioni del Centro Nord, per 224 miliardi di euro, contro i 141 del Mezzogiorno. A tal proposito il citato rapporto testualmente riporta: « Le diffe-

renze tra le aree territoriali rispetto alla composizione dei finanziamenti disponibili risultano rilevanti. La realizzazione delle opere relative al Centro-Nord appare caratterizzata da una più elevata incidenza del contributo privato, pari a 23 miliardi su 26 miliardi e 130 milioni. Si tratta dell'88 per cento di questo tipo di finanziamento, contro un 11 per cento destinato ad opere del Mezzogiorno, corrispondenti a 2 miliardi e 900 milioni. Al contrario, la distribuzione dei fondi pubblici appare più equilibrata: su 49.492 Meuro, 25 miliardi e 6 milioni riguardano opere del Centro-Nord e 22 miliardi e 695 milioni opere del Meridione. Isolando le due principali voci di finanziamento pubblico, emerge come la destinazione della maggior parte delle risorse attualmente messe a disposizione attraverso la Legge obiettivo riguardi opere del Centro-Nord, pari al 70 per cento, a fronte del 26 per cento nel Mezzogiorno. »

per concludere sul funzionamento della legge obiettivo sia consentita un'ultima citazione, contenuta nella menzionata relazione della Corte dei Conti, che mette in relazione la distribuzione territoriale degli interventi con la tipologia degli stessi: « correlando i dati per settore con quelli per area geografica, si osserva una forte concentrazione al Nord degli investimenti nel settore ferroviario e, invece, al Sud nel settore stradale (peraltro, con una bassa copertura finanziaria sul totale degli interventi programmati). A fronte delle ampie dimensioni del Programma delle infrastrutture strategiche, sia per la numerosità delle opere che per il volume del fabbisogno finanziario, i risultati fino ad oggi conseguiti sono assai modesti. »;

considerato che:

l'aggiornamento del Programma infrastrutture strategiche contiene, tra le altre, le attività di programmazione, anticipate dal 9° allegato, individuate in sede di intese generali quadro con le regioni, quelle riguardanti l'identificazione delle opere che confluiranno nel Piano per il

Sud, di cui si promette l'urgente attivazione garantendo il completamento della prima e della seconda fase delle opere piccole e medie già approvate dal CIPE nel 2009, e l'aggiornamento del parco progetti funzionale alla sua completa identificazione, nonché le attività di programmazione derivanti dalla rivisitazione delle reti TEN-T. Al fine di consentire l'attuazione di tale quadro programmatico si individuano alcune (insufficienti) risorse finanziarie. Innanzitutto le risorse recuperate, perché non attivate, dal Fondo infrastrutture pari a 336 milioni di Euro (destinate esclusivamente al MOSE), poi quelle rese disponibili ai sensi dell'articolo 2, comma 2-novies, del decreto legge n. 225 del 2010 che prevede, tra l'altro, la revoca, entro il 15 marzo 2011, dei fondi statali trasferiti/assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali per le quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione. Infine le disponibilità di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98 del 2011, pari a 4.930 Meuro di cui si propone una finalizzazione e le altre derivanti dalla eventuale revoca di finanziamenti destinati alle infrastrutture strategiche, i cui soggetti beneficiari, autorizzati alla data del 31 dicembre 2008 all'utilizzo dei limiti di impegno e dei contributi pluriennali, non abbiano assunto obbligazioni giuridicamente vincolanti, non abbiano bandito la gara per l'aggiudicazione del relativo contratto di mutuo ovvero, in caso di loro utilizzo mediante erogazione diretta, non abbiano chiesto il pagamento delle relative quote annuali al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e non sia stato pubblicato il relativo bando di gara. A tal proposito bisogna, peraltro, segnalare che non si hanno sufficienti elementi di certezza relativamente alle opere che in conseguenza dei citati provvedimenti e di precedenti analoghi interventi siano asseguibili alle revoche, l'elenco contenuto nella Tabella D del sesto paragrafo dell'allegato, non sgombra i dubbi sugli effetti di tali norme, tanto che il Ministro delle infrastrutture è do-

vuto più volte, recentemente, intervenire per escludere o confermare voci su presunte revoche di finanziamenti;

dalla lettura della nota di aggiornamento in oggetto, per la verità, si constatata come il Governo sia consapevole della necessità di superare talune criticità manifestatesi nel corso della attuazione della legge obiettivo. Tale superamento si otterrebbe, secondo la nota di cui trattasi, attraverso il rafforzamento dell'incisività della legge; la previsione di un organismo delegato alla ottimizzazione delle risorse pubbliche assegnate dal PIS con contestuale utilizzo dei ritorni di investimento; il maggior ricorso alla logica dei « lotti costruttivi »; la rivisitazione delle regole della concessione e il rafforzamento e il monitoraggio a valle della concessione nonché l'automatismo del sistema tariffario; la definizione delle procedure che rendano possibili forme di partenariato pubblico-privato (PPP);

nella nota si ipotizza anche l'identificazione di un nuovo strumento, il progetto organico territoriale, idoneo ad interpretare più adeguatamente il rapporto tra infrastruttura e territorio, tale nuovo strumento consentirebbe, tra l'altro: *a)* la misura delle reali priorità e esigenze infrastrutturali di un ambito territoriale non legato a delimitazioni fisiche; *b)* la coerenza tra la politica comunitaria e la politica nazionale; *c)* la coerenza tra la politica nazionale e le decisioni strategiche assunte a livello regionale e locale; *d)* la relazione tra il quadro delle risorse realmente disponibili e la ottimizzazione delle stesse nel tempo. Le opere sono state, pertanto, riaggregate secondo la logica predetta;

anche gli originari propositi programmatori sembrano, finalmente, tornare ad essere elemento essenziale della politica governativa in materia di infrastrutture. A tal proposito nell'allegato infrastrutture della nota di aggiornamento è contenuta una elencazione delle opere prioritarie per ambito regionale;

l'allegato, si caratterizza, giova ripeterlo e sottolinearlo, per la diffusa con-

sapevolezza dei limiti del meccanismo complessivo della legge obiettivo e delle carenze di risorse adeguate alla sua attuazione, quasi che, improvvisamente, dopo dieci anni di irragionevole sordità alle ripetute e documentate critiche mosse dall'opposizione, ma anche dal mondo produttivo e dalle imparziali autorità di controllo e vigilanza, il Governo si sia reso conto di aver tracciato e percorso con ostinazione una strada senza uscita. Certo, come al solito, si attribuisce alla crisi economica mondiale e persino alla necessità di adeguarsi alla riforma del titolo V della Costituzione, buona parte delle ragioni che non avrebbero consentito alla legge obiettivo di dispiegare i propri benévoli e duraturi effetti. In realtà, come abbiamo sempre sostenuto in questi dieci anni, e come dimostrano i dati sommariamente indicati nella premessa del presente parere, la ragione profonda del fallimento della legge obiettivo risiede principalmente nell'incapacità di governare e nella ottusa determinazione con la quale si è sempre rifiutato il confronto costruttivo con l'opposizione parlamentare e le parti sociali. Si scopre oggi che bisogna rafforzare l'offerta portuale e aeroportuale, che è improcrastinabile una riforma dei due altri comparti del sistema trasporti: quello legato al trasporto pubblico locale e quello legato alla logistica, che bisogna ottimizzare le risorse e privilegiare interventi caratterizzati da « una spiccata specificità territoriale » e con prevalente partecipazione di capitali privati, che è indispensabile rivedere le metodologie del monitoraggio e individuare indicatori « di dotazione di patrimonio infrastrutturale e di dotazione di servizi, nonché della domanda di spostamento passeggeri e merci » che consentano una valutazione « delle reali esigenze del tessuto economico territoriale, da cui dovrebbero emergere le dinamiche economiche che generano o che attraggono spostamenti di persone e di merci ». Insomma una generale rivisitazione della legge obiettivo che consenta « un'accelerazione dell'iter approvativo ed un maggior coinvolgimento sia dei capitali privati, che dei soggetti che, direttamente

o indirettamente, realizzano o gestiscono le opere del PIS», ma queste erano le principali ragioni, pubblicamente ed enfaticamente annunciate (come non ricordare il Capo del Governo in televisione alle prese con lavagna e righello) per le quali è stata fatta la legge! Possibile che a dieci anni di distanza ci si sia accorti che è improcrastinabile la revisione di quel meccanismo? Come non sottolineare ora, che tutte le osservazioni critiche contenute nel documento in esame, insieme a molte altre, erano state fin dall'inizio, con dovizia di argomentazioni e dati, puntualmente mosse dall'opposizione parlamentare? Il Governo scopre solo ora i limiti di una riforma fallimentare, messi a nudo dall'impetosa evidenza dei numeri. Il Gruppo democratico ha sempre sostenuto

l'inadeguatezza della legge obiettivo, constatandone i risultati e proponendo soluzioni alternative. Nel documento in esame continuano a mancare, nonostante si noti una prima non convincente autocritica, gli elementi che inducono ottimismo sulla capacità dell'attuale Governo di attuare una condivisibile politica di adeguamento infrastrutturale, che privilegi le reali necessità del Paese, colmi il divario tra Nord e Sud e rispetto agli altri Paesi europei e rilanci l'economia,

tutto ciò premesso e considerato, esprime,

PARERE CONTRARIO

Mariani, Margiotta, Realacci, Braga, Iannuzzi, Marantelli, Motta, Benamati.

ALLEGATO 3

**Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011.
(Doc. LVII, n. 4-bis).**

PARERE APPROVATO

La VIII Commissione,

esaminata la Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4-bis), con i relativi Allegati, in particolare quello relativo al Programma delle infrastrutture strategiche (Allegato II);

considerato che:

nel parere al Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4) espresso dalla VIII Commissione nella seduta del 27 aprile 2011, era stata evidenziata la necessità di inserire nel Programma delle infrastrutture strategiche predisposto ai sensi della « legge obiettivo » alcune opere di carattere strategico;

a tale scopo, nel sopra richiamato parere della VIII Commissione erano state formulate specifiche condizioni dirette ad ottenere, fra l'altro, l'inserimento nel citato programma delle infrastrutture strategiche delle seguenti opere: 1) Variante SS47-Valsugana (VI-PD): Collegamento tra Pedemontana (a Casello Bassano Ovest) e Limena; 2) Variante della Tremezzina (SS 340 « Regina »);

nella risoluzione approvata dalla Camera dei deputati in sede di esame del Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4), nella seduta del 28 aprile 2011, era contenuto uno specifico impegno al Governo a recepire, con riferimento al Programma delle infrastrutture strategiche, le indicazioni contenute nel parere approvato dalla Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici;

preso atto che tali indicazioni, e in particolare quelle relative all'inserimento nel Programma delle infrastrutture strategiche delle summenzionate infrastrutture stradali, non risultano recepite nella Nota di Aggiornamento del Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4-bis) e nei relativi Allegati, in particolare in quello relativo al Programma delle infrastrutture strategiche (Allegato II);

considerato, peraltro, che appare necessario l'inserimento nel Programma delle infrastrutture strategiche predisposto ai sensi della « legge obiettivo » di ulteriori opere di carattere strategico rispetto a quelle già indicate nel sopra richiamato parere approvato dalla VIII Commissione nella seduta del 27 aprile 2011;

considerato, infine, che:

l'aggiornamento del 9° Allegato reca opportunamente, alle tabelle D ed E, un elenco dei finanziamenti confermati e di quelli revocati ai sensi dell'articolo 32, commi da 2 a 7, del decreto-legge n. 98 del 2011; e che appare necessario acquisire elementi di informazione in ordine alle eventuali ulteriori revoche dei finanziamenti, allo scopo di disporre di un quadro conoscitivo aggiornato delle disponibilità finanziarie per le infrastrutture strategiche;

le Intese generali quadro con le regioni e gli atti aggiuntivi a dette intese rappresentano documenti importanti allo scopo di acquisire gli orientamenti circa la definizione delle priorità nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) in considerazione della sua natura di arteria stradale di collegamento internazionale, prioritaria rispetto al miglioramento della mobilità e alla messa in sicurezza di tratti ad elevato rischio di dissesto idrogeologico, sia inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche, solo per le procedure, l'opera relativa alla Variante della Tremezzina (SS 340 « Regina »);

b) in considerazione della realizzazione in corso della Superstrada Pedemontana Veneta e dell'improcrastinabile necessità di avvio delle opere viarie di collegamento tra tale Superstrada e la viabilità locale, nonché in considerazione dell'inserimento dell'opera nell'Intesa Generale Quadro tra la Regione Veneto e il Governo ai fini dell'integrazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche, sia inserita nel Programma delle infrastrutture, alla voce Corridoio Plurimodale Padano – Asse Stradale Pedemontano – Piemontese, Lombardo, Veneto, solo per le procedure, il progetto Collegamento Pedemontana Veneta e viabilità ordinaria nelle province di Treviso, Vicenza e Padova tratto dal Casello di Bassano Ovest a Limena;

c) in considerazione della necessità del completamento nel minor tempo possibile delle opere di riqualificazione dell'asse viario ex SS n. 415 Paullese, ma subordinatamente all'inserimento dell'opera nella prescritta Intesa Generale Quadro tra la Regione Lombardia e il Governo, sia inserita nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, alla voce Corridoio Plurimodale Padano – Riqualifica viabilità ex SS n. 415 Paullese, solo per le procedure, il progetto del tratto da Spino d'Adda a Dovera nella provincia di Cremona;

d) in considerazione della necessità del completamento dell'asse viario, non solo per decongestionare la zona sud della città di Verona, e soprattutto per la funzione sovracomunale di distribuzione del traffico veicolare da e per la Tangenziale Sud ai grandi centri intermodali e alla contigua Autostrada A4, ma subordinatamente all'inserimento dell'opera nella prescritta Intesa Generale Quadro tra la Regione Veneto e il Governo, sia inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche, solo per le procedure, il progetto prolungamento della SS n. 434 « Transpolesana », oltre l'autostrada A4 fino alla città di Verona;

e) il Governo tenga costantemente informato il Parlamento circa l'evoluzione della programmazione infrastrutturale strategica, con specifico riferimento alle eventuali intese generali quadro stipulate con le regioni e agli atti aggiuntivi, nonché con riguardo alle ulteriori revoche dei finanziamenti;

f) si proceda ad una ridefinizione sostanziale e parametrata degli interventi programmati e da programmare con l'individuazione di indicatori di dotazione di patrimonio infrastrutturale e di dotazione di servizi, con l'adeguamento degli stanziamenti e del riparto tra le diverse aree e regioni del Paese;

g) in considerazione del grave divario infrastrutturale e degli indicatori di dotazione che rendono la regione Sardegna la più penalizzata tra tutte le regioni italiane, l'intera pianificazione relativa alla Piastra logistica euromediterranea sia inserita, solo ai fini procedurali, nella Tabella 2 dell'Allegato Infrastrutture;

e con la seguente osservazione:

valuti il Governo l'opportunità di procedere all'individuazione nell'ambito delle opere strategiche degli interventi che necessitano di accelerazione dell'esecuzione delle opere prevedendo aggiornamenti contrattuali che prevedano cantieri operativi ventiquattro ore al giorno.