

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

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

##### SEDE CONSULTIVA:

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2012. C. 1572 Governo, approvato dal Senato.

Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2013. C. 1573 Governo, approvato dal Senato.

Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza).

Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'anno finanziario 2013.

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza) (Relazione alla V Commissione) *(Esame congiunto e rinvio)* ..... 105

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-01034 Busto ed altri: Sui finanziamenti per la Pedemontana biellese ..... 110

*ALLEGATO 1 (Testo della risposta)* ..... 111

5-01033 Borghi e Zardini: Sull'inserimento nel programma ANAS della variante della strada statale 12, tratto da Verona a Buttapietra ..... 110

*ALLEGATO 2 (Testo della risposta)* ..... 113

##### SEDE CONSULTIVA

*Giovedì 19 settembre 2013. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.*

**La seduta comincia alle 14.05.**

**Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2012.**  
C. 1572 Governo, approvato dal Senato.

**Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2013.**  
C. 1573 Governo, approvato dal Senato.

**Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza).**

**Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'anno finanziario 2013.**

**Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza).**  
(Relazione alla V Commissione).

*(Esame congiunto e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in titolo.

Ermate REALACCI, *presidente*, avverte che la Commissione inizia, nella seduta odierna, l'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 119, comma 8, del Regolamento, del disegno di legge recante rendiconto generale dello Stato per l'anno finanziario 2012 e del disegno di legge recante assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2013, per le parti di competenza.

Ricorda, quindi, che l'esame dei provvedimenti si concluderà con relazioni alla V Commissione e con la nomina di relatori presso la stessa V Commissione. In proposito, comunica che, come convenuto nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella seduta odierna avrà luogo la relazione introduttiva, mentre l'esame preliminare congiunto si concluderà nella seduta di martedì 24 settembre. Aggiunge che la deliberazione su eventuali proposte emendative e sulle relazioni avrà luogo mercoledì 25 settembre. Comunica, a tal fine, che, sempre secondo quanto convenuto nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, il termine per la presentazione di emendamenti al disegno di legge recante l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2013 sarà fissato alle ore 18 di martedì 24 settembre.

La Commissione prende atto.

Giovanna SANNA (PD), *relatore*, per quanto riguarda il Rendiconto, fa presente che l'analisi del Rendiconto relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) per l'anno 2012 viene svolta, come di consueto, con riferimento alle sole missioni di competenza dell'VIII Commissione. In particolare, quelle che interessano l'VIII Commissione sono le missioni n. 14 e n. 19.

Circa la missione n. 14 *Infrastrutture pubbliche e logistica*, lo stanziamento di competenza definitivo è pari a 3.853,3 Milioni di euro, al cui interno si segnalano, per la rilevanza dello stanziamento, i programmi 14.10 *Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche*

*calamità* (2.638,4 Meuro) e 14.11 Sistemi stradali e autostradali (1.141,7 Meuro). Come evidenziato nella relazione della Corte dei conti sul Rendiconto generale dello Stato, la missione 14 presenta stanziamenti definitivi di competenza, che sono il 46,1 per cento degli stanziamenti totali e che il 97 per cento della spesa della missione è in conto capitale, costituita da trasferimenti (74 per cento del totale della missione in termini di impegni totali) e da investimenti fissi (23 per cento del totale missione), mentre la spesa corrente è soprattutto rappresentata da redditi da lavoro dipendente, oltre che da una piccola parte di consumi intermedi. L'analisi dei programmi della missione 14 evidenzia come il programma 14.10 *Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità* assorbe, da solo, buona parte (69 per cento) dello stanziamento del MIT per la missione. Lo stanziamento risulta essere concentrato, per il 66 per cento, nel cap. 7060 Fondo opere strategiche.

In merito a tale programma la Corte dei conti segnala che esso prevede risorse allocate prevalentemente nella spesa in conto capitale: i trasferimenti in conto capitale costituiscono il 65 per cento della spesa totale del programma, mentre gli investimenti fissi il 30 per cento. Relativamente al citato cap. 7060, la Corte evidenzia che gli stanziamenti definitivi nel 2012 ammontano a 1.729 milioni, con un incremento dello 0,96 per cento sul 2011, gli impegni di competenza a 1.677 milioni ed i pagamenti a 603,6 milioni. I residui finali del 2012 ammontano a 2.469 milioni, in aumento rispetto al 2011. Molto meno significativa rispetto al passato è la consistenza delle economie (le economie sui residui passano da 1.066 milioni nel 2011 a 46 milioni nel 2012). La Corte ricorda altresì che «l'attività svolta all'interno del programma, oltre alla attuazione del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), in attuazione della c.d. legge obiettivo, n. 443 del 2001 e di competenza della Struttura Tecnica di Missione di cui all'articolo 163, comma 3, lettera a), del decreto legislativo. 12 aprile 2006, n. 163,

attiene alla realizzazione di piani e programmi, tra cui rileva quello relativo alle infrastrutture scolastiche, all'edilizia penitenziaria, agli interventi per la ricostruzione in Abruzzo.

Relativamente al programma 14.11 *Sistemi stradali e autostradali*, fa notare che lo stanziamento di competenza complessivo del programma risulta quasi triplicato rispetto all'esercizio 2011 (+270 per cento, pari ad 832,8 milioni di euro), a seguito dell'istituzione, operata dall'articolo 32, comma 1, del decreto-legge 98/2011, del Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo a opere di interesse strategico. Le risorse ad esso assegnate sono collocate nel cap. 7514 ed ammontano, in conto competenza, a 440,8 milioni di euro. In realtà lo stanziamento inizialmente autorizzato dal decreto-legge 98/2011 era di 930 milioni, poi ridottisi a 440,8 in seguito ad una serie di riduzioni, come si evince dall'allegato alla delibera CIPE n. 8/2013. Precisa quindi che nel 2012 lo stanziamento della missione 14, pur invertendo il trend discendente registrato nel 2011, non si riporta ai livelli del 2010. Limitando l'analisi della missione 14 ai soli programmi del MIT, si rileva un superamento della riduzione del 2011 in quanto lo stanziamento del 2012 è superiore a quello del 2010 di 60 milioni di euro, che diventano addirittura più di 400 nel bilancio assestato 2013.

Con riferimento invece alla missione n. 19 *Casa e assetto urbanistico*, fa presente che lo stanziamento di competenza definitivo è pari a 227,9 Meuro con il programma 19.2 *Politiche abitative*.

Relativamente alla missione 19 la Corte dei conti segnala che viene confermata la flessione iniziata nel 2011 (302 milioni nel 2011 a 227 milioni nel 2012 con una percentuale in diminuzione del 24 per cento rispetto al 2011). In proposito la Corte afferma che la riduzione consegue verosimilmente scarsa ed incerta realizzazione degli obiettivi della missione e dei programmi di recente individuati. Al riguardo un'indagine della Corte di conti ha rilevato che sostanzialmente né il Programma straordinario di edilizia residen-

ziale pubblica previsto dall'articolo 21 del decreto-legge n. 159/2007, né il successivo, ma molto ridimensionato, Piano per l'edilizia abitativa (c.d. Piano casa) previsto dall'articolo 11 del decreto-legge n. 112/2008, hanno avuto una concreta attuazione né risultati soddisfacenti nelle varie linee di intervento. La stessa Corte dei conti rileva che, al fine di dare nuovo impulso al settore, nel 2012 è stato previsto un nuovo programma (Piano nazionale per le città) destinato alla riqualificazione urbana (articolo 12 del decreto-legge n. 83/2012), da attuare attraverso una Cabina di regia composta da rappresentanti delle Amministrazioni centrali e locali e dei settori interessati e che, per l'attuazione del Piano, è stato costituito, nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Fondo per l'attuazione del Piano nazionale per le città, nel quale sono confluite le risorse non utilizzate o revocate da programmi precedentemente previsti nel medesimo ambito.

Prima di passare all'esame del rendiconto del Ministero dell'ambiente, segnala che la Corte dei conti, riguardo all'attività di *spending review* del MIT, fa presente che tale Ministero ha formulato numerose proposte di revisione e razionalizzazione della spesa e che il taglio degli organici appare particolarmente significativo, soprattutto tenuto conto del fatto che la dotazione così rideterminata deve anche comprendere le 100 unità di personale destinate alla ricostruzione in Abruzzo, la cui assunzione è prevista dall'articolo 67-ter del decreto-legge 83/2012, e l'avvenuta incorporazione di n. 118 unità di personale (di cui 13 dirigenti) dell'Ispettorato di vigilanza delle concessioni autostradali, struttura precedentemente incardinata nell'ANAS S.p.A.

L'analisi del Rendiconto relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) evidenzia uno stanziamento definitivo di competenza per l'anno 2012 di 658,4 milioni. E, come sottolineato dalla Corte dei conti, nonostante vi sia stata una consistente variazione in aumento rispetto allo stan-

ziamento iniziale pari a 434,5 milioni (+49,37 per cento), rispetto al 2010 e al 2011 lo stanziamento definitivo risulta in netta diminuzione. Tali diminuzioni hanno inciso in particolare sulla missione 18 Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente, il cui stanziamento definitivo di competenza del Ministero dell'ambiente è pari a 537,8 Meuro (quello iniziale era 315,8 Meuro), che assorbe l'82 per cento del totale del Ministero con residui al 31 dicembre 2011 di 431,5 Meuro. Il programma 18.12 Tutela e conservazione del territorio e delle risorse idriche, trattamento e smaltimento rifiuti, bonifiche reca uno stanziamento definitivo di 255 Meuro, che subisce un decremento di circa 153 milioni rispetto al 2011. Nell'ambito della missione 18, inoltre, insistono risorse allocate nei programmi di altri ministeri tra cui quelle del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali (Corpo Forestale dello Stato), cui sono state assegnate 223,6 Meuro. Dal rendiconto risulta che la spesa primaria destinata dallo Stato per la protezione dell'ambiente e l'uso e gestione delle risorse naturali ammonta, nel 2012 (in termini di massa spendibile, cioè di somma dei residui passivi accertati provenienti dagli esercizi precedenti e delle risorse definitive stanziata in conto competenza nel 2012), a 4,5 miliardi di euro, pari allo 0,8 per cento della spesa primaria complessiva del bilancio statale. Di tale importo, il 45 per cento è costituito da residui. Rispetto al 2011, la spesa ambientale si è ridotta di circa 1,5 miliardi di euro, ovvero del 25 per cento circa.

La Corte dei conti, nell'analizzare la struttura organizzativa del MATTM sottolinea che essa è stata negli anni oggetto più volte di revisione; da ultimo, con il D.P.C.M. 22 gennaio 2013, sono state rideterminate le dotazioni organiche, in applicazione del disposto dell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 95/2012, che ha operato una ulteriore riduzione, non inferiore al 20 per cento, delle dotazioni organiche del personale dirigenziale e non

inferiore al 10 per cento della spesa complessiva relativamente ai posti di organico del personale non dirigenziale.

Accenna soltanto, a questo riguardo, a un punto che magari potremo approfondire in altra occasione: la necessità di verificare lo stato dell'arte per quanto riguarda gli organi di direzione e gestione dei Parchi nazionali e delle Aree marine protette, rispetto ai quali sono segnalate numerose posizioni critiche concernenti sia l'insufficienza dell'attività e dei risultati conseguiti da questi organi in varie realtà, sia una carenza di ricambio e di innovazione in queste funzioni, dove talvolta da decenni si ripropongono gli stessi responsabili a prescindere dai loro risultati. Analogo discorso va fatto anche per alcune amministrazioni periferiche del Ministero delle infrastrutture (specie le Autorità portuali), sulle cui nomine si sono sviluppate forti critiche, come in queste settimane nella mia Regione, in Sardegna. Non sono temi estranei al nostro esame, in quanto una parte importante delle risorse assegnate a questi due Ministeri vengono spese dalle loro strutture periferiche.

Per quanto riguarda la protezione civile, segnala che le risorse del programma 8.5 sono tutte concentrate nel Rendiconto del Ministero dell'economia e delle finanze per un importo di 2.644,6 (-11 per cento rispetto al 2011), in larga parte (81 per cento) ascrivibili a stanziamenti in c/capitale.

Segnala, infine, per la rilevanza che assumono nelle politiche di competenza dell'VIII Commissione, gli stanziamenti relativi all'ANAS che insistono nel rendiconto del MEF (all'interno della missione 13 *Diritto alla mobilità*) in cui è iscritta una dotazione di competenza di 122,3 Meuro (principalmente concentrati nel cap. 7372 *Contributi in c/impianti* da corrispondere all'Anas spa per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture). Lo stanziamento dei corrispondenti capitoli nel 2011 era pari a 651,4 Meuro.

Passando al disegno di legge di assetto, segnala che lo stato di previ-

sione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) per l'esercizio 2013, approvato con la legge 229/2012, reca spese iniziali per complessivi 12.307,6 milioni di euro (Meuro) in conto competenza e 13.076,6 Meuro in conto cassa. Le medesime previsioni vengono assestate dal disegno di legge in esame, rispettivamente, a 13.171 e 13.650,6 Meuro. Relativamente ai residui, la previsione iniziale di 3.213,9 Meuro viene assestata a 6.212,9 Meuro.

Il programma 14.10 *Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità* è quello che assorbe la maggior parte (72 per cento) dello stanziamento assestato di competenza della missione. Lo stanziamento afferente a tale programma (3.043 Meuro) è per oltre la metà (54 per cento) allocato nel capitolo 7060 *Fondo da ripartire per la progettazione e la realizzazione delle opere strategiche* avente una dotazione assestata di 1.650 Meuro.

Nell'ambito della missione 19, fa presente che è incardinato il solo programma 19.2 *Politiche abitative, urbane e territoriali*, con uno stanziamento di competenza che viene assestato a 206,3 Meuro. Aggiunge che si registra una consistente riduzione dei residui, in gran parte attribuibile al capitolo 7440 *Fondo per l'attuazione del Piano nazionale di edilizia abitativa*, che contiene le risorse del cd. Piano casa, ove è presente una riduzione di residui di 215 Meuro.

Lo stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) per l'esercizio 2013, approvato con la legge 229/2012, reca spese iniziali per complessivi 468,2 Meuro in conto competenza e 599 Meuro in conto cassa. Per le medesime previsioni gli importi assestati risultano pari, rispettivamente, a 526,8 e 687,1 Meuro. Relativamente ai residui, la previsione iniziale di 544,9 Meuro viene assestata a 435,8 Meuro.

Gran parte delle risorse (77 per cento), in termini di stanziamenti assestati di competenza, è concentrata nella missione 18 *Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente* (404,4 Meuro).

Per quanto riguarda i singoli programmi, segnala che il programma 18.12 *Tutela e conservazione del territorio e delle risorse idriche, trattamento e smaltimento rifiuti, bonifiche*, rappresenta il programma principale della missione 18, il cui stanziamento assestato di competenza assorbe, infatti, il 38 per cento delle risorse della missione. Considerando anche lo stanziamento di competenza del programma 18.13 *Tutela e conservazione della fauna e della flora, salvaguardia della biodiversità e dell'ecosistema marino*, i due programmi coprono il 68 per cento delle risorse della missione 18 iscritte nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente.

All'interno dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) sono allocate le risorse del programma 8.5 *Protezione civile*, concentrate principalmente nei capitoli 7443, 7446, 7447 (mutui regioni, ricorrenti emergenze e fondo investimenti), con una dotazione assestata di competenza pari a circa 1.614 Meuro, e 7459 *Fondo per la prevenzione del rischio sismico* (con una previsione assestata di competenza pari a 195,6 Meuro), nonché nel capitolo 2177 *Fondo per la ricostruzione delle zone colpite dal sisma del 20-29 maggio 2012* (con una previsione assestata di competenza di 550 Meuro).

All'interno dello stato di previsione del MEF sono inoltre allocate le principali risorse afferenti l'attività dell'Anas. L'analisi complessiva di tali risorse (allocate nei capitoli 1872, 7365, 7372 e 7374 all'interno della missione 13 *Diritto alla mobilità*) evidenzia un'unica variazione di rilievo: i residui del capitolo 7372 *Contributi in conto impianti* da corrispondere all'Anas spa per la realizzazione di un programma, subiscono un decremento di 612,7 Meuro, pari all'intero volume di residui iniziali, così che il dato assestato risulta pari a zero, mentre non si registrano invece variazioni negli stanziamenti di competenza e nelle autorizzazioni di cassa.

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

**La seduta termina alle 14.20.**



**INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA**

*Giovedì 19 settembre 2013. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco GIRLANDA.*

**La seduta comincia alle 14.20**

Ermete REALACCI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

**5-01034 Busto ed altri: Sui finanziamenti per la Pedemontana biellese.**

Mirko BUSTO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è primo firmatario.

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

Mirko BUSTO (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo al quale sembra sfuggire il contesto generale

rappresentato purtroppo ancora dal trasporto su gomma e dal trasporto privato. Ritiene che invece andrebbe incentivato maggiormente il trasporto pubblico. A tale proposito fa notare come in Piemonte si registrano numerosi tagli a quel settore che andrebbe invece favorito come il trasporto pubblico locale.

**5-01033 Borghi e Zardini: Sull'inserimento nel programma ANAS della variante della strada statale 12, tratto da Verona a Buttapietra.**

Enrico BORGHI (PD) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è primo firmatario.

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

Enrico BORGHI (PD) replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo che ringrazia per gli elementi forniti.

Ermete REALACCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.40.**

## ALLEGATO 1

**5-01034 Busto ed altri: Sui finanziamenti per la Pedemontana biellese.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Interroganti segnalano, tra l'altro, diverse criticità di carattere ambientale e paesaggistiche in relazione alla realizzazione dell'opera denominata Pedemontana Piemontese.

Al riguardo, informo che il progetto è già stato sottoposto alla Procedura di valutazione di impatto ambientale e localizzazione dell'opera (prevista per le infrastrutture strategiche, ai sensi dell'articolo 165 decreto legislativo n. 163 del 2006) ai fini dell'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE.

In fase istruttoria il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e la Regione Piemonte, hanno richiesto sostanziali integrazioni ambientali al progetto preliminare presentato dal Promotore.

In data 12 ottobre 2011 la Giunta regionale della Regione Piemonte ha espresso il proprio parere favorevole per la compatibilità ambientale e le valutazioni di competenza regionale sul progetto preliminare in oggetto.

Devo precisare che la nuova Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente, nominata nel luglio 2011 a seguito della scadenza dei termini della precedente, ha riesaminato integralmente il progetto, provvedendo ad una nuova analisi puntuale e specifica su tutti gli aspetti ambientali, anche su quelli ritenuti superati dalla precedente Commissione VIA.

Successivamente, in data 20 luglio 2011, il Ministero per i beni e le attività culturali ha espresso il proprio parere tecnico favorevole.

Il 12 ottobre 2011, la Giunta Regionale della Regione Piemonte ha espresso di nuovo il proprio parere favorevole per la

compatibilità ambientale e le valutazioni di competenza regionale sul progetto preliminare in oggetto.

A seguito delle prescrizioni contenute nel parere del 16 dicembre 2011 della Commissione Tecnica di VIA del Ministero dell'ambiente, (quantificabili in circa 20 milioni di euro) il quadro economico dell'intervento è stato aggiornato in euro 654,5 milioni di cui euro 501,3 milioni per lavori e di euro 153,2 milioni per somme a disposizione.

È di tutta evidenza, dunque, l'attenzione ambientale posta sul progetto, sui cui la quasi totalità degli Enti Locali interessati ha espresso parere favorevole.

Con particolare riferimento a quanto segnalato dagli interroganti evidenzio che per quanto attiene al Parco della Baraggia è stata adottata una livelletta in trincea, al fine di mitigare l'impatto dell'opera sul territorio di pregio, interessato, peraltro, dall'infrastruttura solamente per l'1,8 per cento della sua estensione.

Quanto ai disagi per la popolazione residente, le scelte progettuali effettuate e condivise con la Conferenza dei servizi hanno permesso di minimizzare l'impatto sulle componenti ambientali e sulla popolazione nelle fasi di cantiere e di esercizio. Sono state altresì individuate opportune azioni mitigative e compensative da attuare in entrambe le fasi di progetto. Il rispetto della normativa in campo ambientale e l'efficacia delle azioni mitigative verranno verificati nell'ambito del Piano di monitoraggio ambientale e dell'Osservatorio ambientale.

In ordine, poi, alla presenza di rilevati, informo che, rispetto al progetto presentato in gara, in quello revisionato è stata

operata una diminuzione dei tratti in rilevato e un aumento di quelli in trincea. La presenza di vincoli idrogeologici e normativi ha impedito ulteriori riduzioni.

Con riferimento al pedaggiamento su strade attualmente libere, mi preme evidenziare che l'inserimento della tratta attualmente a libera percorrenza all'interno del nuovo sistema autostradale avverrà in seguito all'adeguamento agli standard di sicurezza previsti per un collegamento quale è già effettivamente in termini di sezione geometrica (due corsie per senso di marcia con spartitraffico centrale) e di volumi di traffico presenti. Verranno infatti realizzate nuove piazzole di sosta, in entrambe le carreggiate, ad una interdistanza di circa un km e la tratta sarà inserita in termini gestionali all'interno dei piani di manutenzione dell'intera autostrada. L'inserimento del pedaggio sarà comunque graduale, concordando con il territorio le formule più adeguate: è stata infatti inserita una viabilità complanare tra l'attuale sede della SR142 e l'abitato di Cossato, al fine di permettere a tutti i veicoli il transito per Vigliano e Biella senza entrare in autostrada.

Quanto ai rilievi sui dati di traffico informo che gli studi di traffico vengono realizzati valutando una molteplicità di informazioni, rilevate sul campo e stimate statisticamente, che sono rese omogenee e compatibili tra loro attraverso procedure matematiche di attualizzazione. Per questa ragione lo studio di Satap presenta basi dati provenienti da vari soggetti e datate a differenti anni, ma poi attualizzate all'anno 2008: vi è da ricordare che la gara per la concessione è stata bandita, svolta e provvisoriamente aggiudicata nel 2009.

Senza sottacere che, senza dubbio, l'attuale crisi economica ha contribuito all'utilizzo di altre modalità di trasporto in luogo della mobilità privata.

La Pedemontana Piemontese è un tratto strategico di completamento di un Sistema Pedemontano che attraversa tutto il nord Italia (si collega, tramite un tratto

di A26 alla Pedemontana Lombardo - Veneta) proprio nell'ottica di elevare il livello di competitività di aree che in un momento economico differente sono state sempre penalizzate dalla congestione dell'asse autostradale Torino-Venezia.

L'Europa ha ripreso a crescere e si sta riallineando con le previsioni UE verso il 2050, è quindi indispensabile agganciare il *trend* positivo costruendo i supporti alle relazioni che vanno verso l'est ed i nuovi ingressi in UE, mantenendo l'aggancio con il nord Europa, completando ed interconnettendo le reti di tutte le modalità di trasporto.

Informo, inoltre, che nel corso del 2012 è stata, altresì, disposta l'assegnazione delle somme relative al finanziamento pubblico: quanto alla Regione Piemonte euro 120 milioni mentre, per la quota di competenza dello Stato, euro 80 milioni (articolo 1 comma 212, legge n. 228 del 2012).

Il Piano Economico Finanziario (PEF) è stato aggiornato a seguito della variazione del quadro economico, dell'applicazione della normativa sulla defiscalizzazione, cui la Pedemontana può accedere, e delle mutate condizioni finanziarie e di traffico.

Nel concludere, informo che l'istruttoria relativa all'intervento è stata già inoltrata al CIPE sin dal mese di marzo; tuttavia, a seguito della pubblicazione della delibera CIPE n. 1/2013 intervenuta in data 4 settembre 2013 (Direttiva in materia di attuazione delle misure di compensazione fiscale previste dall'articolo 18 della legge n. 183 del 2011) è in corso di aggiornamento da parte del soggetto aggiudicatore lo schema di convenzione.

Pertanto, allo stato, la Struttura Tecnica di Missione è in attesa di ricevere lo schema di convenzione aggiornato per la relativa ulteriore istruttoria, che comprenderà anche l'acquisizione del parere del NARS, prima di sottoporre al CIPE in via definitiva l'approvazione del progetto preliminare.



## ALLEGATO 2

**5-01033 Borghi e Zardini: Sull'inserimento nel programma ANAS della variante della strada statale 12, tratto da Verona a Buttapietra.****TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole Interrogante pone all'attenzione del Governo l'intervento riguardante la variante esterna ai centri abitati della S.S. 12 «dell'Abetone e del Brennero», da Buttapietra sud alla tangenziale di Verona.

Sulla base delle informazioni assunte presso ANAS, informo che il 1° giugno 2011 è stata stipulata una Convenzione tra la Regione Veneto, l'ANAS e la Società Veneto Strade (società a partecipazione regionale) avente per oggetto la progettazione della variante in argomento.

La suddetta Convenzione prevede che la Società Veneto Strade rediga il progetto preliminare nonché quello definitivo con la supervisione tecnica dell'ANAS.

In merito informo che, ad oggi, è in corso l'elaborazione del progetto preliminare a cura di detta Società.

Detta Convenzione prevede, inoltre, che la Regione Veneto provveda al finanziamento sia della progettazione preliminare che di quella definitiva.

Per quanto concerne, poi, le competenze in capo ad ANAS l'atto convenzionale prevede che la medesima è tenuta a mettere in atto tutte le procedure necessarie per la raccolta dei pareri e delle

approvazioni, previsti dalla normativa vigente, sia sul progetto preliminare sia su quello definitivo.

In ordine alle risorse necessarie alla realizzazione dell'opera devo precisare che, attualmente, l'intervento è incluso nell'Area d'inseribilità del Piano degli Investimenti ANAS 2007-2011 e, ad oggi, essendo come detto in fase di redazione il relativo progetto preliminare, l'opera risulta ancora priva di copertura finanziaria.

Informo, inoltre, che l'intervento S.S. 12 «dell'Abetone e del Brennero» è inserito nell'elenco di cui all'allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2012, approvato con delibera CIPE in data 21 dicembre 2012, su cui la Regione Veneto, come da informazioni assunte dalla medesima, ha espresso l'intesa in sede di Conferenza Unificata 6 dicembre 2012.

Assicuro che il Governo, consapevole che il progetto costituisce uno degli interventi strutturali necessari per la Regione Veneto, avrà cura di monitorare, nel prosieguo, l'evolversi della situazione volta alla concreta realizzazione dell'opera.