

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

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

##### SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2012. Doc. LVII, n. 5 e Allegati (Parere alla V Commissione) ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 118-bis, comma 1, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e con osservazioni</i> ) .....	167
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato dalla VIII Commissione</i> ) .....	180

##### RISOLUZIONI:

7-00818 Benamati: Sui fondi necessari al completamento della strada statale SS64 Porretana ( <i>Discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione 8-00172</i> ) .....	177
ALLEGATO 2 ( <i>Risoluzione approvata dalla Commissione</i> ) .....	182
7-00822 Viola: Sulle procedure di realizzazione del sistema AV/AC ( <i>Discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione 8-00173</i> ) .....	178
ALLEGATO 3 ( <i>Risoluzione approvata dalla Commissione</i> ) .....	185

##### INTERROGAZIONI:

5-06202 Iannuzzi: Sul nuovo sistema tariffario lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno .	178
ALLEGATO 4 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	187
5-06455 Iannuzzi: Sulle iniziative per la realizzazione del nuovo svincolo di Sala Consilina sud (SA) sulla autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria .....	179
ALLEGATO 5 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	191
5-06456 Iannuzzi: Sull'ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria .....	179
ALLEGATO 6 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	192

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizioni di rappresentanti del Coordinamento Unitario dei Proprietari Immobiliari – Federproprietà, dell'UPPI (Unione Piccoli Proprietari Immobiliari) e di rappresentanti dell'ASPPI (Associazione Sindacale Piccoli Proprietari Immobiliari) sulle misure per promuovere l'accesso all'abitazione .....	179
AVVERTENZA .....	179

##### SEDE CONSULTIVA

Martedì 24 aprile 2012. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI, indi del vicepresidente Salvatore MARGIOTTA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta.

**La seduta comincia alle 11.45.**

##### Documento di economia e finanza 2012.

##### Doc. LVII, n. 5 e Allegati.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame, ai sensi dell'articolo 118-bis, comma 1, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e con osservazioni*).

La Commissione inizia l'esame dei provvedimenti in titolo.

Roberto TORTOLI, *presidente e relatore*, ricorda che il Documento in esame è stato assegnato, ai sensi dell'articolo 118-*bis*, comma 1, del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio) nonché, per il parere, a tutte le altre Commissioni permanenti e alla Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Avverte che, secondo quanto comunicato dalla Commissione Bilancio, le Commissioni dovranno trasmettere il parere entro le ore 14 della giornata odierna.

In qualità di relatore, fa presente che il Documento di economia e finanza 2012, all'esame della Commissione, è un documento di rilevante importanza, il secondo che viene emanato nell'ambito della procedura del « semestre europeo », che ha saldato di fatto la programmazione economica e finanziaria nazionale con quella comunitaria. Per quanto riguarda le parti di competenza della Commissione, avverte preliminarmente che sono contenute nella III sezione del DEF, ossia nel Programma nazionale di riforma 2012 e negli allegati al medesimo, riguardanti rispettivamente le infrastrutture strategiche e lo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

Per quanto riguarda le « Linee guida del programma infrastrutture strategiche », rileva in primo luogo che in allegato al Programma nazionale di riforma sono state allegate solo le linee guida che dovranno confluire nell'Allegato infrastrutture 2013-2015. Nel ricordare che l'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche costituisce un adempimento di quanto prescritto dall'articolo 1 della legge n. 443 del 2001, ritiene necessario che il Governo chiarisca quando verrà presentato al Parlamento l'Allegato infrastrutture 2013-2015. Ricorda, al riguardo, che l'anno scorso il 9° Allegato infrastrutture fu presentato in una prima versione in occasione della presentazione del DEF 2011 e successivamente ripresentato nella versione definitiva all'atto della presentazione della Nota di aggiornamento del DEF nel mese di settembre 2011.

Passando al contenuto delle Linee guida dell'Allegato infrastrutture 2013-2015, segnala che il Governo in tale documento evidenzia le cause del ritardo infrastrutturale dell'Italia imputandole: alla progressiva riduzione delle risorse pubbliche destinate agli investimenti, alla natura dei procedimenti di programmazione, autorizzazione e realizzazione relativi alle opere pubbliche e di quelli relativi alla erogazione dei fondi, che hanno scoraggiato l'attrazione di capitali privati, nonché alle difficoltà, procedurali e sostanziali, di composizione dei conflitti tra livelli di governo, tra amministrazioni, e popolazioni interessate dalla realizzazione delle infrastrutture. Per fronteggiare le cause del ritardo infrastrutturale il Governo intende concentrare i finanziamenti pubblici sul sottoinsieme delle infrastrutture strategiche comprese nella rete transeuropea di trasporto TEN-T al fine di realizzare, progressivamente, le tratte italiane dei 4 corridoi che interessano l'Italia (Adriatico-Baltico, Mediterraneo, Helsinki-La Valletta e Genova-Rotterdam), nel contempo, ritiene necessario un ripensamento della programmazione e una rimodulazione della pianificazione strategica puntando sempre più a forme di partenariato pubblico privato, atteso che è pensabile una quota di finanziamento pubblico che si riduca anche al 30 per cento in vista del raggiungimento del pareggio di bilancio nel 2013. Per quanto riguarda le procedure, è allo studio la possibilità di proporre l'inserimento nell'ordinamento giuridico di norme costituzionali che attribuiscono, tra l'altro, alla competenza esclusiva dello Stato le infrastrutture strategiche di interesse nazionale e sovranazionale. Il Governo intende, altresì, verificare la possibilità di introdurre, senza incidere in modo rilevante sul costo e sui tempi di realizzazione delle opere, procedure di consultazione delle popolazioni locali e delle associazioni portatrici di interessi diffusi attraverso l'introduzione della procedura del dibattito pubblico ispirata al modello francese. Per quanto attiene le azioni in corso, è in atto una verifica sullo stato di avanzamento e sul-

l'effettiva valenza strategica degli interventi, nonché sulla possibilità di recuperare determinati stanziamenti per assegnarli a interventi più incisivi e coerenti alle finalità del nuovo assetto programmatico. Si intende inoltre procedere a una rivisitazione, in sede di Conferenza Stato-Regioni, delle intese generali quadro siglate con le Regioni, al fine di dare attuazione alle priorità nazionali ed europee in precedenza richiamate. Tali azioni in corso e la volontà di concentrare le risorse sulle priorità avrà un impatto sulla realizzazione del Programma e, pertanto, l'Allegato infrastrutture 2013-2015 avrà una valenza strategica per la futura programmazione infrastrutturale. Tra gli altri obiettivi alla base dell'azione di Governo si segnala, tra gli altri, quello di dare attuazione concreta al Piano Casa, al Piano per l'edilizia scolastica, al Piano per l'edilizia carceraria, al I stralcio del Programma delle opere piccole e medie definendo, nel contempo, una nuova politica per la riqualificazione funzionale della città e per il rilancio dell'edilizia, facendo in modo di recuperare in una « logica di sistema » i succitati 4 « progetti volano ». Per quanto riguarda il programma delle infrastrutture strategiche, l'allegato 1 riporta alcuni dati di sintesi che di seguito riassumo: considerando l'intero Programma il costo totale del PIS viene valutato in 233,94 miliardi di euro, mentre il costo totale delle opere deliberate dal CIPE è pari a 133,54 miliardi. Rispetto all'aggiornamento del settembre scorso le variazioni sono inferiori, in entrambi i casi, al miliardo di euro (quindi inferiori all'1 per cento), infatti il 9° Allegato infrastrutture, come aggiornato a settembre, riportava un costo totale delle opere indicato dalla Tabella 1 pari a 233,2 miliardi di euro, di cui 99,3 disponibili, e un importo delle opere deliberate dal CIPE pari a 132,6 miliardi di euro. In un'altra tabella del PNR sono inoltre indicate le risorse pubbliche (nazionali e comunitarie) necessarie nel periodo 2009-2016 per garantire la continuità degli interventi pianificati, che sono pari a 22,7 miliardi di euro, cui si aggiungono 2,73 miliardi di risorse private.

Passando al contenuto delle parti di competenza del PNR, segnala che il Programma ha, da un lato, la funzione di verificare – in termini di effetti, portata e conformità con gli obiettivi europei – le riforme messe in campo dopo l'approvazione del PNR dello scorso anno, e, dall'altro, costituisce un'agenda di interventi futuri per portare l'Italia su un percorso di crescita durevole e sostenibile. Le misure e le riforme di interesse della VIII Commissione sono sostanzialmente raggruppate nelle macro-aree di intervento: infrastrutture e sviluppo, energia e ambiente. Con riguardo alle infrastrutture, oltre a quello che ho già rilevato a proposito delle Linee guida, il Programma ricorda che è stata impressa un'accelerazione nella realizzazione dei programmi realizzati con i fondi delle reti TEN e con i fondi strutturali; in proposito vengono ricordati i fondi sbloccati dal CIPE nel mese di dicembre e le determinazioni in ordine al Piano per il Sud contenute nella delibera CIPE 62/2011. All'accelerazione nella realizzazione dei programmi degli interventi è stata affiancata una profonda revisione del Codice dei contratti ad opera dei decreti legge n. 70 e n. 201 del 2011, n. 1 e n. 5 del 2012. Tale operazione di revisione è volta a: semplificare le procedure; garantire un maggiore accesso delle PMI agli appalti pubblici mediante la riduzione degli oneri e la suddivisione degli appalti in lotti; riformare le procedure per le infrastrutture strategiche con interventi volti ad abbreviarne l'iter e a incentivare il ricorso al *project financing*; rivisitare alcuni istituti, al fine di ridurre il contenzioso e contrastare l'aumento dei costi delle infrastrutture. Di rilevante importanza sono inoltre le misure per l'incentivazione dei capitali privati, tra le quali si ricordano le disposizioni riguardanti i *project bond*, il contratto di disponibilità nonché le misure volte a favorire la bancabilità dell'opera.

Per quanto riguarda l'area di intervento energia e ambiente, ricorda che in tale area, nell'ambito degli obiettivi della strategia Europa 2020 rilevano i seguenti: obiettivo n. 3: Emissioni di gas serra (ri-

duzione del 20 per cento delle emissioni di gas a effetto serra); obiettivo n. 4 – Fonti rinnovabili (raggiungere il 20 per cento di quota di fonti rinnovabili nei consumi finali di energia); obiettivo n. 5 – Efficienza energetica (aumento del 20 per cento dell'efficienza energetica).

Gli obiettivi che la Strategia Europa 2020 fissa in materia di cambiamento climatico ed energia recano una rilevante trasformazione del sistema produttivo verso un'economia a basso tenore di carbonio e un più efficiente nell'uso delle risorse naturali.

Nell'ambito degli obiettivi europei, il Governo intende sviluppare politiche per la crescita sostenibile e una nuova strategia.

Pertanto, le misure nazionali per la crescita e lo sviluppo sostenibile riguarderanno, per l'anno 2012, cinque aree principali: « decarbonizzazione » dell'economia italiana; gestione integrata del ciclo delle acque; sicurezza del territorio, ponendo in primo piano la prevenzione dei rischi idrogeologici; recupero e valorizzazione delle aree industriali dismesse in zone urbane soggette a bonifica; protezione, recupero e valorizzazione delle aree naturali a maggiore vocazione turistica e dei parchi.

Il Documento parla anche di una nuova strategia energetica nazionale che sarà quindi focalizzata su una serie di azioni tra le quali si sottolineano: conseguire una posizione di leadership industriale nel settore dell'efficienza energetica sulla base di un programma nazionale ampio e articolato; conseguire uno sviluppo sostenibile delle energie rinnovabili: a tal fine il Governo ha adottato l'11 aprile 2012 due schemi di decreti ministeriali che definiscono i nuovi incentivi per l'energia fotovoltaica e per le rinnovabili elettriche non fotovoltaiche.

Per quanto riguarda l'Allegato sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, il Documento sintetizza gli ultimi sviluppi del dibattito in materia di cambiamenti climatici nelle sedi internazionali e comunitarie, presenta la situazione delle

emissioni di gas serra al 2011 e le stime preliminari per il 2012 indicando le azioni da intraprendere per colmare il gap che separa l'Italia dal raggiungimento dell'obiettivo di Kyoto.

Ricorda che in seguito alla ripartizione dell'onere tra i Paesi, l'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per l'Italia è stato fissato al 6,5 per cento. Tale impegno implica che le emissioni nazionali di gas ad effetto serra non potranno superare le 483,3 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente (MtCO<sub>2</sub>eq) all'anno nel periodo 2008-2012. Il *gap* medio annuo nel periodo 2008-2012 è quantificato in circa 25 MtCO<sub>2</sub>eq.

Fa notare che nel Documento si segnala che il Ministero dell'ambiente presenterà al CIPE, sulla base dell'inventario nazionale delle emissioni di gas serra per l'anno 2011 e della stima aggiornata delle emissioni per l'anno 2012, l'aggiornamento della distanza dall'obiettivo di Kyoto, una proposta del portfolio di quote di emissioni AAUs e CERs/ERUs da acquistare sul mercato internazionale del carbonio per colmare tale distanza e la relativa stima delle risorse necessarie.

Il Documento poi valuta gli scenari delle emissioni con orizzonte temporale al 2020 idonei al raggiungimento dell'obiettivo previsto per i settori « non ETS » dalla Decisione 406/2009 del 23 aprile 2009 (« effort sharing ») e indica le azioni da attuare prioritariamente per porre il Paese sul giusto percorso rispetto a tale obiettivo. La decisione effort sharing stabilisce per ogni Stato membro della UE un obiettivo obbligatorio di riduzione delle emissioni di gas serra da raggiungere nel 2020 nei settori non regolati dalla direttiva 2009/29/CE (cosiddetti settori non ETS, identificabili approssimativamente con i settori agricolo, trasporti e civile). Per l'Italia l'obiettivo di riduzione al 2020 è del 13 per cento rispetto ai livelli del 2005.

Il documento evidenzia che al momento la Commissione UE non ha ancora approvato formalmente gli obiettivi annuali di riduzione delle emissioni di gas serra di ciascuno Stato membro per il periodo 2013-2020. Gli obiettivi prelimi-

nari per l'Italia per l'anno 2013, 2015 e 2020 vengono quantificati, rispettivamente, in 298,3 MtCO<sub>2</sub>eq, 294,8 MtCO<sub>2</sub>eq e 285,9 MtCO<sub>2</sub>eq. Il Documento propone una stima delle emissioni « non ETS » che tiene conto degli effetti delle misure attuate e adottate fino al dicembre 2010 (scenario « tendenziale ») ed elencate nell'Allegato 2 (3° e 4° conto energia, POR-POIN, certificati bianchi, eco-design, 55 per cento, alta velocità e ferrovie metropolitane, biocarburanti, ecc.), delle misure adottate in attuazione degli impegni assunti in materia di efficienza energetica e fonti rinnovabili di cui alle Conclusioni del Consiglio Europeo dell'8-9 marzo 2007. Il Documento sottolinea che la piena attuazione delle misure indicate consentirà al Paese di ottenere riduzioni di emissione superiori a quelle necessarie per adempiere agli obiettivi effort sharing. In caso contrario le emissioni effettive potrebbero discostarsi sensibilmente da quelle previste.

Il documento evidenzia inoltre, che al fine di porre il Paese su un percorso emissivo idoneo a rispettare gli obiettivi annuali vincolanti della decisione n. 406/2009/CE e compatibile con l'obiettivo di de-carbonizzazione dell'economia al 2050, ferma restando la necessità di assicurare l'attuazione delle misure sopra indicate vengono proposte dal Ministero dell'ambiente una serie di azioni tra le quali la conferma fino al 2020 delle detrazioni d'imposta di cui all'articolo 4 del decreto-legge 201/2011.

Alessandro BRATTI (PD) rileva anzitutto che il contenuto del DEF è frutto di una concezione riduttiva delle politiche ambientali e di una visione sbagliata dello sviluppo sostenibile da ritenere strumento e fattore importante per uscire dalla crisi e per affermare un nuovo modello di sviluppo economico e sociale. È questa la ragione, a suo avviso, della mancanza in tale provvedimento di alcuni riferimenti a iniziative ed obiettivi che invece vanno messi o riportati al centro dell'azione del Governo nazionale.

Passa quindi ad illustrare le più evidenti criticità del documento, sottolineando anzitutto la necessità che il Governo provveda a correggere gli schemi di decreti interministeriali sulle rinnovabili adottati recentemente dal Governo, al fine di scongiurare il rischio del blocco di un settore fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi internazionali assunti dall'Italia, fortemente innovativo, e in crescita anche durante questi anni di crisi finanziaria ed economica. Allo stesso modo ritiene sbagliato che nel DEF e nei documenti ad esso allegati non si riconosca né si valorizzi l'apporto che dal rafforzamento dell'industria del riciclo e di una gestione corretta del ciclo dei rifiuti potrebbe venire anche in termini di nuovi investimenti e nuovi posti di lavoro.

Giudica, quindi, negativamente la mancanza nel DEF di qualsiasi riferimento alle politiche di adattamento climatico, che pure costituiscono il terreno sul quale costruire, fra l'altro, efficaci politiche di prevenzione delle calamità naturali, di mitigazione del rischio idrogeologico e di messa in sicurezza del territorio.

Viceversa, ritiene positivo e ben sviluppato il tema della valorizzazione e del riutilizzo delle aree industriali dismesse, anche di quelle urbane, assoggettate ai rigidi vincoli normativi e alle severe procedure amministrative che regolano la materia della bonifica dei siti di interesse nazionale (SIN) in modo tale da impedire qualsiasi iniziativa di riutilizzo parziale e di reindustrializzazione di tali aree.

Conclude, infine, richiamando il Governo alla necessità di tenere sempre ben presente nell'adozione delle misure di semplificazione, l'esigenza fondamentale di non indebolire, ma al contrario, di ammodernare e rafforzare, il sistema dei controlli ambientali (e le strutture amministrative quotidianamente chiamate ad effettuarli), che è strumento fondamentale, non solo di tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, ma anche di tutela della legalità e della concorrenza e della qualità in economia.

Raffaella MARIANI (PD) stigmatizza la tardiva presentazione del Documento in esame con i suoi allegati che anche quest'anno ha prodotto una inaccettabile contrazione dei tempi a disposizione della Commissione, e quindi del Parlamento. Richiama l'attenzione dei membri della Commissione sulle linee guida del programma infrastrutture strategiche che sono state allegate al DEF 2012 in luogo dell'Allegato infrastrutture che, a norma della legge n. 39 del 2011, avrebbe dovuto accompagnare la presentazione del DEF medesimo. Fa quindi presente come tali linee guida appaiano alquanto generiche e non forniscano indicazioni precise sugli orientamenti del Governo in un settore strategico, quale quello delle infrastrutture. Concorda con gli aspetti problematici del settore delle infrastrutture evidenziati nel DEF, e precisamente, come peraltro più volte sostenuto negli incontri della Commissione con il Ministro Passera, la carenza di risorse finanziarie pubbliche, i ritardi nei procedimenti amministrativi autorizzatori e la difficoltà dei rapporti tra amministrazioni centrali ed enti locali. Nel dichiarare poi di condividere l'esigenza manifestata dal Governo di certezza delle regole, al fine di garantire apporto di capitale privato nel settore delle infrastrutture strategiche, fa notare come il Governo non abbia invece ispirato la propria attività, sia in campo ambientale, sia in campo infrastrutturale, a tale obiettivo di certezza delle regole. Richiama a tale proposito le diverse modifiche al codice degli appalti previste dai diversi decreti-legge emanati dal Governo, che, per quanto degne di apprezzamento, avrebbero dovuto inserirsi in un contesto di rivisitazione organica del codice medesimo. Analogamente, nell'ambito delle politiche ambientali, rileva come i recenti schemi di decreti legislativi che ridefiniscono il sistema degli incentivi nel settore delle fonti rinnovabili finiscano per scoraggiare investimenti in tale settore, contrariamente quindi agli intendimenti dichiarati dal Governo.

Sottolinea poi l'esigenza che il Governo provveda ad adottare le opportune inizia-

tive affinché l'entrata in vigore, l'8 giugno prossimo, del regolamento di attuazione ed esecuzione del codice degli appalti pubblici avvenga in un quadro di chiarezza, evitando quindi un ulteriore blocco burocratico delle attività delle imprese che, se si dovesse verificare, non sarebbe sicuramente attribuibile alla responsabilità di regioni ed enti locali. Richiama quindi l'attenzione sulla delibera CIPE n. 62 del 2011, con riferimento alla quale, ad oggi, non è dato conoscere al Parlamento quali siano i cantieri da avviare e quali siano le risorse effettivamente erogate. Ritene che tale contesto non consente alle imprese di poter constatare una effettiva inversione di tendenza nel settore delle politiche infrastrutturali, come invece annunciato dal Governo.

Dopo aver poi sottolineato positivamente il riferimento recato nel DEF alle reti TEN-T, in relazione alle quali occorre individuare le tratte prioritarie anche alla luce dei finanziamenti europei, invita a tenere nella dovuta considerazione l'esigenza di monitoraggio da parte della Commissione delle attività di realizzazione delle diverse infrastrutture strategiche del Paese e delle risorse effettivamente stanziare per il loro completamento, in un'ottica di trasparenza dei dati e di rispetto del ruolo e delle funzioni parlamentari. Richiama poi l'attenzione del Governo sui riferimenti al Piano casa, al Piano carceri e al Piano sulle piccole e medie opere, in relazione ai quali ritiene di non poter ravvisare alcuna evoluzione positiva, come invece attestato nel Documento all'esame. Nel sottolineare quindi come il Piano Anas e il Piano per la ricostruzione de L'Aquila possono rappresentare ottimi punti di partenza per sbloccare le piccole e medie opere pubbliche, in relazione alle quali occorre però puntare ad una riduzione degli oneri burocratici, rileva le grandi aspettative che il Partito democratico nutre rispetto all'istituzione dell'Autorità dei trasporti, dell'Agenzia per le infrastrutture stradali ed autostradali e alla diffusione dello strumento dei *project bond*. Conclude evidenziando l'importanza, in un'ottica di promozione dello sviluppo del Paese, di

due tematiche di particolare rilievo, quali la difesa del suolo, in relazione alla quale ravvisa l'esigenza di avviare opere che contribuiscano a mitigare il rischio idrogeologico, e la detrazione del credito d'imposta del 55 per cento che andrebbe sicuramente stabilizzato.

Francesco NUCARA (Misto-R-A), nel richiamare il recente calo di consensi dell'opinione pubblica nei confronti del Governo in carica, osserva che tale fenomeno appare meno ingiustificato dopo la lettura del DEF che, a suo avviso, è caratterizzato negativamente dall'astrattezza dei suoi contenuti e dalla mancanza di alcuni obiettivi e misure essenziali per superare la grave crisi economica e sociale in cui da lungo tempo si trova il Paese.

In tal senso, esprime il proprio rammarico, anzitutto, per il fatto che nel provvedimento non vi è alcuna indicazione effettiva sugli strumenti e sulle modalità di abbattimento dell'enorme debito pubblico che è la vera ipoteca posta sul futuro del Paese e delle giovani generazioni, stigmatizzando il fatto che il Presidente del Consiglio dei Ministri non abbia ritenuto di dover rispondere alla proposta concreta, avanzata dalla propria forza politica, di utilizzare, senza svendere, l'enorme patrimonio immobiliare di proprietà dello Stato per reperire, attraverso una sostanziale riduzione del debito, quelle risorse indispensabili per riattivare un circuito virtuoso di crescita e di sviluppo economico e sociale.

Svolge, quindi, alcune osservazioni specifiche sul contenuto del DEF, lamentando in particolare il mancato scioglimento del nodo relativo alla sovrapposizione di competenze fra l'ANAS e l'Agenzia per le infrastrutture stradali ed autostradali, l'assoluta mancanza di chiarezza circa il proseguimento o meno dei lavori per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, nonché, infine, la contraddittorietà delle prese di posizione di taluni Ministri, ad esempio, sul tema molto importante dello sviluppo delle energie rinnovabili o su quello del nucleare.

Conclude, quindi, denunciando il fatto che nel DEF risulta totalmente eluso il tema dello sviluppo del Mezzogiorno, che deve essere inteso come problema non di una sola parte ma dell'intera collettività nazionale e del Governo, al quale è affidato il compito di identificare e di indicare le priorità del Paese. Preannuncia quindi il proprio voto contrario sulla proposta di parere che sarà presentata dal relatore nel caso in cui tale proposta non dovesse recare alcuna osservazione su tale aspetto.

Armando DIONISI (UdCpTP), premessa la funzione indiscutibile delle infrastrutture quale volano della crescita economica del Paese, fa presente che nel Documento in esame sono ravvisabili diversi profili di interesse. Ritiene però che il Governo dovrebbe concentrare maggiori energie sulla accelerazione della spesa pubblica per le infrastrutture strategiche. A riguardo fa notare come, ormai da anni, si assista a delibere del CIPE che riprogrammano gli stessi fondi pubblici. Andrebbe invece, a suo avviso, effettuata una operazione di rimozione di quegli ostacoli che impediscono l'utilizzo effettivo di risorse economiche per spese infrastrutturali. Condivide poi la volontà del Governo di adottare iniziative per attribuire alla competenza esclusiva dello Stato la materia delle infrastrutture strategiche. Parimenti dichiara di condividere l'introduzione nel nostro Paese della procedura del dibattito pubblico propria del sistema francese così come la volontà di riprogrammare quelle opere pubbliche che non sono e non verranno mai realizzate. Conclude invitando il Governo a riconsiderare l'ipotesi di allentare i vincoli del patto di stabilità interno per le spese degli enti locali più virtuosi nel settore delle infrastrutture.

Ermete REALACCI (PD), nell'esprimere un giudizio complessivamente favorevole sull'azione fin qui condotta dal Governo in carica, ritiene che nella proposta di parere che il relatore si accinge a presentare debbano trovare posto alcune condizioni e osservazioni intese come richiamo alla necessità di conformare maggiormente la

citata azione di Governo ad una coerente strategia di uscita dalla crisi e di modernizzazione del Paese.

In tal senso esprime un giudizio critico sull'impostazione del DEF che, a suo avviso, risulta improntato ad una clamorosa sottovalutazione delle politiche ambientali, quali volano per la crescita e lo sviluppo economico. In via esemplificativa, sottolinea, quindi, l'ambiguità e l'opacità di quanto affermato nell'*Allegato Kyoto* (pag. 616 del DEF) circa l'intenzione di confermare fino al 2020 le detrazioni di imposta di cui all'articolo 4 del decreto-legge n. 201 del 2011, chiedendo che il rappresentante del Governo si esprima chiaramente sul punto, e quindi se tale affermazione sia da intendere come espressione della volontà del Governo nella sua interezza o del solo Ministro dell'ambiente, cui è riconducibile la redazione del citato *Allegato Kyoto*.

Allo stesso modo giudica negativamente la mancata estensione delle citate detrazioni di imposta anche agli interventi per la mitigazione del rischio idrogeologico e per la messa in sicurezza degli edifici dal rischio sismico.

Esprime quindi la propria contrarietà in ordine al contenuto degli schemi di decreti interministeriali sulle rinnovabili che rischiano di annullare le possibilità di crescita e di presenza sul mercato internazionale di un'intera filiera produttiva, manifestando al tempo stesso una forte preoccupazione per l'insufficienza delle risorse destinate alla promozione e allo sviluppo delle politiche ambientali e per il fatto che sono già esauriti, a soli due mesi dalla loro attivazione, tutte le risorse in dotazione del Fondo rotativo Kyoto.

Conclude quindi richiamando il Governo alla necessità di cogliere appieno le opportunità che la crisi sta offrendo, anche in termini di nuova domanda sociale, ad esempio dando priorità agli interventi e agli investimenti per il rafforzamento e il potenziamento del trasporto pubblico urbano.

Aldo DI BIAGIO (FLpTP) esprime un orientamento favorevole al contenuto del

Documento di economia e finanza in esame, dichiarando di condividere le osservazioni testé formulate dal collega Dionisi.

Rodolfo Giuliano VIOLA (PD) richiama l'attenzione del rappresentante del Governo su due aspetti a suo avviso di fondamentale importanza. In primo luogo, fa notare l'assenza nel Documento in esame di riferimenti alla esigenza di allentare i vincoli del patto di stabilità interno che, da anni ormai, bloccano un settore di particolare rilievo per lo sviluppo locale, quale quello delle opere pubbliche. In secondo luogo, rileva come il riferimento alla difesa del suolo, recato nelle Linee guida del programma infrastrutture strategiche, non sia accompagnato dalla definizione delle modalità con le quali si intende intervenire in tale settore. Conclude poi evidenziando come nella delibera CIPE del 20 gennaio 2012 siano state inserite opere pubbliche da finanziare che non è dato ad oggi conoscere. Invita poi a valutare attentamente la necessità di ampliare la categoria delle aree dismesse da bonificare.

Gianluca BENAMATI (PD) esprime un giudizio complessivamente favorevole sul DEF, rilevando peraltro la presenza nello stesso di elementi positivi e di elementi negativi. Nel concordare inoltre con molte delle osservazioni formulate dal collega Realacci sulle politiche ambientali, rileva che gli obiettivi di politica infrastrutturale indicati dal Governo, complessivamente condivisibili, richiedano tuttavia diverse correzioni, ad esempio per quanto concerne il trattamento fiscale dei *project bond*.

Richiama, inoltre, il Governo sulla necessità di mantenere alta la vigilanza e la capacità di intervento per contrastare i gravi fenomeni di corruzione e di infiltrazione della criminalità organizzata nel settore dei lavori pubblici.

Sottolinea quindi che la revisione delle procedure per le infrastrutture strategiche, con interventi volti ad abbreviarne l'iter e ad incentivare il ricorso al *project finan-*

cing, non può prescindere da un forte ancoraggio ad un dialogo e confronto costruttivo con le istituzioni territoriali.

Conclude, quindi, sottolineando la centralità della questione relativa al reperimento delle risorse pubbliche indispensabili per riattivare le politiche infrastrutturali e per ridare fiato allo sviluppo economico e alla crescita dell'occupazione; risorse che non potranno scaturire se non da una revisione della disciplina del Patto di stabilità interno da conseguire in sede europea, mettendo in gioco parte di quella autorevolezza e credibilità internazionale, che tutti riconoscono al Governo in carica ed al suo Presidente del Consiglio, ma che non può essere interamente spesa sul versante delle politiche di bilancio.

Salvatore MARGIOTTA (PD), *presidente*, comunica che il vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha testé inviato alle Camere un ulteriore allegato al Documento di economia e finanza 2012, e precisamente il programma infrastrutture strategiche – rapporto intermedio (Allegato IV-bis), trasmesso alla V Commissione e a tutte le altre Commissioni permanenti, nonché alla Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Intervenendo sul merito del provvedimento in esame, dichiara di concordare con le osservazioni svolte dal collega Realacci. Fa quindi presente come avrebbe preferito un Documento di economia e finanza con una visione di più ampio respiro, che prendesse in considerazione non solo il rigore, ma anche la ripresa economica del Paese. Ritiene infatti che dal Documento in esame emerga come il Governo sottovaluti la importanza delle politiche ambientali e di quelle infrastrutturali ai fini dello sviluppo economico del Paese.

Per quanto riguarda i profili ambientali, fa notare come il *gap* tra gli obiettivi del Protocollo di Kyoto e le realizzazioni di tali obiettivi siano dovuti più alla crisi economica in atto (diminuzione del traffico, e quindi delle emissioni di CO<sub>2</sub>, per l'aumento del costo della benzina) che a politiche virtuose. A tale proposito ricorda

come all'ultima Conferenza delle Nazioni Unite svoltasi a Durban, nella sezione parlamentare di tale Conferenza, era stata criticata l'assenza di interventi significativi da parte dell'Italia per colmare il richiamato *gap*. Ritiene che non possano sicuramente far registrare una inversione di tendenza in tale ambito gli ultimi provvedimenti predisposti dal Governo in materia di rinnovabili, i quali evidenziano come l'operato dell'Esecutivo finisca per rallentare il raggiungimento dell'obiettivo « 20-20-20 ». Nella stessa direzione si muove anche il ritardo accumulato nella definizione del « *burden sharing* » per l'assegnazione a ciascuna regione di un obiettivo specifico in vista del raggiungimento del « 20-20-20 ». Con riferimento invece alle politiche infrastrutturali, stigmatizza la trasmissione testé avvenuta da parte del Governo del rapporto intermedio dell'allegato infrastrutture, nel quale non ravvisa alcun elemento conoscitivo di effettivo interesse per l'istruttoria della Commissione, a differenza di quanto riscontrabile nel lavoro svolto dagli uffici della Camera in ordine all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla legge obiettivo. Ritiene che nel DEF, accanto all'individuazione delle cause che sono alla base del ritardo infrastrutturale del Paese (carenza di risorse pubbliche, lungaggini burocratiche, difficoltà di rapporti tra amministrazione centrale ed enti locali) avrebbero dovuto essere indicati anche i rimedi per superare tale ritardo. In tale ambito, a suo avviso, potrebbe sicuramente ascrivere l'allentamento dei vincoli del patto di stabilità interno. Sottolinea poi come attualmente vi sia un consistente divario tra l'obiettivo del 30 per cento di capitale privato nel settore delle infrastrutture strategiche e la situazione attuale che vede un coinvolgimento del privato fermo al 10 per cento. Ritiene a riguardo che il Governo avrebbe dovuto indicare le modalità attraverso cui ritiene possibile colmare tale distanza. Invita poi a riflettere sulla mancata sottoscrizione del Patto per il sud, in presenza della quale sarebbe invece possibile mettere a gara opere importanti per il rilancio del

Paese, anche nell'area del Mezzogiorno. Conclude ritenendo che il Documento avrebbe dovuto recare in primo luogo un dato di fondamentale importanza, e precisamente la quantificazione non delle risorse stanziare, ma di quelle che, secondo il Governo, saranno effettivamente impiegate nel 2013 per la realizzazione di opere pubbliche.

Il sottosegretario Guido IMPROTA ringrazia anzitutto i deputati della Commissione per il dibattito ricco di spunti, anche se naturalmente più incentrato sulle osservazioni critiche rivolte al provvedimento in esame. Per parte sua, riconosce che i tempi troppo stretti, a disposizione della Commissione, per l'esame del DEF e dei documenti allegati ha inevitabilmente indotto a porre meno attenzione sugli aspetti complessivi degli interventi e sulla loro adeguatezza ai fini del raggiungimento degli obiettivi fondamentali del superamento della crisi finanziaria ed economica in atto e dell'affermazione di politiche per una crescita sostenibile ed inclusiva.

Sottolinea, inoltre, come il Governo in carica stia conducendo un'opera di « pulizia », che, naturalmente, suscita talune perplessità, ma che è assolutamente indispensabile anche per il fatto che molte delle cose dette e degli obiettivi enunciati nel passato non hanno effettivo riscontro nella realtà. Si tratta, inoltre, di un'opera fondamentale per porre le basi indispensabili per sostenere le indicate politiche di crescita e per fondarle su dati oggettivi e non su annunci e promesse.

Nel concordare con le critiche rivolte dai deputati al documento « *Linee guida del programma infrastrutture strategiche* », allegato al DEF, fa presente che il ritardo nella trasmissione del documento « *Allegato infrastrutture-Rapporto intermedio* » è da attribuirsi al necessario coordinamento con il ministero dell'economia.

Quanto alla specifica richiesta di chiarimenti formulata dal deputato Realacci, precisa che il riferimento contenuto nell'*Allegato Kyoto* alle agevolazioni fiscali per gli interventi di efficientamento energetico

degli edifici è da considerare riferito alla volontà collegiale del Governo e non ad un suo singolo componente.

Rileva, quindi, che le critiche rivolte dai deputati ad una certa « timidezza » nella esplicitazione da parte del Governo degli obiettivi da raggiungere e delle risorse da mettere in campo, è forse spiegabile ove si considerino gli stringenti vincoli di bilancio e la delicatezza della complessiva situazione finanziaria del Paese.

Rivendica, in ogni caso, al Governo la piena consapevolezza circa il valore strategico delle politiche ambientali e delle politiche infrastrutturali, ai fini del superamento della crisi e della possibilità di cogliere appieno tutte le opportunità che dentro la crisi si offrono per costruire un Paese più moderno e più equo. Di tale consapevolezza sono testimonianza concreta, da un lato, i provvedimenti adottati dal CIPE in sede di approvazione di un « parco progetti » di opere pubbliche che il Governo confida possano avere entro pochi mesi effetti molto positivi sulla ripresa dell'economia, dall'altro, l'azione quotidiana e incisiva del Governo per la piena affermazione di una cultura della legalità fondata sulla lotta alle infiltrazioni malavitose nel settore delle opere pubbliche, sulla tutela rigorosa delle norme in materia di sicurezza sul lavoro e sulla riqualificazione delle città.

Conclude, quindi, ribadendo la piena disponibilità del Ministero delle infrastrutture e sua personale a collaborare pienamente con la Commissione nel percorso di individuazione delle priorità da affrontare, come da ultimo testimoniato nel caso delle sollecitazioni rivolte dalla Commissione per una rapida messa all'ordine del giorno ed istruttoria delle proposte di legge per la ricostruzione dei territori abruzzesi colpiti dal sisma del 6 aprile 2009.

Roberto TORTOLI (PdL), *relatore*, alla luce del dibattito svolto formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento in titolo con condizioni e con osservazioni (*vedi allegato 1*).

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di

parere favorevole con condizioni e con osservazioni formulata dal relatore.

**La seduta termina alle 13.30.**

#### RISOLUZIONI

*Martedì 24 aprile 2012. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta.*

**La seduta comincia alle 13.30**

**7-00818 Benamati: Sui fondi necessari al completamento della strada statale SS64 Porretana.**

*(Discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione 8-00172).*

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in titolo.

Gianluca BENAMATI (PD) illustra la propria risoluzione sottolineando, anzitutto, che la strada statale Porretana costituisce una fondamentale arteria di collegamento fra l'Emilia-Romagna e la Toscana ed è l'unica valida alternativa al tratto appenninico fra Bologna e Pistoia. Ricorda altresì che tale arteria stradale è interessata da lavori di ammodernamento e messa in sicurezza sia nella parte più vicina al capoluogo emiliano (in particolare nel cosiddetto nodo di Casalecchio di Reno) sia nella parte intermedia ed in quella dell'alta valle del Reno, che presentano distinte e differenti problematiche che fino ad oggi hanno ostacolato la rapida realizzazione dei citati lavori e che vanno assolutamente superate, anche per quel che riguarda il reperimento delle risorse finanziarie, per giungere in tempi rapidi al completamento di un'opera attesa da decenni dalle popolazioni che vivono sul territorio.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel dichiarare l'orientamento favorevole del Governo propone una riformulazione della

risoluzione in titolo nel senso di sostituire l'impegno previsto nel testo con il seguente: « a disporre nei tempi più brevi la realizzazione dell'infrastruttura stradale della SS64 « Porretana », con riferimento al progetto definitivo approvato da ANAS e RFI e presentato in Conferenza dei servizi istruttoria, dallo stralcio ANAS Nord e dallo stralcio ANAS Sud, avendo cura che lo stralcio stradale garantisca, in una seconda fase, la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria anche a piano campagna; nonché a verificare la praticabilità di reperire finanziamenti per la concreta attuazione degli ulteriori interventi di ammodernamento e di messa in sicurezza della richiamata infrastruttura stradale SS64. ».

Gianluca BENAMATI (PD) dichiara di accogliere la proposta di riformulazione della propria risoluzione avanzata dal rappresentante del Governo, esprimendo un particolare apprezzamento per la prospettata soluzione delle annose problematiche relative alla realizzazione del cosiddetto « nodo di Casalecchio di Reno ». Ritiene in ogni caso opportuno, a prescindere dalla deliberazione sulla risoluzione in titolo, che la Commissione proceda, anche in vista della realizzazione delle migliori condizioni e sinergie necessarie ad un rapido completamento dei lavori di ammodernamento e messa in sicurezza dell'intera arteria stradale in questione, all'audizione dei rappresentanti dei comuni di Vergato, Porretta e Casalecchio di Reno, oltre ai rappresentanti della provincia di Bologna e della regione Emilia-Romagna.

Roberto TORTOLI, *presidente*, assicura il deputato Benamati che riferirà alla presidenza della Commissione la richiesta di audizione testé avanzata, ai fini della sua sottoposizione all'Ufficio di presidenza della Commissione, integrato dai rappresentanti dei gruppi.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la nuova formulazione della risoluzione in titolo, che assume il numero 8-00172 (*vedi allegato 2*).

**7-00822 Viola: Sulle procedure di realizzazione del sistema AV/AC.**

*(Discussione e conclusione – Approvazione della risoluzione 8-00173).*

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in titolo.

Rodolfo Giuliano VIOLA (PD) illustra la risoluzione in titolo di cui è primo firmatario, evidenziando che essa fa riferimento ad un'importante opera per il Nord-Est del Paese. Richiama i passaggi più importanti di una vicenda che aveva condotto la regione Veneto, dopo una prima presentazione del progetto dell'opera, a rivedere il progetto medesimo a seguito delle proteste e delle richieste di modifica provenienti dal territorio. Nella convinzione della fondamentale importanza delle nuove procedure di consultazione ed i partecipazione dei territori interessati, chiede che le autorità competenti, modificando le pubbliche prese di posizione secondo le quali tali procedure di consultazione dovrebbero concludersi entro il termine massimo di due mesi, garantiscano tempi e modalità adeguati alla necessità di convergere su una piattaforma condivisa circa le modalità e gli strumenti di realizzazione dell'opera in questione.

Il sottosegretario Guido IMPROTA, nel dichiarare l'orientamento favorevole del Governo, propone una riformulazione della risoluzione in titolo nel senso di sostituire l'impegno previsto nel testo con il seguente: « ad adottare iniziative volte all'analisi degli impatti ambientali e paesaggistici afferenti alla progettazione delle tratte mancanti del sistema AV/AC (a partire dalla tratta veneta della Lione – Kiev) e alla definizione di ogni intervento utile alla loro riduzione, modificazione e compensazione, nonché a verificare la possibilità di introdurre, senza incidere in modo rilevante su costi e tempi di realizzazione delle opere, procedure di consultazione delle popolazioni locali e delle associazioni portatrici di interessi diffusi,

da svolgersi in tempi adeguati ancorché certi ».

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la nuova formulazione della risoluzione in titolo, che assume il numero 8-00173 (*vedi allegato 3*).

**La seduta termina alle 13.45.**

**INTERROGAZIONI**

*Martedì 24 aprile. 2012 – Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta.*

**La seduta comincia alle 13.45**

**5-06202 Iannuzzi: Sul nuovo sistema tariffario lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno.**

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

Chiara BRAGA (PD), cofirmataria dell'interrogazione in titolo, anche a nome dell'onorevole Iannuzzi, ringrazia il sottosegretario per l'articolata e puntuale risposta, dalla quale si evince che con le tariffe di pedaggio differenziato sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno nel 2011 la SAM (società concessionaria) ha realizzato un maggiore introito, rispetto all'anno 2010, di ben 2.234.323 euro. Per tale motivo ritiene assolutamente giusto e doveroso ridurre le tariffe nei singoli scaglioni e nelle singole tratte per recuperare i maggiori incassi della SAM, a nocumento e con ulteriori oneri finanziari per i « pendolari » e per i cittadini che utilizzano ogni giorno l'autostrada. Rileva che, a suo avviso, vi sono margini per ulteriori e nuove riduzioni dei pedaggi. Preannuncia, pertanto, ogni iniziativa utile per verificare ed ottenere ulteriori diminuzioni tariffarie.

**5-06455 Iannuzzi: Sulle iniziative per la realizzazione del nuovo svincolo di Sala Consilina sud (SA) sulla autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.**

Il sottosegretario Guido IMPROTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Chiara BRAGA (PD), cofirmataria dell'interrogazione in titolo, anche a nome dell'onorevole Iannuzzi, ringrazia il sottosegretario e prende atto positivamente che è iniziata la procedura per l'approvazione del progetto e per il finanziamento dell'opera, assolutamente strategica. Ritiene che occorra indire con la massima sollecitudine la conferenza dei servizi per poter così acquisire tutte le autorizzazioni necessarie per l'approvazione del progetto del nuovo svincolo. Ritiene altresì indispensabile acquisire le risorse occorrenti per la sua realizzazione, tenuto conto che si tratta di un'opera attesa da anni dai territori e dalle comunità del Vallo di Diano interessate.

**5-06456 Iannuzzi: Sull'ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.**

Il sottosegretario Guido IMPROTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Chiara BRAGA (PD), cofirmataria dell'interrogazione in titolo, anche a nome dell'onorevole Iannuzzi, ringrazia il sottosegretario e sottolinea la necessità di accelerare la predisposizione del progetto definitivo dell'opera in questione e la sua

approvazione. Ritiene che occorra poi acquisire con rapidità il finanziamento integrale dell'opera che ha forte rilevanza strategica per il sistema dei collegamenti e della mobilità in queste importanti aree della provincia di Salerno (il Vallo di Diano). Sollecita quindi il Governo a procedere in questa direzione con tempestività, risolvendo le questioni emerse.

Roberto TORTOLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.10.**

#### AUDIZIONI INFORMALI

**Audizioni di rappresentanti del Coordinamento Unitario dei Proprietari Immobiliari – Federproprietà, dell'UPPI (Unione Piccoli Proprietari Immobiliari) e di rappresentanti dell'ASPPI (Associazione Sindacale Piccoli Proprietari Immobiliari) sulle misure per promuovere l'accesso all'abitazione.**

Le audizioni informali sono state svolte dalle 14.40 alle 15.40.

#### AVVERTENZA

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

#### SEDE CONSULTIVA

*Disposizioni per la tutela e la valorizzazione della biodiversità agraria.*  
*Nuovo testo unificato C. 2744 Cenni ed abb.*

## ALLEGATO 1

**Documento di economia e finanza 2012. (Doc. LVII, n. 5).****PARERE APPROVATO DALLA VIII COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

esaminato il Documento di economia e finanza 2012 (Doc. LVII, n. 5), con i relativi Allegati, riguardanti le linee guida del programma infrastrutture strategiche (Allegato III), lo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra (Allegato IV), ai sensi dell'articolo 10, commi 8 e 9, della legge n. 196 del 2009, come modificati dalla legge 7 aprile 2011, n. 39, e il Rapporto intermedio sul Programma delle infrastrutture strategiche (Allegato IV-*bis*);

valutata negativamente la mancata trasmissione al Parlamento dell'Allegato infrastrutture 2013-2015 conformemente a quanto disposto dall'articolo 10, comma 8, della legge n. 196 del 2009, atteso che il PNR 2012 si limita ad indicare le « Linee guida infrastrutture » e il rapporto intermedio avente l'obiettivo di supportare le medesime Linee guida, anticipando una serie di dati che caratterizzeranno l'Allegato infrastrutture 2013-2015;

rilevato che:

appare opportuno tenere costantemente informato il Parlamento circa l'evoluzione della programmazione infrastrutturale, anche alla luce della rivisitazione delle Intese generali quadro con le regioni e degli atti aggiuntivi a dette intese, che rappresentano documenti importanti allo scopo di acquisire gli orientamenti circa la definizione delle priorità nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche;

appare necessario un monitoraggio periodico sull'attuazione della politica infrastrutturale in un'ottica di trasparenza dei dati che attengono alle politiche infrastrutturali da parte delle istituzioni maggiormente coinvolte nella programmazione e nella spesa riguardante le infrastrutture;

apprezzata l'incisività dell'intervento del Governo nella velocizzazione delle procedure di adozione delle delibere del CIPE, in quanto è stato ridotto il lasso temporale che intercorre tra la seduta del Comitato in cui vengono adottate le delibere e la materiale pubblicazione delle medesime;

valutato che nel DEF non risulta prestata la dovuta attenzione alle politiche di sviluppo del territorio nel Mezzogiorno, che vanno intese come problema non di una parte ma dell'intera collettività nazionale e del Governo cui è affidato il compito di indicare le priorità del Paese;

valutato negativamente il fatto che nel DEF sussiste una netta sottovalutazione delle politiche ambientali, ancora una volta considerate esclusivamente sul piano settoriale e non come elemento centrale e volano della ripresa del sistema produttivo e dell'affermazione di un nuovo modello di sviluppo del Paese;

valutata negativamente la mancanza nel DEF di qualsiasi riferimento alle politiche di adattamento climatico che costituiscono uno strumento indispensabile per porre in essere, tra l'altro, efficaci politi-

che di prevenzione delle calamità naturali e di mitigazione del rischio idrogeologico, esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) si impegni il Governo a modificare i recenti schemi dei decreti interministeriali recanti la disciplina degli incentivi per l'installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili al fine di garantire il conseguimento degli obiettivi di politica ambientale assunti in sede europea e di promuovere il rafforzamento e il consolidamento di una filiera industriale integrata delle rinnovabili;

2) si impegni il Governo a tenere costantemente informato il Parlamento circa l'evoluzione della programmazione infrastrutturale strategica;

3) si impegni il Governo ad adottare le necessarie misure per garantire la corretta attuazione delle disposizioni del Regolamento di attuazione ed esecuzione del Codice dei contratti pubblici (decreto del Presidente della Repubblica n. 207/2010), che entreranno in vigore l'8 giugno 2012, con specifico riferimento agli aspetti sui quali si registrano le maggiori criticità di applicazione;

4) si impegni il Governo, modificando quanto previsto dall'articolo 4 del decreto-

legge n. 201 del 2011, a stabilizzare all'attuale livello del 55 per cento le agevolazioni fiscali per gli interventi di efficientamento energetico degli edifici, compresi quelli di edilizia residenziale pubblica, nonché ad estendere il sistema delle medesime agevolazioni fiscali anche agli interventi per la messa in sicurezza degli edifici dal rischio sismico;

5) si impegni il Governo ad adottare le opportune iniziative volte ad allentare i vincoli del Patto di stabilità interno, con particolare riferimento alle spese per interventi infrastrutturali e per interventi di mitigazione del rischio idrogeologico da parte degli enti locali più virtuosi;

*e con le seguenti osservazioni:*

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di impegnare il Governo ad attuare le misure necessarie alla risoluzione delle procedure di infrazione comunitaria in materia di acque;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità di impegnare il Governo a procedere ad una rivisitazione della mappa dei siti di interesse nazionale;

c) valuti la Commissione di merito l'opportunità di impegnare il Governo, nell'ambito delle misure di semplificazione dell'attività e delle procedure amministrative, a coniugare l'obiettivo della semplificazione con quelli della qualità e dell'efficacia del sistema pubblico dei controlli ambientali.

**7-00818 Benamati: Sui fondi necessari al completamento della strada statale SS64 Porrettana.**

**RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

premessi che:

la strada statale S.S. 64 « Porrettana », è un fondamentale asse-viario per la provincia di Bologna e, costituisce un'imperante arteria nazionale di collegamento tra l'Emilia-Romagna e la Toscana;

la Porrettana, nel tratto di competenza del compartimento ANAS per la viabilità dell'Emilia-Romagna, può essere suddivisa in due differenti tratte:

a) la prima, in territorio montano, dal chilometro 31+100 (confine con la Toscana) al chilometro 82+700 (Bologna);

b) la seconda, in territorio di pianura, dal chilometro 100+103 (Bologna) al chilometro 137+580 (Ferrara);

per quanto alla parte montana si rileva che:

la strada statale S.S. 64 « Porrettana », particolarmente sul versante bolognese, attraversa importanti comuni dell'Alta Valle del Reno, significativi sia per la presenza realtà produttive e commerciali di grande importanza, sia per le attività turistiche (invernali ed estive) e termali che inducono notevoli spostamenti di persone e di merci;

la « Porrettana » collega direttamente le città di Bologna e Pistoia e costituisce l'unica valida alternativa, in special modo per il traffico pesante, al tratto appenninico della A1;

per queste ragioni tale strada è stata annoverata tra le arterie di valenza

nazionale ed è gestita dall'ANAS, così com'è d'interesse nazionale l'ammodernamento delle tratte che presentano ancora caratteristiche inadeguate;

l'arteria presenta una sezione stradale di circa 7,5 metri con una corsia per ogni direzione di marcia; fanno eccezioni i tratti già assoggettati ad adeguamenti della sezione — ricadenti tutti nel tratto montano — dove la larghezza diviene di 10,50 metri;

tali tratti si trovano nella variante a Porretta Terme dal chilometro 33+100 al chilometro 37+800, nella variante compresa tra Riola e Vergato dal chilometro 45+900 al chilometro 51+400 e nel tratto preso in carico da Autostrade dal chilometro 75+900 al chilometro 85+020;

nel programma di riqualificazione viaria e strutturale della S.S. 64 « Porrettana » è inserito il lotto (dal chilometro 38+470 al chilometro 45+814) dell'intervento di ammodernamento del tratto tra Silla e Marano;

il tracciato di intervento, dello sviluppo totale di circa 5.200 metri, si articola in n. 6 viadotti (della lunghezza complessiva di circa 2.400 metri e in n. 2 gallerie artificiali (della lunghezza complessiva di circa 420 metri oltre ai tratti in rilevato e trincea);

nell'ambito del progetto in argomento sono previsti, inoltre, interventi di stabilizzazione del movimento gravitativo di versante che coinvolge l'attuale sede della S.S. 64 Porrettana al chilometro 41+700 circa;

nel progetto sono previsti anche interventi complementari quali sistemazione a verde, impianti di illuminazione, segnaletica orizzontale e verticale, barriere di sicurezza;

ad oggi sono in esecuzione lavori di ammodernamento della tratta soggetta a movimenti franosi fra le località Silla e Marano in comune di Gaggio Montano, con uno stralcio fra le località Cà dei Ladri e Marano;

l'impresa esecutrice è la Coopsette soc. coop. e l'importo lavori è di euro 61.122.842,00 (di cui euro 57.391.931,37 per lavori, euro 2.032.674,12 per oneri di sicurezza e euro 745.000,00 per spese progettazione);

a fine 2011 erano stati eseguiti lavori sulla tratta soggetta a movimenti franosi per circa euro 33.000.000,00 (oltre oneri progettazione e di sicurezza) pari al 57 per cento dell'importo contrattuale. I lavori sono stati consegnati all'impresa in data 9 ottobre 2008 e, in base al tempo contrattuale di giorni 900, la loro ultimazione era prevista per il 27 marzo 2011;

a causa dei ritardi accumulati dagli enti gestori nella rimozione delle interferenze e delle difficoltà incontrate nell'ottenimento delle necessarie autorizzazioni da parte di RFI (attraversamento di linee ferroviarie), i lavori risultano in ritardo. Tali difficoltà risultano, alla data odierna, parzialmente risolte e i lavori dovrebbero concludersi entro la fine dell'anno 2012;

per quanto riguarda, invece, lo stralcio fra le località Cà dei Ladri e Marano i lavori sono stati consegnati alla medesima impresa Coopsette soc. coop. in data 21 aprile 2011 con ultimazione prevista il 19 aprile 2013;

attualmente sono in corso le operazioni propedeutiche al concreto inizio dei lavori, quali accantieramento e tracciamenti; l'importo dei lavori è di euro 9.705.838,68 (di cui euro 450.417,07 per oneri di sicurezza);

il progetto esecutivo in argomento costituisce il completamento dell'originario intervento eseguito solamente in parte dell'impresa Mambrini Costruzioni srl e si è reso necessario a seguito della risoluzione di tale contratto;

il progetto prevede il completamento delle opere previste originariamente, e non realizzate dall'impresa, con alcuni interventi di miglioramento di dettaglio al fine di accogliere le esigenze emerse nel corso delle lavorazioni principali e manifestate dagli enti territoriali, quali:

a) innesto di inizio lotto mediante soluzione a rotatoria e conseguente adeguamento di un accesso privato;

b) ottimizzazione dell'innesto diretto alla caserma Vigili del fuoco e alla sede della Protezione civile, in relazione alla semaforizzazione già originariamente prevista in sede di progetto originari;

i lavori di fornitura e posa di barriere fonoassorbenti, barriere di sicurezza, pavimentazione e segnaletica varia sono finanziati da Autostrada S.p.a. nell'ambito della convenzione per il trasferimento del tratto dismesso (denominato « nuova Porrettana » dell'Autostrada stessa) ad ANAS e che i lavori previsti solo nel tratto da Bologna al confine con la Toscana, affidati all'A.T.I.: C.M.L. – Edilsama con il 37,706 per cento. L'importo dei lavori è di euro 2.000.000,00;

nell'ambito di un appalto generale di manutenzione del piano viabile erano previsti nell'anno 2011 ulteriori interventi per circa euro 175.000,00 mentre altri piccoli interventi di manutenzione, per circa euro 65.000,00, erano previsti sempre sul tratto Bologna Ferrara;

quanto sopra esposto trova la sua ragione, come esplicitato, nell'ammodernamento di questo tratto fondamentale di struttura viaria statale, ma resterebbe un'opera incompleta se non si terminasse il tratto più importante del collegamento Bologna-Firenze, denominato fin dagli anni '70 « Nodo di Casalecchio »;

questo nuovo tratto di infrastruttura che collegherà la tangenziale di Bologna con il tracciato del tratto di « nuova Porrettana » realizzato nel comune di Sasso Marconi in parallelo all'autostrada A1 nell'ambito dei lavori della variante di valico, consentirà di bypassare il tratto urbano di Casalecchio di Reno (attualmente attraversato da circa 30.000 veicoli al giorno) rendendo così la statale « Porrettana » vera infrastruttura a servizio dell'intera vallata del Reno e unica vera alternativa all'autostrada A1;

il « nodo di Casalecchio » consiste nella realizzazione ex novo di circa 4.500 metri di infrastruttura di cui è già stato redatto il progetto definitivo e approvato in linea tecnica dal Cda di Anas in data 22 dicembre 2010;

la nuova strada verrà realizzata in parte in doppia corsia, in parte a quattro corsie, con un tratto interrato di circa 1.200 metri in corrispondenza dell'abitato di Casalecchio di Reno;

questa opera trova il suo finanziamento (162 milioni di euro) definito nell'intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Emilia Romagna, sottoscritta il 19

febbraio 2003 e confermato nell'atto aggiuntivo generale quadro del 17 dicembre 2007 come facente parte delle opere necessarie per la risoluzione del nodo di Bologna;

appare quindi fondamentale il suo inserimento nell'elenco delle opere prioritarie, già oggi cantierabili,

impegna il Governo

a disporre nei tempi più brevi la realizzazione dell'infrastruttura stradale della SS 64 « Porrettana », con riferimento al progetto definitivo approvato da ANAS e RFI e presentato in Conferenza dei Servizi istruttoria, dallo stralcio ANAS Nord e dallo stralcio ANAS Sud, avendo cura che lo stralcio stradale garantisca, in una seconda fase, la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria anche a piano campagna; nonché a verificare la praticabilità di reperire finanziamenti per la concreta attuazione degli ulteriori interventi di ammodernamento e di messa in sicurezza della richiamata infrastruttura stradale SS 64.

(8-00172) « Benamati, Lenzi, La Forgia, Zampa ».

## ALLEGATO 3

**7-00822 Viola: Sulle procedure di realizzazione del sistema AV/AC.****RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

L'VIII Commissione,

premessi che:

sin dai primi anni '90 la Comunità europea ha individuato nell'aumento della mobilità in ambito continentale una delle principali strategie per il raggiungimento delle politiche di unificazione sociale ed economica. L'attuazione pratica di tali strategie ha individuato nella realizzazione e potenziamento delle reti di trasporto ferroviario (passeggeri e merci) lo strumento principe di attuazione, fissando sulla carta alcune direttrici denominate « Corridoi »;

in questo senso l'Italia è fortemente coinvolta nell'infrastrutturazione dei sistemi trasportistici individuati da corridoi verticali e orizzontali che connettono il nostro Paese con l'intera Europa;

questo processo è stato approvato dagli organismi comunitari e nazionali e rappresenta un fondamentale elemento di sviluppo delle relazioni sociali e economiche dell'Europa allargata;

a seguito di tali decisioni si sono avviate anche nel nostro Paese le procedure per la realizzazione di tali sistemi identificati prevalentemente (ma non solo) nel sistema AV/AC;

in molte aree del Paese i lavori sono già stati realizzati e alcune tratte sono già in funzione con soddisfazione dei cittadini e benefici del sistema produttivo (si pensi all'asse del corridoio 1 tra Milano e Napoli ormai completato e al suo utilizzo da parte dell'utenza);

non sfugge a nessuno che la realizzazione di queste infrastrutture in alcune parti del Paese ha creato e sta creando forti e accese contrapposizioni con i cittadini e con le amministrazioni locali attraversate, con effetti devastanti sia sull'ordine pubblico che sulla credibilità delle istituzioni;

all'origine di queste contrapposizioni c'è da un lato la legittima tutela degli interessi sociali, economici ed ambientali delle popolazioni interessate e dall'altro, spesso, la mancanza di chiarezza e di condivisione dei progetti e della loro utilità al sistema Paese;

il caso più eclatante è rappresentato dalla Val di Susa, dove dopo un approccio iniziale non chiaro e con un progetto molto impattante, a seguito del lavoro fatto dal cosiddetto Osservatorio, il progetto è stato modificato in maniera sostanziale (ribassando in modo significativo anche i costi);

nonostante ciò, e proprio per la mancata chiarezza iniziale, si sono sviluppati movimenti di contestazione al progetto che nel tempo hanno travalicato i legittimi interessi degli abitanti e delle amministrazioni di quei territori per assumere una connotazione di contrarietà assoluta con gli interessi generali che sono alla base di questi interventi strutturali, sfociando in ripetute e gravissime violazioni dell'ordine pubblico in molte occasioni;

il rischio che questi fenomeni si ripetano in altri prossimi scenari quali ad esempio sul tratto Venezia-Trieste dello stesso Corridoio 5 è concreto e può com-

promettere il completamento di questo sistema infrastrutturale nel nostro Paese;

infatti nell'ambito del corridoio V è stato definito il progetto prioritario 6, compreso fra Lione e Kiev, appartenente al sistema di rete TEN-T (Trans European Network-Transport), in cui ricade la nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. L'obiettivo dichiarato della linea in oggetto è quello di dare risposta alla crescente domanda di trasporto merci da e per i Paesi dell'est europeo, mediante le seguenti strategie:

a) trasferire sui nuovi binari parte del traffico merci attualmente circolante sulla linea storica;

b) assorbire una quota significativa del traffico merci su gomma attualmente circolante sui corridoi autostradali con benefici effetti sulla logistica e sull'ambiente;

su questo corridoio sono in corso di costruzione i sistemi di infrastrutturazione della linea Ferroviaria alta velocità/alta capacità con tratti già realizzati (Padova-Venezia, Milano-Torino), altri all'inizio dei lavori (Torino-Lione) altri in fase di finanziamento e/o progettazione definitiva);

la definizione del tracciato spetta alle regioni interessate dall'attraversamento di tale opera;

fino ad oggi le proposte presentate senza il minimo coinvolgimento in fase preventiva degli enti locali e delle popolazioni interessate hanno provocato opposizioni molto forti per le scelte fatte e per il metodo adottato;

tale modalità di procedere appare in netto contrasto con la necessità di condividere in maniera preventiva e partecipata con i territori interessati le scelte pesanti che in ogni caso ricadono sulle popolazioni;

l'esperienza della Val di Susa dimostra che è possibile favorire processi partecipativi in grado di determinare tracciati largamente condivisi e, se opportunamente e tempestivamente effettuati, in grado di evitare contestazioni e ritardi nei tempi di progettazione e realizzazione;

il Governo recentemente ha manifestato la volontà di condividere preventivamente in una discussione approfondita con gli enti locali interessati e le popolazioni coinvolte prima di assumere decisioni definitive sui progetti che verranno poi realizzati,

impegna il Governo

ad adottare iniziative volte all'analisi degli impatti ambientali e paesaggistici afferenti alla progettazione delle tratte mancanti del sistema AV/AC (a partire dalla tratta veneta della Lione - Kiev) e alla definizione di ogni intervento utile alla loro riduzione, modificazione e compensazione, nonché a verificare la possibilità di introdurre, senza incidere in modo rilevante su costi e tempi di realizzazione delle opere, procedure di consultazione delle popolazioni locali e delle associazioni portatrici di interessi diffusi, da svolgersi in tempi adeguati ancorché certi.

(8-00173) « Viola, Mariani, Esposito, Benamati, Martella, Murer, Fogliardi, Sbroliini ».

ALLEGATO 4

**5-06202 Iannuzzi: Sul nuovo sistema tariffario lungo l'autostrada  
Napoli-Pompei-Salerno.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il precedente Governo ha già avuto modo di riferire all'onorevole interrogante il volume di traffico e l'importo degli introiti conseguiti dalla SAM a partire dal 10 gennaio 2011 al 31 luglio 2011. Con l'atto di sindacato ispettivo odierno chiede di conoscere i dati relativi agli ultimi cinque mesi del 2011 per verificare il livello delle entrate derivanti dai pedaggi differenziati lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno, rispetto a quelli provenienti dal pedaggio unico e indifferenziato, in vigore fino al 31 dicembre 2010.

Come è noto dal 1° gennaio 2011, sull'autostrada A3 Napoli-Salerno, in concessione alla Società Autostrade Meridionali, è stata attuata, in via sperimentale, un'articolazione tariffaria, detta « tariffa differenziata », per i veicoli di classe A dotati di telepass, che tiene conto delle percorrenze effettuate al posto del precedente pedaggio corrisposto in misura « fissa ».

Giova ricordare che la Convenzione Unica tra ANAS e S.A.M., divenuta efficace il 29 novembre 2010, ha stabilito che la nuova articolazione tariffaria deve avvenire a parità di gettito degli introiti da pedaggio per la concessionaria rispetto ai ricavi ottenuti con il sistema tariffario in vigore durante l'anno 2010.

La medesima Convenzione all'articolo 14, comma 4, prevede che, a partire dal-

l'anno successivo a quello di avvio della « tariffa differenziata », l'articolazione tariffaria venga modificata e adeguata per consentire il recupero di eventuali maggiori introiti.

Orbene, dalle verifiche effettuate dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali è emerso che i maggiori introiti conseguiti nel corso dell'anno 2011 dalla società concessionaria a seguito dell'introduzione della « tariffa differenziata », sono ammontati a euro 2.234.313.

Per un maggiore approfondimento depositato una tabella dalla quale è possibile evincere in dettaglio i transiti e i ricavi relativi al periodo agosto-dicembre 2011. Al riguardo, l'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali ha evidenziato che – ai fini della determinazione dei maggiori introiti da recuperare, quantificati a seguito delle verifiche svolte sui dati disponibili all'11 dicembre 2011 e stima a fine anno – sono stati riconosciuti alla società concessionaria (a detrazione dei maggiori ricavi conseguiti), anche minor introiti dovuti alla riduzione del traffico da imputare all'introduzione della tariffa differenziata.

Pertanto, con decorrenza 1° gennaio 2012, la tariffa per i veicoli di classe A dotati di telepass è stata rimodulata secondo gli importi indicati nell'ulteriore tabella che depositato.

## ALLEGATO 1 (Interrogazione in Commissione n. 5-06202)

<b>Agosto</b>	Tariffa Utente	Tariffa alla società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,505	193.074	97.438
	1,00	0,671	324.290	217.707
	1,30	0,921	209.039	192.595
	1,50	1,088	428.014	465.679
	1,80	1,338	103.117	137.971
	1,90	1,421	130.333	185.247
	2,00	1,505	282.183	424.591
	2,00	1,505	2.243.638	3.375.927
<b>TOTALE</b>			<b>3.913.688</b>	<b>5.097.154</b>

<b>1-16 Settembre</b>	Tariffa Utente	Tariffa alla società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,505	129.452	65.330
	1,00	0,671	245.089	164.536
	1,30	0,921	153.133	141.087
	1,50	1,088	287.284	312.565
	1,80	1,338	65.053	87.041
	1,90	1,421	74.304	105.611
	2,00	1,505	137.997	207.639
	2,00	1,505	1.174.002	1.766.482
<b>TOTALE</b>			<b>2.266.314</b>	<b>2.850.291</b>

<b>17-30 Settembre</b>	Tariffa Utente	Tariffa alla società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,499	117.856	58.829
	1,00	0,664	221.645	147.271
	1,30	0,912	136.006	124.089
	1,50	1,078	247.776	267.021
	1,80	1,326	57.493	76.213
	1,90	1,408	61.748	86.956
	2,00	1,491	110.356	164.259
	2,00	1,491	981.723	1.463.644
<b>TOTALE</b>			<b>1.934.603</b>	<b>2.388.552</b>

<b>Ottobre</b>	Tariffa Utente	Tariffa alla società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,499	366.755	183.068
	1,00	0,664	500.884	332.811
	1,30	0,912	299.335	273.107
	1,50	1,078	537.966	579.750
	1,80	1,326	129.158	171.212
	1,90	1,408	132.674	186.838
	2,00	1,491	225.523	336.231
	2,00	1,491	2.019.048	3.010.184
<b>TOTALE</b>			<b>4.211.343</b>	<b>5.073.200</b>

<b>Novembre</b>	Tariffa Utente	Tariffa alla società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,499	362.268	180.829
	1,00	0,664	490.494	325.907
	1,30	0,912	284.490	259.563
	1,50	1,078	499.837	538.659
	1,80	1,326	123.717	164.000
	1,90	1,408	132.461	186.538
	2,00	1,491	217.957	324.950
	2,00	1,491	1.798.817	2.681.843
<b>TOTALE</b>			<b>3.910.041</b>	<b>4.662.289</b>

<b>Dicembre (*)</b>	Tariffa Utente	Tariffa alla società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,499	377.285	188.324
	1,00	0,664	506.780	336.728
	1,30	0,912	286.692	261.572
	1,50	1,078	491.942	530.151
	1,80	1,326	121.532	161.103
	1,90	1,408	129.504	182.374
	2,00	1,491	223.536	333.268
	2,00	1,491	1.868.864	2.786.275
<b>TOTALE</b>			<b>4.006.135</b>	<b>4.779.796</b>

(\*) I dati di dicembre sono in fase di consolidamento.

Relativamente al periodo agosto-dicembre 2011 si riportano i dati complessivi dei transiti e dei ricavi riferiti alla Classe di pedaggio A (veicoli leggeri).

<b>Agosto – Dicembre (*)</b>	Tariffa Utente	Tariffa alla società (netto IVA e integrazione chilometrica)	Transiti	Ricavi (netto IVA e integrazione chilometrica)
	0,80	0,499	1.564.690	773.818
	1,00	0,664	2.289.182	1.524.960
	1,30	0,912	1.368.695	1.252.013
	1,50	1,078	2.492.819	2.693.825
	1,80	1,326	600.070	797.540
	1,90	1,408	661.024	933.564
	2,00	1,491	1.197.552	1.791.208
	2,00	1,491	10.086.092	15.084.355
<b>TOTALE</b>			<b>20.242.124</b>	<b>24.861.283</b>

ALLEGATO 2 (Interrogazione in Commissione n. 5-06202)

<b>PERCORRENZE</b>	<b>TARIFFA in vigore fino al 31 dicembre 2011</b>	<b>TARIFFA da applicare dal 1° gennaio 2012</b>
<b>Fino a 5 Km</b>	0,80 euro	0,60 euro
<b>da 5 a 10 Km</b>	1,00 euro	0,80 euro
<b>da 10 a 15 Km</b>	1,30 euro	1,00 euro
<b>da 15 a 20 Km</b>	1,50 euro	1,20 euro
<b>da 20 a 25 Km</b>	1,80 euro	1,50 euro
<b>da 25 a 30 Km</b>	1,90 euro	1,80 euro
<b>Oltre 30 Km</b>	2,00 euro	2,00 euro

ALLEGATO 5

**5-06455 Iannuzzi: Sulle iniziative per la realizzazione del nuovo svincolo di Sala Consilina sud (SA) sulla autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione a quanto richiesto dall'Onorevole interrogante relativamente al completamento del progetto di ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, faccio presente che la società ANAS ha predisposto il progetto preliminare del nuovo svincolo di Sala Consilina Sud (località Trinità) ricadente al Km. 95+200 dell'autostrada A/3 Salerno-Reggio Calabria.

L'opera, che è inserita nel primo programma delle infrastrutture strategiche « Legge Obiettivo », ha un costo complessivo presunto di 26,5 milioni di euro.

In data 3 marzo 2012 sono state avviate le procedure per l'approvazione del progetto e il finanziamento dell'intervento, ai sensi dell'articolo 165 del decreto legisla-

tivo n. 163 del 2006, con la trasmissione, da parte di ANAS, degli elaborati sia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia agli altri soggetti interessati.

Nel rispetto della procedura delineata nel citato decreto legislativo n. 163 del 2006, terminato l'iter istruttorio presso la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti detto progetto preliminare sarà oggetto di apposita Conferenza di Servizi di prossima convocazione.

Assicuro che il Ministero che rappresento seguirà con la massima attenzione l'evolversi degli sviluppi facendo presente, tuttavia, che, allo stato, non risulta assegnato alcun finanziamento per la realizzazione dello svincolo in questione.

## ALLEGATO 6

**5-06456 Iannuzzi: Sull'ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al nuovo svincolo di Padula Buonabitacolo, ricadente al Km. 103+200 dell'autostrada A/3 Salerno-Reggio Calabria, faccio presente che presso la società ANAS è in fase di predisposizione il relativo progetto definitivo.

Sulla base delle informazioni assunte, l'ultimazione di tale progetto è prevista entro il primo semestre dell'anno in corso.

Successivamente, l'ANAS avvierà le procedure per l'approvazione del progetto e il finanziamento dell'intervento, ai sensi dell'articolo 166 del decreto legislativo

n. 163 del 2006, trasmettendo gli elaborati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli altri soggetti interessati.

L'opera, che è inserita nel primo programma delle infrastrutture strategiche « Legge Obiettivo », ha un costo complessivo presunto di 28,7 milioni di euro.

Assicuro che il Ministero che rappresenta vigilerà sugli sviluppi dell'intervento in esame, facendo presente, tuttavia, che allo stato non risulta assegnato alcun finanziamento per la realizzazione dello svincolo in questione.