



Lega Italiana  
Protezione Uccelli  
Associazione  
per la conservazione  
della Natura



associazione  
RANGERS  
D'ITALIA



## OSSERVAZIONI E PROPOSTE DI EMENDAMENTO DELLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE AL Ddl SULLA FINANZIARIA 2008 (AS 1817) E AL DI 159/2007 (AS 1819)

### Premessa

- L'impostazione della Finanziaria

La Manovra 2008 è costituita da una Legge Finanziaria *leggera* da 11 miliardi di euro (disegno di legge AS 1817) e da un decreto legge connesso (AS 1819, DI 159/2007) da 7,5 miliardi di euro che utilizza già da quest'anno la dote costituita dall'extragetito.

La Manovra viene completata da un disegno di legge attuativo dell'accordo con Confindustria e sindacati sul welfare esaminato dal Consiglio dei ministri lo scorso 12 ottobre (che istituisce un fondo decennale di 2,5 miliardi di euro per far fronte alle pensioni dei lavoratori impegnati in attività usuranti e destina 150 milioni di euro per il 2008 alla detassazione parziale dei premi di risultato per i lavoratori) e da un secondo disegno di legge collegato sui cosiddetti costi della politica (da cui, secondo le indiscrezioni) si attendono risparmi per circa 1 miliardo di euro l'anno).

E' evidente a tutti che la Manovra per il nuovo anno è significativamente molto più leggera della straordinaria Manovra del 2007 che ammontava a 34,7 miliardi di euro, ma con i suoi 18,5 miliardi di euro circa mobilita nel suo complesso risorse certamente non trascurabili.

Anche dal punto di vista della leggibilità il disegno di legge sulla Finanziaria 2008, rispetto al nostro giuridico costituito dall'articolo unico per 1364 commi della legge n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007), presenta indubbi miglioramenti quantitativi (l'articolo è stato ridotto ad oltre 1/10: il Ddl è costituito oggi di soli 97 articoli), ma anche qualitativi grazie all'accorpamento in 33 diverse *missioni* dei diversi capitoli di bilancio delle Tabelle, che aiuta il lettore ad orientarsi tra le scelte che in essa vengono presentate.

Per quanto riguarda poi gli aspetti procedurali c'è da augurarsi che ci siano sostanziali correzioni di rotta rispetto al passato: è stato lo stesso Presidente della Repubblica Napolitano che lo scorso primo ottobre ha auspicato un regolare iter parlamentare della manovra, chiedendo al Governo esplicitamente di scongiurare l'abuso del voto di fiducia su maxi-emendamenti presentati all'ultimo momento e ribadendo la necessità di una *riforma delle norme di legge e regolamentari che presiedono alla definizione del bilancio dello Stato* (come riportato a pag. 2 de Il Sole 24 Ore del 2 ottobre).

Argomenti questi della chiarezza dello strumento normativo e della riforma delle procedure della sessione di bilancio sul quale in questi anni si sono spesi autorevoli costituzionalisti quali Onida e Zagrebelsky.

Rispetto agli elementi strutturali che hanno condizionato e condizionano pesantemente le leggi finanziarie del nostro Paese, non si può che essere d'accordo con le parole del ministro dell'economia e delle finanze Padoa Schioppa che nel suo intervento pubblicato a pagina 3 de "Il Sole 24 Ore" del 4 ottobre ricordava le vere anomalie della finanza pubblica italiana:

- 1) il gigantesco debito pubblico, il più alto in Europa e il terzo al mondo in valore assoluto: 1.600 miliardi di euro, che ci obbliga (come scritto anche nella prima pagina della Relazione illustrativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008, AG 1718) a reperire ogni anno circa 70 miliardi di euro per il pagamento dei relativi interessi;
- 2) l'ampiezza dell'evasione fiscale, anch'essa del tutto fuori linea rispetto alla media europea, equivalente a 5-6 punti di PIL: 75-90 miliardi di euro.

Quindi, la riduzione del disavanzo dei conti pubblici e la lotta all'evasione dovrebbero essere, giustamente, (quanto poi lo vedremo) due capisaldi della manovra del 2008.

Ma a quanto valutato dal ministro dell'Economia, bisognerebbe anche aggiungere che: dal lato delle entrate, si sarebbe atteso, finalmente, un maggiore coraggio dell'esecutivo nell'introdurre una tassazione dei redditi finanziari caratterizzata, magari dalla progressività e non dall'imposizione di una singola aliquota; e che, dal lato della spesa, sarebbe opportuno che il Governo affini i suoi strumenti di analisi sugli sprechi e le inefficienze del comparto pubblico, solo avviati con il Libro Verde, in modo da non adottare misure indiscriminate ma interventi selettivi di maggiore efficacia.

Per quanto riguarda il quadro della situazione del paese nel DPEF 2008-2011 si configurava un quadro che prevedeva un tasso di un incremento del PIL per il 2007 del 2% che poteva raggiungere il 3% in uno scenario di *crescita sostenuta* e veniva detto che nel 2007 l'indebitamento netto avrebbe dovuto risultare a fine 2007 pari al 2,5% del PIL e il debito pubblico, espresso in percentuale, si sarebbe dovuto attestare al 105,1 % del PIL; mentre nel 2008 l'indebitamento netto si dovrebbe situare al 2,2 % del PIL.

Queste previsioni venivano fatte nel luglio 2007 prima che si avessero i nuovi dati sul rallentamento della crescita a livello internazionale e prima della crisi dei *mutui subprime* USA.

Tant'è che nella riunione del CIPE del 28 settembre scorso nella nuova relazione previsionale sono state compiute delle sensibili correzioni che: stimano la crescita del PIL al 2007 allo 1,9% e all'1,5% nel 2008; il rapporto deficit/PIL al 2,4% nel 2007 e al 2,2% nel 2008; il debito pubblico attestarsi allo 105% del PIL nel 2007, e al 103,5% nel 2008; l'avanzo primario passare dal 2,5% del 2007 al 2,6% del 2008.

Ma, sia la Commissione Europea che, più recentemente, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) hanno invitato anche il nostro Paese a tenere in maggior conto le ripercussioni della crisi finanziaria di quest'estate sull'economia reale mondiale, rivedendo al ribasso (-0,4% su scala globale) le stime della crescita dell'economia nel 2008. Quindi, secondo le stime dello FMI il PIL dell'Italia crescerà nel 2007 dell'1,7% e nel 2008 dell'1,3%.

E proprio in questi giorni sono giunte anche le severe analisi del Governatore della Banca d'Italia e della Corte dei Conti.

Il Governatore Draghi, nel suo intervento su "Il Sole 24 Ore" dell'11 ottobre scorso, ha rilevato che la manovra comporterà nel 2008 un aumento netto delle spese di quasi 4 miliardi di euro rispetto al tendenziale e che quindi la spesa primaria corrente sia nell'anno in corso che nel 2008 cresce del 4,3%, quando nel triennio 2009-2011, secondo i livelli programmati, il Governo si è riproposto *che l'incidenza delle spese primarie correnti scenda di oltre 2 punti percentuali. In termini reali gli incrementi sono prossimi a quelli riscontrati nel decennio*, ha commentato Draghi, aggiungendo che anche *il percorso di riduzione l'indebitamento netto nel biennio 2007-2008 appare lento* e che *l'indebitamento netto previsto per il 2007 (2,4% del PIL è appena inferiore al valore dell'anno precedente (2,5% al netto degli oneri straordinari per la Tav e per la sentenza sull'Iva)*. A questo specifico riguardo, in una successiva comunicazione, la Banca d'Italia ha precisato che il miglioramento dell'indebitamento non è molto nella media dell'intero periodo, soprattutto se si considera che il passo avanti di quest'anno è garantito anche dai versamenti all'Inps del TFR: come riportato da "Il Sole 24 Ore" il 12 ottobre *si tratta di fondi che secondo Bankitalia andrebbero annoverati tra le entrate temporanee (...)*.

Draghi ha sottolineato, inoltre, come proprio dal lato della spesa pubblica *esistono ampi margini per conseguire risparmi in tutte le principali voci di spesa incidendo sulle strutture dell'amministrazione, rivedendo le priorità, individuando meglio le responsabilità.*

Il Presidente della Corte dei Conti Lazzaro nella sua audizione del 10 ottobre in Parlamento ha rilevato che l'extragettito che sarà maturato nell'anno in corso sarebbe molto inferiore a quello valutato dal Governo: almeno 3,6 miliardi di euro in meno (2,3 miliardi e non i 5,9 stimati), per questa valutazione contestato successivamente dal viceministro all'economia Visco, che ha invece indicato altre cifre e garantito la integrale copertura delle misure previste nel Dl connesso alla Manovra. La Corte dei Conti ha inoltre che sul lato della spesa non sono stati calcolati gli effetti che saranno provocati dai rinnovi contrattuali.

La Manovra 2008 è stata presentata nel complesso dal Governo come una manovra di equità sociale e come tale viene vissuta da tutta la maggioranza che lo sostiene, una scelta ineludibile questa, posto che nel nostro Paese, secondo quanto calcolato dall'Istat nel 2006, l'11% delle famiglie si trova in una condizione di *povertà relativa*. Ma c'è da dire che, oltre ai rilievi della Banca d'Italia e della Corte dei Conti questa è una manovra che tiene accuratamente separate le decisioni, che stanno già creando e potranno creare più tensioni, sul welfare (si vedano le prime reazioni di Confindustria e Cisl sul Ddl sul welfare) e sui costi della politica o meglio dire delle istituzioni.

E' anche una Manovra che rispetto alle esigenze di sostenere l'innovazione e la ricerca e il sistema universitario, scolastico e formativo, la qualità ambientale, il contrasto ai cambiamenti climatici, il comprato energetico, l'equità sociale non presenta grandi, organiche novità.

Quanto all'intervento sulle *anomalie* strutturali richiamate dal ministro dell'economia e la dotazione di strumenti più efficaci e selettivi sul lato delle entrate e della spesa, come sottolineato da più parti, la Finanziaria 2008 rimane, nella sostanza, un'occasione persa.

- La spesa nel settore dei trasporti e delle infrastrutture

In questa situazione molto delicata, dati gli elementi di condizionamento derivanti dal quadro macroeconomico internazionale e dall'indebitamento pubblico nazionale il ministro delle infrastrutture Di Pietro, come poi vedremo, ha chiesto lo scorso luglio con l'Allegato Infrastrutture 2008-2012 al DPEF 2008-2011 ben 32 miliardi di fondi pubblici per realizzare un programma di interventi per le *infrastrutture strategiche* dal costo complessivo di 98 miliardi di euro, il che comporterebbe un esborso di 6,4 miliardi di euro l'anno dal 2008 alla fine della legislatura o di 6,2 miliardi di euro nel quinquennio considerato.

Ha avanzato questa richiesta, non molto distante dai 7 miliardi di euro l'anno pretesi e mai ottenuti durante tutta la XIV legislatura dal ministro dei trasporti e delle infrastrutture Lunardi al ministro dell'economia Tremonti, in un quadro politico ed istituzionale che sino ad oggi: non ha visto porre a verifica e a sostanziale riforma il quadro normativo e procedurale derivante dalla *Legge Obiettivo* né del *Codice Appalti* (Dlgs n. 163/2006), a cominciare dalla piena corretta applicazione della VAS e della VIA; e non ha introdotto elementi di sostanziale ripensamento rispetto alla logica degli interventi a pioggia previsti nel *Primo programma delle infrastrutture strategiche*. Programma (il cui costo complessivo aggiornato è di 305 miliardi di euro per la realizzazione di 243 opere e 534 progetti, come documentato nel III Rapporto del Servizio studi della Camera dei Deputati del luglio 2007) a cui comunque fa ancora riferimento il *Master Plan* (che si identifica con l'elenco dei *desiderata* delle Regioni ricompresi nelle Intese Generali Quadro volute dal Governo Berlusconi), predisposto dal ministro delle infrastrutture nel medio-lungo periodo.

Quindi, secondo quanto annunciato nell'Allegato Infrastrutture 2008-2012 al DPEF 2008-2011 nel quinquennio 2008-2012 il Governo vuole realizzare o avviare, con i fondi derivanti dalla *Legge Obiettivo*, progetti per 98 miliardi di euro, comprensivi anche del pacchetto delle candidature al Bando europeo per il finanziamento delle TEN-T (reti transeuropee dei trasporti) per 13 miliardi di euro. Questo anche in contrasto con gli obiettivi del Protocollo di Kyoto per l'abbattimento delle emissioni di gas climalteranti, visto che se si considerano nel dettaglio i nuovi progetti di infrastrutture strategiche si scopre che rispetto al citato impegno complessivo dei 98 miliardi, il 56% (55 miliardi di euro) delle risorse del nuovo programma è destinato a strade e autostrade (il 37%, pari a 36 miliardi, a nuove autostrade, raccordi, bretelle e tangenziali,

per un totale di 27 progetti, 9 dei quali per nuovi assi autostradali); se si sottraggono, poi, i 13 miliardi di euro del pacchetto TEN-T, la quota destinata a strade e autostrade sale al 63% degli interventi previsti, in termine di valore degli investimenti (55 miliardi su 86 miliardi circa). Non pare che queste scelte siano coerenti con gli obiettivi del riequilibrio modale e con il rispetto del Protocollo di Kyoto, più volte richiamato come scelta di fondo nel DPEF;

Il quadro descritto nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AG 1817) è naturalmente molto più realistico visto che si confermano i 143 milioni circa di finanziamenti quindicennali per le infrastrutture strategiche, ai quali bisogna aggiungere, sempre in Tabella F nuovi impegni con limite quindicennale per 192 milioni di euro e i 100 milioni di euro, sempre in 15 anni, previsti dall'art. 35 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817). Il che impegna il Governo a stanziare nel 2008 complessivamente 435 milioni di euro, come quota parte degli impegni quindicennali assunti.

Questo significa concretamente che vengono *mobilitati*, a partire dal 2008 e con orizzonte il prossimo quindicennio, nuovi investimenti per 3.612 milioni di euro, che diventano 4.582 milioni di euro se si aggiungono gli 800 milioni di euro assegnati nel DI 159/2007 alle metropolitane di Roma, Milano e Napoli e i 170 milioni di euro assegnati, già nel 2007, al MOSE.

Anche nel caso dell'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria il Governo sembra non avvertire la necessità di mettere in discussione radicalmente i meccanismi economico-finanziari e la struttura concessoria e convenzionale che sorregge questa gigantesca operazione, il cui costo oggi sfiora i 100 miliardi di euro (se si considerano oltre al costo del progetto originario – To-Mi-Na, To-Ve-Ts e Mi-Ge - lievitato dai 13 miliardi di euro del 1992 ai 64 miliardi di euro del 2007, il costo di realizzazione delle tratte mancanti dei progetti prioritari delle TEN-T).

A onor del vero, con il DI n. 7/2007 il Governo ha proceduto alla revoca delle concessioni tra FS SpA e TAV SpA e delle convenzioni tra TAV SpA e i consorzi per le tratte ancora non iniziate della Milano-Verona, della Verona-Venezia e della Milano-Genova, ma il ministro delle infrastrutture, pur essendo in corso un contenzioso amministrativo e un confronto con la Commissione Europea, ha ritenuto di dover entrare in trattativa con i consorzi allo scopo di mantenere, anche se ridimensionandoli, accordi che, a giudizio delle associazioni ambientaliste, sono scellerati.

Nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) viene confermato il finanziamento per 1.300 milioni di euro, previsto già dalla manovra 2007 per il proseguimento degli interventi sulla linea dorsale ad AV Torino-Milano-Napoli e i 200 milioni di euro di impegni quindicennali per il resto del Sistema, tra cui le linee Milano-Genova e Milano-Verona (a cui vengono destinati 15 milioni di euro sui 100) le cui concessioni e convenzioni sono state revocate per legge.

Per quanto riguarda, invece, gli investimenti sulla rete ferroviaria tradizionale il Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) destina nel 2008 1.600 milioni di euro, a cui si devono aggiungere i 24 milioni di euro destinati al raddoppio della linea Parma-La Spezia e il milione e 800 mila euro previsto per il completamento della Genova-Ventimiglia.

Inoltre, si devono calcolare, sempre nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1819) i 176 milioni di euro previsti per il 2008 in "conto impianti" e i 15 milioni di euro per la sicurezza ferroviaria oltre che i 20 milioni di euro per favorire l'intermodalità, il trasporto combinato e di merci pericolose.

Infine, ci sono da segnalare i 1.015 milioni di investimenti per opere sulla rete ferroviaria tradizionale, previsti per il 2007 all'art. 2 del DI n. 159/2007 (AS 1819) e i 235 milioni destinati sempre da quest'anno alla manutenzione straordinaria della rete.

Questi investimenti avvengono in un quadro di risanamento di FS SpA come dimostra il miglioramento del deficit di bilancio, che nel primo semestre del 2007 ha presentato un risultato negativo di 279 milioni di euro, contro i 1.121 milioni di euro dello stesso periodo del 2006, anche se a fronte di massicce iniezioni di fondi pubblici tese a venire a capo di una grave situazione che a fine 2006, vedeva un deficit della holding di 2

miliardi di euro, generati per la parte assolutamente più consistente dalla disastrosa performance di Trenitalia, che aveva accumulato perdite per oltre 1.700 milioni di euro.

Per quel che riguarda gli investimenti sulle infrastrutture di trasporto gestite da soggetti pubblici alla rete stradale all'ANAS SpA il Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) assegna nel nuovo anno 1.560 milioni di euro.

Con riguardo alla gestione della vicenda Alitalia l'ultimo anno e mezzo è da dimenticare per il nuovo Governo, dopo che la gara per la privatizzazione della compagnia di bandiera è andata deserta e alla luce di una situazione economico-finanziaria che è stata definita *comatosa* dall'amministratore delegato Maurizio Prato, nel corso dell'audizione avuta il 25 settembre scorso al Senato della Repubblica, che comporterà sicuramente un aumento di capitale, visto che i creditori dell'azienda chiedono l'immediato rientro dei crediti, a fonte di un debito complessivo per 1,6 miliardi di euro, e il risultato negativo di bilancio (che seppur più contenuto rispetto al 2006) di 400 milioni di euro.

Infine, sempre nell'ambito degli impegni governativi per infrastrutture e trasporti, di un certo interesse è il pacchetto di finanziamenti destinati al miglioramento della mobilità nelle aree urbane dal Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817): a cui si devono ascrivere i 500 milioni di euro previsti all'art. 6 del Ddl sulla Finanziaria 2008 per migliorare il trasporto pubblico locale; i 60 milioni e 500 mila euro destinati all'acquisto di autobus e altri mezzi pubblici; i 100 milioni euro per migliorare il trasporto dei pendolari; i circa 11 milioni di euro destinati ai passanti ferroviari di Milano e Roma; i 10 milioni di euro per i trasporti rapidi di massa. A questi si devono aggiungere gli 800 milioni di euro già citati previsti dal Dl n. 159/2007 per le linee metropolitane di Roma, Milano e Napoli.

E' un complesso di 582 milioni di euro per il 2008 (che con gli stanziamenti per le metropolitane del 2007, diventano 1.382 milioni) di un certo interesse, anche se non particolarmente innovativo e non inquadrato in una strategia complessiva coordinata. Un vero è proprio giallo, poi, è quello legato al nuovo fondo sulla mobilità sostenibile, istituito con la Legge Finanziaria 2007 (art. 1, c. da 1121 a 1124 della L. n. 296/2006) scomparso sia dalla parte normativa che dalle Tabelle del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), dato come *sottinteso* da fonti governative.

Sul lato delle soluzioni innovative per finanziare le infrastrutture è da segnalare perché di un certo interesse, anche se bisogna verificarne l'efficacia e la reale praticabilità, quanto contenuto all'art. 5 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (commi da 43 a 46) i cui si prevede l'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e le accise relative alle operazioni di importazione nei porti e negli interporti vengono finalizzati al finanziamento di investimenti per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti. Anche se non si capisce per quale motivo queste risorse debbano essere assegnate alle Regioni.

Sempre con riguardo al reperimento delle risorse per le infrastrutture si deve, infine, anche ricordare che la Legge Finanziaria 2007 (commi da 755 a 767 dell'articolo unico della l. n. 296/2006) ha istituito presso l'INPS il fondo, derivante dalla quota *inoportata* del TFR, il cui impiego dovrebbe essere finalizzato ad operazioni creative per realizzare *opere di interesse nazionale*, senza che da queste vengano escluse quello ad alto rischio come gli investimenti sull'AV o anche le cosiddette *infrastrutture strategiche*.

Rispetto al giudizio di fondo sull'operazione di trasferimento all'INPS del TFR e sul suo futuro utilizzo crediamo che sia particolarmente significativo, oltre al richiamo del Presidente della Banca d'Italia Draghi, il commento degli esperti del Fondo Monetario Internazionale (FMI) che, pur avendo dato un giudizio complessivamente positivo sulla Manovra 2007, su questo specifico punto rilevavano: "*Non è una misura di risanamento ma un prestito*" (pag. 3 de "Il Corriere della Sera" del 14 novembre 2006), visto che di fatto si tratta di un debito differito da parte dello Stato nei confronti dei lavoratori.

- Le misure nel settore energetico e il Protocollo di Kyoto

La centralità del problema ambientale nelle politiche energetiche non è più argomento esclusivo della compagine ambientalista. Il pacchetto energia presentato dalla Commissione Europea nel gennaio di

quest'anno, le conclusioni di marzo del Consiglio Europeo che identificano gli obiettivi di efficienza, rinnovabili e riduzione dei gas climalteranti al 2020, il discorso di Barroso ad accompagnare il terzo pacchetto sulle liberalizzazioni di settembre, hanno definitivamente mostrato la coincidenza di obiettivi ambientali ed energetici nelle politiche degli Stati Membri.

In occasione della presentazione della Legge Finanziaria 2008 si auspicava che aumentasse il grado di consapevolezza del Governo italiano sulle tematiche in campo energetico ed ambientale nel bilancio dello Stato.

Gli interventi a favore dell'efficienza energetica negli edifici e nei trasporti confermano, con qualche esclusione e qualche nuova proposta, l'impianto positivo della Finanziaria dello scorso anno ma falliscono nel riformare o anche semplicemente riorientare le scelte dello Stato proiettandole verso obiettivi di sostenibilità coerenti con una politica energetica ed ambientale sostenibile.

E' un peccato; un'occasione persa. L'incremento costante del costo dei combustibili fossili, la crescente pressione della regolazione ambientale, la diminuzione dell'efficienza energetica del sistema Italia devono diventare priorità nazionale ed affiancare i temi "classici" della finanziaria.

La mancata soluzione dei problemi energetico-ambientali del Paese si stanno traducendo in un reale rischio impoverimento dei cittadini ed in un pari rischio di perdita di competitività imprese.

Il punto di partenza per la redazione della Legge Finanziaria 2008 avrebbe dovuto essere la riproposizione delle misure della Legge Finanziaria 2007 che per la prima volta inseriva incentivazioni specifiche per l'efficienza energetica.

L'impianto della manovra dell'altr'anno è stato confermato. In particolare, si esprime giudizio positivo sul prolungamento al 2010 degli incentivi fiscali per la promozione dell'efficienza energetica delle abitazioni.

Resta un po' di stupore, al contrario, l'eliminazione delle incentivazioni per l'acquisto di apparecchiature energetiche efficienti, in particolare la soppressione dell'incentivazione all'acquisto di frigoriferi classe A+ ed A++. La diffusione di apparecchiature efficienti dovrebbe essere promossa innanzitutto attraverso l'introduzione di standard minimi più rigorosi, campagne di informazione ai consumatori, ricorso al *public procurement* da parte dell'amministrazione pubblica. Purtroppo, in attesa di una politica che limiti la vendita di apparecchiature inefficienti (a partire dall'illuminazione), che promuova l'efficienza energetica con campagne d'informazione ed acquisti selettivi da parte dell'amministrazione pubblica, la politica dell'incentivazione fiscale risulta uno strumento indispensabile per orientare la scelta dei consumatori. Nel commento alla legge Finanziaria 2008 si valuta negativamente l'approccio del legislatore nell'escludere l'incentivazione fiscale alle apparecchiature energetiche. Tale incentivazione, sino a quando non viene presentato un piano (comprensivo di azioni e strumenti e non solo di numeri ideali) coerente con gli obiettivi nazionali di efficienza energetica, risulta strumento indispensabile da preservare.

Buono infine il provvedimento in base al quale, in recepimento della Direttiva europea sulla fiscalità energetica, vengono introdotte le accise per Taxi ed Ambulanze ma il gettito raccolto viene riversato in un fondo destinato ad interventi per l'efficienza energetica dei rispettivi settori. Certo il provvedimento andrebbe accompagnato subito da una condizione per l'accesso al fondo di carattere energetico-ambientale: solo le autovetture con un'emissione specifica inferiore ai 120g/km potranno accedere alle risorse disponibili.

Una finanziaria dunque che in tema di efficienza energetica e politica per Kyoto rimane, nella sostanza al livello di quella dello scorso anno, senza innescare quelle riforme fondamentali per la sicurezza energetica ed ambientale del paese.

Tuttavia l'impostazione della manovra, con spunti interessanti relativi al risparmio della pubblica amministrazione, <avrebbe potuto offrire importanti opportunità per la penetrazione dell'efficienza energetica nel paese. Opportunità ad oggi ignorate nel testo presentato ma che con minimi emendamenti permetterebbero una manovra molto più significativa in termini ambientali.

E d'altra parte risulta essere inspiegabile come mai il Governo nello sforzarsi di diminuire i costi della pubblica amministrazione in tema di corrispondenza, trasporto, acquisti di apparecchiature abbia omissis il

nesso con la problematica energetica. E' inspiegabile innanzitutto perché una diminuzione dei consumi energetici della pubblica amministrazione rappresenterebbe un risparmio netto per le casse dello Stato ma soprattutto perché la pubblica amministrazione offre un immenso potenziale di risparmio energetico, permette la nascita di competenze e la formazione di personale specializzato ed addestrato in materia, aiuta la diffusione della cultura per l'efficienza energetica.

L'efficienza energetica è imperdonabilmente omessa, nell'adeguamento dell'edilizia scolastica, penitenziaria e sanitaria, nelle incentivazioni per l'acquisto di apparecchiatura digitale, nelle regole di selezione dei beni da parte della CONVIP, nella misura per limitare la cilindrata delle autovetture a disposizione dell'amministrazione pubblica, nel censimento delle strutture sportive.

Tutti settori con immensi potenziali di risparmio energetico e beneficio ambientale. Basta poco per raddoppiare l'efficienza della manovra e creare una struttura in linea con gli obiettivi nazionali ed in particolare con l'intento del DPEF di realizzare un piano nazionale per l'efficienza energetica delle pubbliche amministrazioni. (pag 152 del DPEF)

Le misure concrete della finanziaria coerenti con gli obiettivi del Protocollo di Kyoto previste l'anno scorso si ritrovano nel 2008, anche se in misura non ancora proporzionale agli sforzi necessari per conseguire concretamente gli obiettivi Kyoto. Ci sono le misure concrete eppure si ha la sensazione che si abbia una certa difficoltà a metterle in campo.

A tale proposito: è da rilevare che, singolarmente, nella parte normativa e della tabella del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 non c'è traccia del Fondo rotativo per l'attuazione del Protocollo di Kyoto istituito con la Legge Finanziaria 2007 (commi da 1110 a 1115 dell'articolo unico della l. n. 296/2006); come è possibile? Fonti governative sostengono che lo stanziamento sarebbe *sottinteso*, resta comunque non chiaro perché questa voce non compaia nel bilancio previsionale

Se si trattasse di una *svista*, questa sarebbe ingiustificabile, alla luce del livello di consapevolezza espresso dal Governo riguardo a questo argomento nel DPEF 2008-2001, in cui si rilevava che *“stime recenti fanno rilevare maggiori emissioni di gas serra sul territorio nazionale di circa il 12,5% rispetto a quanto previsto, portando al 19% circa l'impegno di riduzione rispetto all'anno di riferimento. Ciò significa un impegno a ridurre le emissioni di CO2 di circa 98 Mt/anno tra il 2008 e il 2012”* (pag. 50 del DPEF) e che di conseguenza *“che i costi per la mancata applicazione del Protocollo di Kyoto in Italia rischiano di aumentare fino a 2,56 miliardi di euro l'anno per il periodo 2008-2012 se non verranno adottate delle politiche rigorose e costanti di riduzione delle emissioni”* (sempre pag. 50)

Proprio questo fondo, se fosse indirizzato specificamente, anche attraverso il coinvolgimento delle ESCO, all'incremento dell'efficienza energetica in alcuni settori (quali le strutture scolastiche, i penitenziari, gli impianti sportivi e le strutture sanitarie) permetterebbe un'accelerazione degli interventi di efficienza su parte importante del potenziale di risparmio nazionale. Non solo aiuterebbe il Governo a promuovere un piano nazionale per l'efficienza energetica delle pubbliche amministrazioni, a sbloccare le risorse, a creare competenze e sinergie tra il settore pubblico e privato. Quale migliore potenziale di questi settori si pensa di trovare in territorio nazionale per soddisfare le lettere a) e b) del comma 1111 della finanziaria 2007 ovvero la promozione di microgenerazione diffusa sul territorio e l'installazione di impianti rinnovabili? Cosa si aspetta?

Dalle tabelle del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) si rileva, poi, che vengono confermati i 50 milioni di euro previsti dalla Legge Finanziaria 2007 e destinati alla costituzione di un apposito Fondo *da utilizzare a copertura degli interventi di efficienza energetica e di riduzione dei costi della fornitura energetica per finalità sociali*.

E' un segnale positivo questo anche se c'è da sottolineare come anche in questo ambito non sia stata precisata la finalizzazione dei fondi. Le risorse vanno velocemente indirizzate per migliorare l'efficienza energetica nelle abitazioni e nelle apparecchiature energetiche dei meno abbienti. Se si ritarda l'impiego delle risorse intervenendo sugli immobili si finirà inevitabilmente per “sprecare” i fondi per coprire i consumi inefficienti delle famiglie in difficoltà. Molto più saggio metterle in condizioni di spendere meno

grazie ad un miglioramento dell'efficienza. Purtroppo però manca, torniamo a sottolinearlo, un piano nazionale per l'efficienza energetica delle pubbliche amministrazioni (in questo caso ad esempio per l'edilizia popolare) richiamato nel DPEF. Cosa si aspetta?

Nella sostanza, manca nella Manovra del 2008 un'impostazione di largo respiro in grado di accogliere il buon lavoro che il Governo e il Parlamento hanno compiuto nel 2007:

- con il DPEF
- con le conclusioni dell'VIII Commissione
- con il piano nazionale per l'efficienza energetica al 2016, già superato dalla richiesta di un obiettivo ben maggiore al 2020, pur significativo.

Il testo della Finanziaria 2008 non offre la possibilità di introdurre una riforma incisiva in termini di riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> ed incremento dell'efficienza energetica come suggerito dai documenti citati. Emerge pertanto la necessità di accompagnare il disegno di legge con un allegato ambientale che includa almeno i seguenti quattro macrotemi:

- Individuazione di un *burden sharing* regionale relativo agli obblighi nazionali di riduzione delle emissioni climalteranti per settori non coperti da altri meccanismi di regolazione, in particolare trasporti e consumi civili. Come previsto dal DPEF pg 152 e 153
- Riforma della fiscalità energetica con razionalizzazione del presente sistema fiscale con gli obiettivi di Kyoto:
  - trasferimento della *carbon tax* dalla produzione di energia elettrica al consumo, con una modulazione dell'imposta in proporzione al contenuto di carbonio delle singole fonti. Il provvedimento è reso possibile dall'art. 1, comma 5 della Legge 3 agosto 2007 n. 125 sulla liberalizzazione del settore elettrico che prevede l'istituzione di un sistema di bolletta trasparente differenziata per fonte d'approvvigionamento. A questo proposito si sottolinea, tra l'altro, la mancata osservanza ad oggi dei tempi della legge.
  - possibilità per le amministrazioni locali (regioni, province e comuni) di ricorrere a strumenti fiscali per recuperare risorse addizionali al fine di perseguire gli obiettivi assegnati dal *burden sharing*. In particolare si suggerisce la possibilità di introdurre per regioni o comuni criteri di progressività fiscale nelle tariffe dei beni energetici, ad esempio la possibilità di incrementare l'addizionale comunale nei consumi elettrici in eccesso di una determinata fascia di garanzia (2000kWh anno) individuata a livello centrale.
- Seria valutazione di un piano di *congestion charges* per la mobilità sul territorio nazionale e di *pollution charges* per gli ambiti urbani non in grado di rispettare i limiti di concentrazione di sostanze inquinanti in atmosfera.
- Presentazione di un piano nazionale per l'efficienza della pubblica amministrazione che serva da cornice per la presentazione delle leggi Finanziarie (ovvero fare convergere sull'efficienza energetica tutti i provvedimenti ad essa correlati) e da volano per la promozione dell'efficienza energetica in Italia. Un piano che sia in grado di offrire un adeguato ammontare di risorse e di soluzioni per affrontare il problema economico di accesso alle risorse energetiche dei meno abbienti

In conclusione, le associazioni ambientaliste ritengono che ci sia bisogno di un riordino coerente e coordinato delle diverse misure, che riguardano, ad esempio, gli incentivi alle energie rinnovabili e la revisione dei sussidi perversi. Solo in questo modo l'Italia potrà finalmente avviare una strategia complessiva di riduzione delle emissioni di anidride carbonica in tutti i settori e a breve, medio e lungo termine, sull'esempio di altri paesi europei (Gran Bretagna, Germania, Norvegia, ecc) anche ricorrendo al meccanismo della delega al Governo

- La spesa ambientale

In questo quadro, come vedremo dall'esame di alcune norme significative della parte normativa del Ddl sulla Finanziaria 2007 e dalla lettura delle tabelle, la spesa e, più in generale, le politiche più strettamente riconducibili al comparto ambientale rimangono ancora del tutto marginali nella Manovra 2008, come anche nelle Leggi finanziarie approvate nella XIV legislatura.

Ai fondi previsti nelle Tabelle del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) bisogna aggiungere i 20 milioni di euro assegnati al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare nel 2007 dall'art. 26, comma 1 del Dl 197/2007 (AS 1119) per l'attuazione di programmi per le aree protette e per la difesa del mare.

Agli investimenti tradizionalmente finalizzati al *comparto ambientale* vengono assegnati complessivamente nel 2008 564 milioni e 670 mila euro, che diventano, 584 milioni e 670 mila se si calcolano anche gli stanziamenti contenuti nel DL 159/2007.

Se si considerano solo gli 11 miliardi di euro del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) il comparto ambientale (escludendo i fondi per la protezione civile) pesa solo per il 5% della Finanziaria 2008, se invece si prendono in considerazione i 18,5 miliardi di euro previsti oltre che nel Ddl nel Dl n. 159/2007 i finanziamenti destinati all'ambiente, tra la fine del 2007 e il 2008, equivalgono a poco più del 3% del valore complessivo della Manovra.

Non si tratta certamente di un segnale particolarmente incoraggiante, visto che alle misure più innovative previste dalla Legge Finanziaria 2007 nel più, non si dà seguito nella Legge Finanziaria 2008: infatti, oltre alla scomparsa dei 200 milioni di euro per il 2008 del Fondo rotativo per l'attuazione del Protocollo di Kyoto, già richiamato nell'apposito paragrafo, si segnala anche la mancanza dello stanziamento di 90 milioni di euro che dovevano alimentare nel 2008 il Fondo per la mobilità sostenibile.

Vediamo, poi nel dettaglio le spese per la tutela dell'ambiente, riassunte qui di seguito.

#### Aree protette

Nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) alle aree protette (Tabella C, l. n. 549/1995) vengono destinati 71.836.000 euro: 3.000.000 di euro in più rispetto al 2007 e 23.000.000 di euro in più rispetto al 2006. E' ormai dimenticato, il taglio di 13.000.000 di euro apportato nel corso dei cinque anni della XIV legislatura. L'attuale stanziamento è di 10.000.000 di euro in più rispetto a quanto previsto nel 2001.

#### Difesa del mare

Alla difesa mare (Tabella C, l. n. 979/1982) nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono destinati 34.269.000 di euro per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento e 11.717.000 per la tutela e conservazione della biodiversità. Il che porta lo stanziamento complessivo previsto per il 2008 a tutela del mare a circa 46.000.000 di euro, oltre 5 milioni e 300 mila di euro in più rispetto alla Legge Finanziaria 2007.

#### Difesa del suolo

I fondi per la difesa del suolo nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008, AS 1817 Tabella F, l. n. 183/1989) ammontano a 265.000.000 per ognuno degli anni 2008 e 2009 di euro con un incremento rispetto al 2006 di 145.000.000 euro. Questi i 265 milioni di euro gestiti direttamente dal Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare a cui fa riferimento l'art. 44, c. 1 nella parte normativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) finalizzati, tra l'altro, con esplicito riferimento al Dl n. 180/1998, alla realizzazione di *Piani strategici nazionali e di intervento per la mitigazione del rischio idrogeologico e per favorire forme di adattamento dei territori*. Quindi, con la disposizione contenuta nell'art. 44 del Ddl sulla

Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) i fondi per la difesa del suolo vengono *accorpati* con quelli destinati al rischio idrogeologico che nella Legge Finanziaria 2007 erano stati in pratica azzerati: nella manovra dello scorso anno venivano destinati a questo scopo solo 2.066.000 euro (art. 4, c. 5 del Dl n. 180/1998).

### Protezione civile

Gli stanziamenti destinati alla Protezione Civile nella Legge Finanziaria 2008, AS 1817 (Tabella C, Dl. n. 142/1991 e l. n. 225/1992) ammontano a complessivamente a 793.270.000 euro, che vedono, rispettivamente le seguenti, specifiche destinazioni: 218.761.000 al fondo per la protezione civile presso la Presidenza del Consiglio (Dl n. 142/1991); 39.341.000 euro al Servizio nazionale per la protezione civile (art. 1 della l. n. 225/1992); 535.168.000 euro per attività e compiti di protezione civile (art. 3 della l. n. 225/1992). Inoltre in Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono destinati, appunto sotto la voce "Protezione civile" in complesso altri 171.914.000 euro a misure specifiche di protezione civile descritte in 16 diversi capitoli di spesa.

### Bonifica dei siti inquinati

Al Fondo unico per gli interventi di bonifica (Tabella F, l. n. 426/1998) nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) sono destinati 100.000.000 di euro, incrementando di 35.000.000 di euro le risorse destinate a questo scopo rispetto all'anno precedente.

### APAT

Il finanziamento all'APAT nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008, AS 1817 (Tabella C, art. 38 del Dlgs n. 300/1999) ammonta a 81.560.000 di euro, confermando lo stanziamento previsto dalla Legge Finanziaria 2007, ma con una contrazione della spesa rispetto allo scorso anno di circa 1.740.0000 euro.

### CITES

Nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) il finanziamento per l'applicazione in Italia della CITES, convenzione internazionale sulle specie in via di estinzione, (Tabella C, Dl n. 2/1993) ammonta a 468.000 di euro, raddoppiando lo stanziamento della Legge Finanziaria 2007.

## Osservazioni e proposte di emendamento alla parte normativa del DDL sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817)

Qui di seguito esaminiamo la parte normativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) e si propongono alcuni articoli aggiuntivi.

### **Art. 30 (Incentivi alle fonti energetiche rinnovabili)**

Al comma 1 dell'art. 30 del Ddl in esame con l'obiettivo di superare il vulnus perpetrato ai danni della normativa comunitaria con le disposizioni contenute nei commi 1117 e 1118 dell'articolo unico della l. n. 296/2006 (Legge Finanziaria 2007) si stabilisce, come si legge a pag. 51 della Relazione illustrativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008, che gli incentivi CIP6 destinati alle fonti energetiche *assimilate* secondo quanto stabilito con Deliberazione CIPE n. 6/1992, siano *concessi ai soli impianti realizzati ed operativi*. Si compie questa scelta, come viene detto, in attuazione della Direttiva 2001/77/CE, che, come vedremo, viene disattesa sia al comma 1 che al comma 2 dell'art. 30.

Il buon proposito espresso al comma 1 dell'art. 30 del Ddl in esame viene subito disatteso dal comma 2 dello stesso articolo 30 del Ddl in esame, laddove, facendo esplicito riferimento al comma 1118 dell'articolo unico della l. n. 296/2006 si stabilisce una *procedura in deroga del diritto agli incentivi (...) per gli impianti autorizzati e non ancora in esercizio, e, in via prioritaria per quelli in costruzioni* che fa capo al ministero per lo sviluppo economico che entro tre mesi, sentite le Commissioni parlamentari competenti provvede *inderogabilmente* al riconoscimento.

Al contrario di quanto detto nella Relazione illustrativa al Ddl in esame (AS 1817) non si capisce sinceramente dove sia la sostanziale differenza con quanto disposto dai commi 1117 e soprattutto dal comma 1118 dell'articolo unico della l. n. 296 del 2006, tranne che per il fatto che il ministero dello sviluppo economico può procedere al riconoscimento in deroga non *ad libitum* ma solo in un'unica soluzione, nel termine di tre mesi.

A questo punto vale la pena ricordare che le fonti *assimilate* alle rinnovabili sono un'invenzione del tutto italiana e che su questo aspetto è aperta procedura d'infrazione da parte della Commissione Europea.

Infatti, il neo-logismo è stato introdotto nel nostro ordinamento con la Legge 9 gennaio 1991, n. 10 "Norme per l'attuazione del Piano energetico nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia" che all'art. 1, comma 3 stabiliva che potessero essere assimilate alle fonti rinnovabili (sole, vento, energia idraulica e geotermica) *altresì anche la cogenerazione, intesa come produzione combinata di energia elettrica o meccanica e di calore, il calore recuperabile nei fumi di scarico e da impianti termici, da impianti elettrici e da processi industriali, nonché le altre forme di energia recuperabile in processi, in impianti e in prodotti ivi compresi i risparmi di energia conseguibili nella climatizzazione e nell'illuminazione degli edifici con interventi sull'involucro edilizio e sugli impianti.*

Bisogna anche aggiungere che l'art. 17 del Dlgs n. 387/2003 "Attuazione della direttiva 2001/77/CE relativa alla promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili nel mercato interno dell'elettricità include *tra le fonti energetiche ammesse a beneficiare del regime riservato alle fonti rinnovabile anche la frazione non biodegradabile dei rifiuti ed i combustibili derivati dai rifiuti.*

Tutto ciò è in contrasto con l'Art. 2 della Direttiva comunitaria 2001/77/CE che all'art. 2 "Definizioni" stabilisce che le fonti rinnovabili siano solo ed esclusivamente *le fonti energetiche non fossili (eolica, solare, geotermica, del moto ondoso, maremotrice, idraulica, gas di discarica, gas residuati dai processi di depurazione e di biogas.*

**Pertanto, si chiede di cancellare l'art. 30 del Ddl in esame o, i subordinate, il comma 2 dell'art. 30 del Ddl (AS 1817).**

### **Art. 35**

#### **(Finanziamento delle infrastrutture di preminente interesse nazionale. Legge Obiettivo)**

Nell'unico comma dell'art. 35 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 è autorizzata la concessione di contributi quindicennali di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2008, 2009, 2010 *per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche*.

Se si sommano a questi impegni quindicennali quelli previste in Tabella F del Ddl sulla Finanziaria 2008 si rileva che sono *mobilitati* per le *infrastrutture strategiche*, a partire dal prossimo anno, nuovi investimenti con limite di impegno quindicennale per 3.612 milioni di euro. Che diventano 4.582 milioni di euro se si vanno ad aggiungere gli 800 milioni di euro destinati nel 2007 alle metropolitane di Roma Milano e Napoli dall'art. 7 del DI 159/2007 e 170 milioni di euro destinati già da quest'anno al proseguimento della realizzazione del MoSE dall'art. 22 del DI n. 159/2007.

Queste decisioni vengono assunte senza che nulla si sappia sul tavolo che doveva riformare le procedure derivanti dalla *Legge Obiettivo*, ora traslate nel Dlgs n. 163/2006, istituito dal CIPE il 29/9/2006, decreto legislativo peraltro entrato in vigore a tutti gli effetti il primo agosto 2007, dopo lo scadere della sospensione di alcune sue parti al fine della revisione di questa disciplina.

Non solo, come dimostrano anche i risultati contrastanti della ricognizione effettuata per il CIPE dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri professor Fabio Gobbo nell'ottobre 2006 e quelli effettuati dal Ministero delle Infrastrutture nel novembre 2006, il Governo non ha il controllo sullo stato di attuazione del programma per le *infrastrutture strategiche*.

Già due anni fa dall'Indagine sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo (legge 21 dicembre 2001, n. 443) in materia di infrastrutture e insediamenti strategici", elaborata dalla Sezione centrale di controllo della Corte dei Conti sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato (approvata con Delibera 8/2005 il 22 marzo 2005) emergeva che le valutazioni sui costi complessivi dei fabbisogni contenuti nella Delibera CIPE n. 121/2001 erano sbagliati sin dall'inizio.

Da quell'Indagine della Corte dei Conti abbiamo appreso che l'aggiornamento dei costi, basato sulla stima del "fabbisogno esigenziale" espresso nell'Allegato 1 della Delibera CIPE n. 121/2001, calcolata dalla Struttura tecnica di missione del Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture (organismo istituito con il decreto attuativo della *Legge Obiettivo* e composta, per la quasi totalità, da tecnici della pubblica amministrazione, ai sensi dell'art. 2 del Dlgs n. 190/2002) non portava a un totale del costo iniziale del *Primo programma delle infrastrutture strategiche* di 125,8 miliardi di euro ma a un costo complessivo presuntivo della realizzazione del Primo programma delle infrastrutture strategiche di 196,268 miliardi di euro.

E' sempre la Corte dei Conti a ricordarci nell'Indagine appena richiamata come sbagliare le stime economiche e finanziarie nella fase di programmazione degli interventi, come è avvenuto nel caso della definizione del programma per le *infrastrutture strategiche*, non sia un peccato veniale. Nell'Indagine appena citata si legge: "*la Corte non può non rilevare come sia difficile ipotizzare, nella valutazione di progetti infrastrutturali, una scissione tra modelli teorici e analisi concreta. Infatti, un programma di investimento, quand'anche ispirato a finalità sociali, che ne appesantiscono i costi e la remuneratività, deve essere verificato nella sua fattibilità, separando e individuando la copertura dei suddetti oneri sociali. In caso contrario, anche le migliori iniziative non possono risolversi che negativamente.*"

Come riportato, poi, nella successiva relazione allegata alla Deliberazione n. 9/2006/G l'inattendibilità delle informazioni riguardanti la gestione 2006 del cap. 7060 permaneva.

Nella Deliberazione n. 9/2006/G, la Corte dei Conti si soffermava in particolare sulle irregolarità riscontrate nella contabilizzazione delle rate dei mutui e nella definizione contrattuale dei mutui concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti rilevando come questa, non sembrasse migliorata, *permanendo la già criticata allocazione contabile del cap. 7060 ed essendosi aggiunta la mancata contabilizzazione degli oneri di ammortamento*, nonostante che le Amministrazioni intervenute nel corso della Adunanza del 2005 avessero assicurato una maggiore attenzione agli snodi amministrativi, tecnici e sostanziali delle partite contabili oggetto di riscontro.

E ad oggi, a due anni dal primo allarme della Corte dei Conti, la situazione non è per niente risolta se si pensa che nella Deliberazione n. 12/2007/G del 29/5/2007 della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato questa ancora una volta dichiara a chiare lettere *inattendibili e non conformi ai canoni della regolarità contabili le informazioni espresse dal sistema informativo RGS-Consip per quel che concerne la gestione 2007 del cap. 7060, CDR 001 – Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – Unità 486 – del Ministro delle infrastrutture*.

La Corte dei Conti nella Relazione allegata alla Deliberazione n. 12/2007/G è molto chiara nel rilevare che per quanto riguarda gli investimenti nelle *infrastrutture strategiche*:

- continua a permanere una *disfunzione teleologica nella illustrazione contabile che sembra reiterare e forse ampliare, qui fenomeni di inadeguato monitoraggio dei programmi strategici* (pagina 9 della Relazione);
- il sistema contabile *non fornisce alcuna indicazione sui procedimenti avviati, su quelli conclusi e su quelli eventualmente "bloccati"(...)* (pag. 28 della Relazione) con un conseguente *"oscuramento" della rappresentazione contabile* che fa perdere alla contabilità uno dei suoi connotati principali: *la capacità di supportare le decisioni* (pag. 29 della Relazione);
- il che fa concludere alla Corte dei Conti (Relazione, pag. 34) che:
  - a) *il Ministero delle infrastrutture non sembra tuttora in possesso di un elenco aggiornato e sistematico delle progettazioni generali delle opere finanziate;*
  - b) *la mancata quantificazione del fabbisogno globale delle opere già realizzate e di quelle ancora non finanziate, pregiudica sia la programmazione in senso generale, che la reale conoscenza delle situazioni in ordine alle quali devono essere compiute le concrete scelte;*
  - c) *si può affermare che l'assenza di una ricognizione storica dei costi e di progettazioni generali aggiornate pregiudica il ruolo esercitato dall'intervento statale in termini quantitativi e funzionali.*

Nonostante queste pesantissime valutazioni della Corte dei Conti nell'Allegato Infrastrutture 2008-2012 al DPEF 2008-2011 lo stesso Ministero delle infrastrutture ridisegna le priorità governative, senza avere, come abbiamo visto, il quadro reale dello stato di avanzamento del programma e degli oneri economico-finanziari a carico dei conti pubblici e senza effettuare una Valutazione Ambientale Strategica delle scelte programmatiche.

Con l'Allegato Infrastrutture 2008-2012 al DPEF 2008-2011 il Governo:

- nel quinquennio 2008-2012 vuole realizzare o avviare, con i fondi derivanti dalla *Legge Obiettivo*, progetti per 98 miliardi di euro, comprensivi anche il pacchetto delle candidature al Bando europeo per il finanziamento delle TEN-T per 13 miliardi di euro: se si considerano nel dettaglio i nuovi progetti rispetto all'impegno complessivo dei 98 miliardi si scopre che il 56% (55 miliardi di euro) delle risorse del nuovo programma è destinato a strade e autostrade (il 37%, pari a 36 miliardi, a nuove autostrade, raccordi, bretelle e tangenziali, per un totale di 27 progetti, 9 dei quali per nuovi assi autostradali); se si sottraggono, poi, i 13 miliardi di euro del pacchetto TEN-T, la quota destinata a strade e autostrade sale al 63% (55 miliardi su 86 miliardi circa). Non pare che queste scelte siano coerenti con gli obiettivi del riequilibrio modale e con il rispetto del Protocollo di Kyoto, più volte richiamato come scelta di fondo nel DPEF;

- sulla base di un calcolo del fabbisogno residuo che viene stimato in 32 miliardi di euro (!), quando nell'ottobre 2006, con riferimento ad un *perimetro* di 90,9 miliardi di euro derivante dalla ricognizione delle Delibere CIPE approvate sino ad allora, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio professor Gobbo calcolava che il fabbisogno ancora necessario per la realizzazione degli interventi infrastrutturali, derivante da risorse pubbliche, oscillasse tra i 54 miliardi (senza l'apporto dei privati) e i 45 miliardi di euro (con l'apporto dei privati). ;
- si impegna a reperire risorse nelle varie Leggi Finanziarie fondi per le *infrastrutture strategiche* per 6,2 miliardi di euro l'anno, che diventano 6,4 miliardi se invece si prende in considerazione l'anno 2011 quale termine naturale della XV legislatura. Una cifra non molto distante da quei 7 miliardi di euro che nella XIV legislatura il ministro dei trasporti e delle infrastrutture Lunardi chiedeva, senza ricevere molta soddisfazione (in verità), ogni anno al ministro dell'economia e delle finanze Tremonti;
- fa assurgere alla dignità di "Master Plan" dell'azione nel medio e lungo periodo il documento sulle *Infrastrutture Prioritarie* elaborato nel novembre 2006 del Ministero delle infrastrutture, che per ammissione degli stessi estensori, era una ricognizione dei desiderata delle Regioni (basata sull'elenco infinito di opere derivante dalle Intese Generali Quadro, ex Dlgs n. 190/2002), candidandosi così a realizzare esattamente lo stesso programma di interventi a pioggia voluti dal Governo Berlusconi, con la sola eccezione (tra le grandi opere) del ponte sullo stretto di Messina (per il quale si attende ancora la rescissione del contratto da parte del concessionario pubblico Stretto di Messina SpA);

Questo quando il Terzo rapporto sull'attuazione della *Legge Obiettivo*, elaborato dal Servizio Studi della Camera con la collaborazione di CRESME e Istituto Nova, presentato nel luglio 2007 alla Commissione Ambiente della Camera dei Deputati rileva che il numero delle opere ricomprese nel *Programma delle infrastrutture strategiche* è oggi di 243 opere per 534 progetti (nel 2004 erano 228 e nel 2005 238 per 531 progetti), con un costo complessivo, all'aprile 2007 di 305 miliardi di euro, con un incremento rispetto al 2005 di 5 unità (+ 2,1%) per le opere e di 42 miliardi di euro (+ 16%) con riguardo ai costi. Rispetto al 2004 (anno in cui viene scritto il Primo Rapporto l'incremento è stato di 15 opere e di 72 miliardi di euro (+7% e + 31%).

Nel Terzo Rapporto si rileva che ciò significa, come anche ricordato nella Delibera CIPE n. 130/2006, che in questi anni si è avuto un incremento di *valore del Programma* pari al 38% riconducibile "*sia all'inserimento di nuove opere, da parte delle Regioni attraverso le intese generali quadro, sia al passaggio di oltre l'80% degli interventi dagli studi di fattibilità a progetti preliminari e in molti casi a progetti definitivi*" (come viene detto nella Delibera n. 130/2006). Ma nel Terzo Rapporto del Servizio studi della Camera si precisa anche che questo preoccupante e incontrollato aumento dei costi è strutturale e non imputabile prioritariamente all'inserimento di nuovi progetti, *bensì all'avanzamento delle fasi progettuali ed ai maggiori costi delle materie prime di costruzione*. Passando a considerare i 108 progetti (esaminati nel rapporto 2005), sui 140 complessivamente esaminati dal CIPE ad oggi, ci si accorge che il valore dei soli progetti portati ad approvazione è aumentato di quasi 13 miliardi di euro (+18%), con un incremento medio annuo di 4,3 miliardi di euro (con un tasso di crescita annuo del 6%).

Nel Terzo Rapporto del Servizio Studi della Camera dei Deputati viene confermato, come già dalla Corte dei Conti, un quadro tutt'altro che rassicurante sugli impegni assunti dallo Stato nel settore delle "infrastrutture strategiche: *si è assistito ad una sostanziale inversione della tendenza alla crescita della spesa, accanto ad una progressiva flessione del numero di opere appaltate*.

A fronte di un continuo aumento del valore dei progetti approvati dal CIPE (21 miliardi e 500 milioni nel 2001, 24 miliardi nel 2002, oltre 34 miliardi nei due anni successivi e 26 miliardi nel 2005), si è avuta, infatti, una contrazione della spesa, tra la seconda metà del 2005 e il 2006, del 14%. Nel biennio 2003-2005 sono state bandite 63.581 gare di appalto per un valore complessivo di oltre 75 miliardi e 700 milioni di euro; nel biennio 2005-2007 le gare sono scese a poco più di 56.000 con una contrazione di circa il 12% e il loro valore è sceso a 61 miliardi e 344 milioni di euro, con una contrazione che sfiora il 20% complessivo. E nei primi quattro mesi del 2007, rileva sempre il Rapporto si evidenzia un acuirsi delle difficoltà del mercato

della gare per le opere pubbliche, con una perdita di valore di 23 punti percentuali a fronte di un calo del 4% del numero delle gare stesse.

Nel Terzo rapporto del Servizio Studi della Camera dei Deputati si ridimensiona sostanzialmente l'efficacia delle speciali procedure amministrative e degli artifici economico-finanziari per la realizzazione delle *infrastrutture strategiche*: prendendo in esame l'intero programma, si attesta che il 70% circa in termini numerici e il 69% in termini di importo sono in fase di progettazione; il 7,4% delle opere in termini numerici e il 7,5% è in termini di importo sono in corso di affidamento; il 20% circa in termini numerici e il 21% circa in termini di importo sono le infrastrutture con contratto (aggiudicate e in corso di esecuzione); il 2,5% in termini numerici e il 2,4% in termini di importo le opere ultimate.

Verrebbe da domandarsi cosa aspetta ancora il Governo a compiere una ricognizione conclusiva che serva per correggere sostanzialmente il tiro rispetto alla selezione delle priorità dal punto di vista economico-finanziario, ambientale e tecnico, alle procedure autorizzative e alle attribuzioni contabili.

C'è da dire che con le scelte contenute nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 queste scelte fondamentali sono ancora una volta, ipocritamente, rimandate, mentre si asseconda ancora una volta l'opera del ministero delle infrastrutture che ha dimostrato di essere ampiamente e volutamente inadeguato nel gestire questa complessa e delicata partita.

**Pertanto, si propone di aggiungere dopo il comma 1 dell'art. 35 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817). si aggiunga il seguente comma**

*“2. L'impiego del contributo quindicennale di cui al comma 1 del presente articolo e del fondo previsto ai sensi dell'art. 1 c. 78 della l. n. 266/2005, che rifinanzia l'art. 13, l. n. 166/2002, cap. di spesa n. 7060/P, sono subordinati agli accertamenti sull'attuazione del Primo Programma delle infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001), avviati dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica nella sua riunione del 29 settembre 2006 e alle ulteriori verifiche si rendessero necessarie per valutare la spesa complessiva già effettuata e prevista per le grandi opere e i reali impegni assunti dallo Stato, al fine di ridefinire le priorità di intervento.”*

**Articolo aggiuntivo**  
**Art. 35-bis**  
**(Verifica del Sistema AV/AC)**

Salta agli occhi, ed è ancora una volta sconcertante la mancanza di qualsiasi disposizione anche nel DDL sulla Legge Finanziaria 2008 che faccia riferimento o accenno ad una verifica del Sistema dell'AV/AC.

Lo è a maggior ragione alla luce della ricostruzione effettuata il 18 novembre 2006 dal viceministro dell'Economia Vincenzo Visco, come riportato a pag. 4 de Il Sole 24 Ore del 19 novembre, sul *“debito nascosto”* delle ferrovie dello Stato di ben 12, 5 miliardi di euro (2,5 miliardi di euro all'anno dal 2002 al 2006), derivante dal finanziamento dell'Alta Velocità. A tanto, commenta Il Sole 24, *ammonta infatti il debito contratto negli scorsi anni dall'ex ISPA (ora incorporata in Cassa depositi e prestiti) sotto forma di bond e finanziamenti bancari per finanziare le opere e i cantieri dell'Alta Velocità”*. Fatto questo, che insieme agli effetti della sentenza UE sull'Iva porterà, secondo il viceministro Visco, nel 2006 ad un peggioramento del rapporto tra deficit e PIL.

Le preoccupazioni aumentano se si tiene conto dell'inarrestabile e incontrollato lievitare dei costi dell'AV che emerge sempre dal citato articolo de Il Sole 24 del 19 novembre che riferisce: *“In realtà la situazione dei finanziamenti per le opere dell'Alta Velocità è ben più drammatica di quanto appaia oggi ufficialmente. Per completare la sola Torino-Milano-Napoli mancano circa 12 miliardi a fronte degli investimenti realizzati a tutt'oggi per 22 miliardi circa”*.

Bisogna ricordare che il Piano di Priorità degli Investimenti di RFI SpA 2001-2005, aggiornato all'anno 2004, calcolava i costi della linea To-Mi-Na in 30.170 milioni di euro. Il che vuol dire che ad oggi questa stima, compiuta tre anni fa, deve essere già *ritoccata* al rialzo di 4 miliardi di euro!

Quindi, il costo del progetto dell'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria italiana impegnerebbe oggi risorse per 64 miliardi di euro, solo se si considera la realizzazione delle linee “dorsale” (Milano-Roma-Napoli) e “trasversale” (confine francese-Torino-Milano-Venezia-Trieste-confine sloveno) e della Milano Genova-Terzo Valico dei Giovi. L’impegno sull’AV salirebbe a quasi 98 miliardi - e sono stime prudenziali - se si calcola, inoltre, la prosecuzione verso Nord (Milano-Verona-Brennero) e Sud (Battipaglia-Reggio-Calabria) della “dorsale”.

Questo significa che rispetto al 1991, tenendo conto dell’articolazione originaria del Sistema dell’AV (Milano-Roma-Napoli e Milano-Genova) che allora veniva valutato indicativamente ad un costo di circa 26 mila miliardi di vecchie lire (equivalenti a circa 13 miliardi di euro), oggi siamo costretti a registrare un aumento dei costi iniziali del 500%, che appare del tutto spropositato e ingiustificato, anche se si considera che quella stima iniziale era del tutto indicativa e non conteggiava i costi per i nodi e le compensazioni infrastrutturali e ambientali per gli enti territoriali.

La realizzazione con così ingenti risorse delle due linee ad AV previste originariamente, per complessivi 1500 km circa, rispetto ad una rete ordinaria che è di oltre 16.000 chilometri, non si può quindi certo confondere con il rilancio, necessario e urgente della modalità ferroviaria, condiviso dagli ambientalisti. Anzi, i pesantissimi oneri derivanti dalla continuazione del Sistema AV sottraggono risorse al finanziamento degli interventi utili per l’adeguamento tecnologico, l’aumento degli standard di sicurezza, gli investimenti in materiale rotabile e il potenziamento delle infrastrutture sulla rete ordinaria.

La verifica del Sistema dell’AV sarebbe, quindi, del tutto giustificata. Che ci siano problemi rilevanti nell’architettura economico-finanziaria e contrattuale del Sistema dell’AV, come abbiamo accennato, è stato rilevato sia dall’Autorità Antitrust e della Carta dei Conti; vale la pena qui di seguito ricordare in quali termini.

L’Autorità Antitrust italiana (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato) ha smentito a suo tempo autorevolmente l’interpretazione governativa sui rapporti contrattuali, che ha portato alla cancellazione con l’art. 11 della legge n. 166/2002 (collegato alla finanziaria 2002) della revoca delle concessioni per alcune tratte ad AV (contenuta nell’art. 131, comma 2 della Legge Finanziaria 2001 – l. n. 388/200 - voluto dall’allora ministro dei trasporti Bersani).

L’A.A. ha ribadito nel 2002 come la revoca delle concessioni per le linee ad AV Milano-Genova, Milano-Verona e Verona-Venezia (oggi Verona-Padova) fosse assolutamente necessaria per evitare oneri ingiustificati per lo Stato e come il ricorso alle gare europee sia ineludibile, data la caratteristica ancora iniziale dei rapporti in corso.

Il giudizio dell’A.A. è stato ribadito molto chiaramente all’inizio dell’iter parlamentare della L. n. 166/2002, con la Segnalazione inviata il 12 febbraio 2002, dall’Authority ai Presidenti di Camera e Senato, al Presidente del Consiglio, al Ministro dell’Economia e delle Finanze e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Segnalazione in cui l’AA chiedeva al Governo di ritirare la proposta di cancellazione della revoca delle concessioni prevista dall’art. 131 della Legge Finanziaria 2001.

Le motivazioni di tale richiesta sono state chiarite nella relazione annuale dell’Authority del 2001 nella quale si rilevava con molta chiarezza che

- *“la prospettata abrogazione dell’art. 131, comma 2, della Legge n. 388/00, comportando una riviviscenza dell’affidamento delle opere la cui realizzazione non è ancora iniziata eluderebbe l’obbligo di gara sancito dalla normativa comunitaria e nazionale di riferimento. Inoltre l’Autorità ha sottolineato che la proposta di abrogazione risulta incompatibile con i principi generali posti a tutela della concorrenza (...), l’Autorità ha infatti ribadito che il ricorso concorrenziale tra gli operatori rappresenta lo strumento idoneo al fine di individuare le imprese che siano in grado di realizzare le opere affidate in modo efficiente sia da un punto di vista produttivo che organizzativo, così da garantire la minimizzazione dei relativi costi”.*

- *“il meccanismo di gara fondato su criteri obiettivi, non discriminatori proporzionati e trasparenti, sanciti dalla disciplina comunitaria e nazionale, risulta essere la procedura concorrenziale più idonea ad attuare gli obiettivi di efficienza e di qualità funzionali alla realizzazione delle opere relative all’alta velocità”*
- *“Infine, l’Autorità ha auspicato che, laddove il legislatore ritenga opportuno conservare l’impianto concessorio (...), tale affidamento o la connessa individuazione dei general contractor avvengano tramite una selezione competitiva conforme alla normativa nazionale in tema di appalti e ai principi posti a tutela della concorrenza”*

La censura al sistema contrattuale dell’AV non poteva essere più chiara nelle parole dell’A.A. e non era certo inaspettata.

Infatti, bisogna ricordare che l’A.A. già con il provvedimento n. 3526 del 10 gennaio 1996 argomentava a questo proposito che, nei casi in cui la normativa europea sulla concorrenza è stata applicata, *“il rispetto dei meccanismi concorrenziali garantiti dalla Direttiva CEE 90/351) ha consentito la realizzazione di notevoli risparmi di costo a vantaggio dei committenti e, in ultima istanza, della collettività. Sotto questo profilo, si deve constatare che la stipula delle convenzioni tra TAV e General Contractor, anteriormente all’entrata in vigore della Direttiva CEE 90/351, ha sottratto alle procedure concorrenziali che tale disciplina garantisce l’affidamento delle tratte Milano-Genova, Milano-Verona e Milano-Venezia, la cui realizzazione, seppur caratterizzata da rapporti contrattuali definiti, si trova ancora in fase iniziale”*.

Ma i richiami dell’A.A. non sono stati ascoltati dai passati Governi, se si esclude il Governo Amato con la Finanziaria 2001 e oggi dal Governo Prodi che non ne sta traendo però tutte le conseguenze.

Il nodo del finanziamento del Sistema dell’AV/AC non è irrilevante, Basti ricordare che cosa è successo nella XIV legislatura con la *vicenda ISPA*. E’ stata sempre la Corte dei Conti ad entrare nel merito dei motivi originari e degli effetti della furbesca *esternalizzazione* tentata nella XIV legislatura con Infrastrutture SpA.

La Corte dei Conti nella sua relazione sulle ferrovie dello Stato redatta nel gennaio 2004 del 21/1/2004, allegata alla Delibera 5/2004 (inerente la “Verifica dello stato d’attuazione dei poteri ministeriali di indirizzo e vigilanza sulle Ferrovie dello Stato in correlazione agli obiettivi strategici, gestionali ed economico-finanziari”) sottolineava come i crediti ai privati garantiti da Infrastrutture SpA, che si occupava prioritariamente dell’AV (art. 75 della Legge Finanziaria 2003) produrranno pesanti “ripercussioni” per i bilanci pubblici a partire dal 2009. Infatti, a quella data, è previsto che *“lo Stato intervenga con somme considerevoli per integrare l’onere per il servizio del debito nei confronti di Infrastrutture SPA”*, per il credito da questa garantita per la realizzazione dell’AV sul mercato bancario e su quello dei capitali in considerazione di un progetto che come abbiamo visto viene valutata tra i 60 e i 91 miliardi di euro.

Tutto questo accadeva mentre finalmente ci si accorgeva che i costi per la realizzazione dell’AV erano del tutto fuori controllo e contribuivano a far lievitare in maniera abnorme il monte investimenti di RFI SpA, che, all’aprile 2004, ammontava a 168,4 miliardi di euro.

A proposito sempre di ISPA, troviamo significativo che Eurostat il 18 marzo del 2005, nel dare le motivazioni di base cui si è ispirata la Commissione europea per bocciare i conti pubblici italiani del 2003 e del 2004 abbia incluso, tra i sei punti critici su cui chiede chiarimenti al Governo italiano, uno che si riferiva, come viene riportato a pagina 6 del Sole 24 Ore del 19 marzo 2005, alla *“classificazione settoriale di società controllate dalle pubbliche amministrazioni (ISPA)”*. E che l’oggetto della contestazione dell’Ufficio Europeo di statistica riguardi proprio i meccanismi di finanziamento dell’AV è indubbio: come si legge sempre su Il Sole 24 Ore, *“in questo caso si avanzano dubbi sulla correttezza di alcuni dati e sul ruolo dell’ISPA, nel finanziamento del TAV”*.

Eurostat il 23 maggio del 2005, come riportato da Il Sole 24 Ore, il 24 maggio, nel bocciare definitivamente, i conti pubblici italiani, per deficit eccessivo del 2003-2004 (3,1%) e per la lievitazione del debito pubblico sopra il tetto del 106,6%, ribadiva come l’operazione ISPA andasse a pesare sui conti dello Stato, portando a un aumento dell’indebitamento pubblico di 7,5 miliardi di euro, equivalente allo 0,6%.

Ma, dopo i rilievi di Eurostat sui conti pubblici italiani, i nodi economici e finanziari del sistema di finanziamento dell'AV sembrano arrivare al pettine con la Legge Finanziaria 2006, che introduce una modifica all'art. 75 della Legge Finanziaria 2003 che di fatto sancisce la fine di Infrastrutture SpA.

Infatti, nella Legge Finanziaria 2006 si stabilì, nei commi da 79 a 84 dell'articolo unico della legge n. 266/2005, che: *“La società Infrastrutture S.p.A. è fusa per incorporazione con effetto dal 1 gennaio 2006 nella Cassa depositi e prestiti società per azioni, la quale assume tutti i beni, diritti, e rapporti giuridici attivi e passivi di Infrastrutture S.p.A., incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali (...) La Cassa depositi e prestiti società per azioni, continua a svolgere, attraverso il patrimonio separato, le attività connesse agli interventi finanziari intrapresi da Infrastrutture s.p.a. fino all'entrata in vigore della presente legge (...), le obbligazioni emesse ed i mutui contratti da ISPA fino alla data di entrata in vigore della presente legge sono integralmente garantiti dallo Stato. Nell'esercizio delle attività di cui al comma 81, continuano ad applicarsi le disposizioni concernenti Infrastrutture S.p.A. ivi comprese quelle relative al regime fiscale e al patrimonio separato.”*

Il fallimento dichiarato della furbesca formula di ISPA e l'ulteriore dimostrazione dello stato di crisi del Sistema di finanziamento dell' AV che però non dovrebbe essere trasposto con noncuranza in CdP SpA.

Lo stesso Governo già nel 2007 si era dimostrato consapevole della situazione: a pagina 95 della Relazioni illustrativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2007 alla Camera dei Deputati (AC 1746), si confermava asetticamente che, a causa dell'emergere dei 12,5 miliardi di euro del *debito nascosto* maturato da ISPA nel periodo 2002-2005, *“in forza della riclassificazione (...) Eurostat ha fatto salire dello 0,6% il debito pubblico del 2003 e 2004, mentre ha lasciato immutato il deficit pubblico”* .

Il Governo, per cominciare far fronte a questa situazione, ha approvato poi il Dl n. 7/2007, convertito in legge il 2 aprile scorso (L. 40/2007), che con la disposizione contenuta nell'art. 12 ha revocato le concessioni tra TAV SpA e FS SpA e le convenzioni tra TAV e i General Contractor delle linee dell'AV della Milano-Genova, della Milano-Verona e della Verona-Padova, ancora in fase di progettazione.

Con questo provvedimento si mantiene l'obiettivo di fondo, contestato dagli ambientalisti, della realizzazione dell'intero sistema dell'AV, ma almeno su alcune tratte vengono rescissi *ope legis* dei contratti che hanno portato nell'arco di 15 anni ad una lievitazione, in gran parte ingiustificata, dei costi del Sistema AV/AC 400-500%.

Nel periodo successivo all'entrata in vigore del Dl 7/2007, il ministro delle infrastrutture, dopo la sospensiva da parte del TAR Lazio degli atti conseguenti alla revoca degli affidamenti previsti dal provvedimento, ha ritenuto opportuno avviare una trattativa con i consorzi a cui era stata affidata la realizzazione delle tre tratte in questione, pur persistendo il contenzioso di fronte alla giustizia amministrativa e il confronto in sede comunitaria.

Non pare che questo modo di procedere dia garanzie rispetto alla capacità del Governo di compiere le verifiche necessarie sugli aspetti economico-finanziari e contrattuali dell'AV/AC.

**Pertanto, si propone che nel Capo XII – Missione 14 “Infrastrutture pubbliche e logistica” del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) venga aggiunto il seguente articolo 35-bis:**

**“ Art. 35-bis  
(Verifica del Sistema AV/AC)**

***1. Il Governo affida al CIPE la ricognizione dei costi complessivi del Sistema dell'alta velocità/alta capacità e dell'ammontare degli oneri a carico dello Stato delle tratte in via di realizzazione e di quelle programmate ricomprese nella Rete TEN-T, nonché la verifica dei contenuti delle concessioni tra TAV SpA e FS SpA e delle convenzioni tra TAV e i General Contractor, revocate dall'art. 12 del decreto legge 31 gennaio 2007 n. 7, nonché di quelle ancora valide. Il CIPE trasmette il documento di ricognizione al Governo e alle Commissioni parlamentari competenti al fine delle iniziative governative e parlamentari***

*conseguenti o già in atto finalizzate alla verifica degli aspetti economico-finanziari del Sistema dell'AV/AC e della revisione dei rapporti concessori e convenzionali.”*

## **Art. 44** **(Tutela del rischio idrogeologico)**

### Comma 1

Al comma 1 dell'art. 44 del Ddl in esame, con riferimento alle finalità di cui al Dl n. 180/1998 (cd. Decreto Sarno), si stabilisce che il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare adotti *Piani strategici nazionali e di intervento per la mitigazione del rischio idrogeologico e per favorire forme di adattamento dei territori* di intesa con le Regioni e gli enti locali, destinando i 265 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008-2009 a valere sulle risorse di cui alla L. n. 183/1989 sulla difesa del suolo (previsti nella Tabella F del Ddl in esame).

In questo modo il Ministero dell'ambiente può trattare direttamente con le Regioni e gli enti locali, anche prescindendo dalla pianificazione di bacino e senza interpellare le Autorità di bacino/distretto nazionali e regionali di cui all'art. 3 della Direttiva 2000/60/CE, alla Parte III, Titolo II del Dlgs n. 152/2006 e all'art. 10 della l. n. 183/1989.

Nello specifico delle misure per contrastare il rischio idrogeologico c'è da ricordare che l'art. 1 del Dl n. 180/1998, convertito nella l. 267/1998 affida alle Autorità di bacino di rilievo nazionale ed interregionale e alle Regioni per i restanti bacini l'adozione di piani stralcio di assetto idrogeologico, come peraltro indicato dalla l. n. 183/1989.

Tale funzione - la redazione di Piani di assetto idrogeologico - viene riconfermata pienamente anche nell'ultimo (peraltro infelice) decreto correttivo di revisione della Parte III del Dlgs 152/06.

Infine, si segnala che, impropriamente, al comma 1 si destinano i fondi anche per *l'istituzione di fondi per il solare termodinamico e per l'innovazione ambientale*.

**Pertanto, nel primo periodo dell'art. 44, comma 1 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) si chiede di cancellare l'intera frase dalle parole:**

*“..., da attuare...”*

**sino alle parole:**

*“...legge 31 luglio 2002 n. 179”*

**sostituendole con le parole:**

*“..., su proposta delle Autorità di bacino e/o distretto, di cui all'art. 63 del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, anche ad integrazione di piani di bacino o di assetto idrogeologico precedentemente approvati.”*

**Infine, si chiede di cancellare le seguenti parole:**

*“... e per l'istituzione di fondi per il solare termodinamico e per l'innovazione ambientale...”*

### Comma 2

Al comma 2 dell'art. 44 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 vengono destinati 10 milioni di euro alla verifica e al monitoraggio delle aree ad elevato rischio idrogeologico e alla raccolta di dati ambientali

tramite la stipula di Accordi di programma tra il ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare e altre amministrazioni centrali e periferiche.

Si ritiene, visto che la perimetrazione e rilevazione delle aree ad elevato rischio idrogeologico è nei compiti di Regioni ed enti locali e sono state in buona parte già realizzate che sia meglio ridurre il finanziamento previsto a questo specifico scopo dando maggiori strumenti alle autorità/distretti di bacino.

In coerenza con quanto stabilito al comma 1 si ritiene opportuno prevedere un ruolo delle Autorità di bacino/distretto anche in questo caso.

**Pertanto si chiede all'art. 44, comma 2 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) si chiede di inserire dopo la frase:**

*“1. Per consentire la verifica ed il monitoraggio delle aree ad elevato rischio idrogeologico e la raccolta dei dati ambientali, (...)”*

la seguente frase:

*“,sentite le Autorità di bacino e/o distretto e laddove ciò non sia sufficientemente garantito da altri meccanismi già presenti nelle Autorità di distretto o presso altri enti,”*

**Si chiede nell'ultimo periodo del comma 2 dell'art. 44 di sostituire le parole:**

*“...10 milioni...”*

con le parole

*“...5 milioni...”*

**Inoltre, si chiede di introdurre all'art. 44 il seguente comma aggiuntivo:**

*“2-bis. E' autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per gli anni 2008, 2009, 2010 da destinare alle Autorità di bacino e/o distretto, di cui all'art. 63 del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, per la realizzazione delle attività ordinarie e per la redazione di studi e dei Piani direttori, Piani di assetto idrogeologico e Piani di gestione di loro competenza.”*

**Di conseguenza, al comma 3 dell'art. 44, dopo le parole:**

*“...del comma 2...”*

vanno aggiunte le parole:

*“...e del comma 2-bis...”*

## **Art. 45**

### **(Realizzazione di aree verdi per migliorare la qualità dell'aria e tutelare la biodiversità)**

All'art. 45 del Ddl in esame si istituisce un Fondo presso il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, a cui vengono destinati 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008, 2009, 2010 *per la riforestazione di aree incolte e antropizzate e per la realizzazione di parchi urbani e non (SIC!) nei comuni a maggiore crisi ambientale, al fine di ridurre le emissioni di CO2, di migliorare la qualità dell'aria e di tutelare la biodiversità.*

Si ritiene assolutamente inopportuno e superfluo che il Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare si occupi di riforestazione in ambito urbano quando esistono Enti minori quali i Comuni che hanno

gli strumenti e possono individuare le risorse, anche grazie a contributi regionali, per poter intervenire agli scopi descritti da questa disposizione, coerentemente con i propri strumenti pianificatori.

Si ritiene invece assolutamente necessario, che come stabilito nel DPEF 2007- 2011 e ribadito nel DPEF 2008-2011, finalmente l'Italia si doti delle risorse necessarie per la tutela della biodiversità.

Infatti, si ricorda che con la Legge n. 124 del 14 febbraio 1994 il Parlamento ha ratificato la Convenzione sulla diversità biologica, il primo accordo globale ed esteso rivolto a tutti gli aspetti della diversità biologica, risorse genetiche, specie ed ecosistemi. La Convenzione riconosce, per la prima volta, che la conservazione della diversità biologica è parte integrante del processo di sviluppo economico e sociale. Conformemente all'art.6 della Convenzione, ciascuna parte contraente:

- *“elabora strategie, piani o programmi nazionali volti a garantire la conservazione e l'utilizzazione durevole della diversità biologica oppure adatta a questo fine le strategie, i piani ed i programmi esistenti che devono riflettere, tra l'altro, le misure enunciate dalla Convenzione che concernono la parte contraente”;*
- *“integra, per quanto possibile e opportuno, la conservazione e l'utilizzazione durevole della diversità biologica nei suoi piani, programmi e politiche settoriali o plurisetoriali pertinenti”.*

Nel DPEF 2007-2011 nel Capitolo IV “Strategia 2007-2011: crescita, risanamento, equità” al paragrafo Ambiente a pag. 102 tra le cinque direttrici in cui si articolerà l'azione del Governo in campo ambientale vengono richiamate le azioni di conservazione necessarie ad attuare la Convenzione Internazionale sulla biodiversità ricordando che *l'Italia ha condiviso il 2010 come termine temporale entro cui arrestare la perdita di specie animali e vegetali.*

Nel DPEF 2008-2011 nel Capitolo V “Politiche per la crescita sostenibile” al paragrafo 6 “Clima e ambiente” viene ricordato che *“l'Italia dovrà rafforzare l'azione nel settore della biodiversità, sia mantenendo alto il sostegno alle aree protette, sia attraverso interventi per la tutela di specie e habitat, sia attraverso il completamento di tutti gli strumenti di programmazione e gestione, quali la carta della natura e la rete ecologica.*

E' bene anche ricordare che l'art. 8 della Convenzione tratta nello specifico la conservazione *in situ* e prevede che ciascuna parte contraente istituisca un sistema di zone protette o di zone dove misure speciali devono essere adottate per conservare la diversità biologica.

La legge quadro sulle aree protette n. 394/1991 rappresenta al momento il principale provvedimento normativo del nostro paese per l'attuazione della Convenzione sulla diversità biologica, con particolare riferimento all'art.8.

Resta ancora non attuato invece l'art. 6 della Convenzione, non avendo il nostro paese ancora redatto una specifica strategia, piano o programma per la tutela della diversità biologica , salvo l'approvazione con delibera CIPE del 16 marzo 1994 delle *“Linee strategiche e programma preliminare per l'attuazione della Convenzione della biodiversità in Italia”.*

A dotarsi di una specifica strategia è stata nel frattempo l'Unione Europea che, attraverso la *“Comunicazione della Commissione europea – COM 2006 – 216 Final”* del 22 maggio 2006, fornisce un quadro nel quale sviluppare le politiche e gli strumenti comunitari al fine di applicare la Convenzione sulla diversità biologica. Tale strategia tiene anche conto di una serie di conclusioni del Consiglio Europeo e degli obiettivi della strategia paneuropea per la diversità paesaggistica e biologica.

Il processo di revisione ed aggiornamento della strategia, a cui hanno contribuito tutti i 25 Stati Membri, ha condotto all'elaborazione di un Piano di azione denominato *“EU Action Plan to 2010 and beyond”* allegato alla Decisione del Consiglio del 18 dicembre 2006 all'interno del quale sono definiti obiettivi, target ed azioni tesi all'attuazione dei rinnovati impegni assunti con la firma della Convenzione.

Uno dei temi della strategia comunitaria è espressamente la *“conservazione e utilizzazione sostenibile della diversità biologica”* che conferma per la conservazione *in situ* l’istituzione e la gestione della rete NATURA 2000 in attuazione delle Direttive comunitarie Habitat (92/43/CEE) ed Uccelli (79/49/CEE). In Italia circa il 70% dei siti della rete NATURA 2000 ricade all’interno di un’area naturale protetta nazionale o regionale conforme alla Legge quadro 394/91, confermando il ruolo fondamentale che le aree protette inserite nell’Elenco Ufficiale del Ministero dell’Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare devono svolgere per la conservazione della biodiversità in attuazione della Convenzione internazionale e delle Direttive comunitarie.

Negli ultimi cinque anni la politica nazionale sulle aree naturali protette è stata caratterizzata, oltre che da una significativa riduzione dei finanziamenti trasferiti dallo Stato agli Enti di gestione, da linee guida ed un indirizzo politico che ha orientato la gestione dei Parchi essenzialmente verso la promozione di attività economiche e di marketing territoriale finalizzate anche ad un irrealistico obiettivo di autofinanziamento delle attività degli Enti. In questo contesto il ruolo prioritario delle aree naturali protette nazionali per la conservazione della diversità biologica, in attuazione anche degli impegni internazionali e comunitari connessi alla Convenzione sulla diversità biologica e alle Direttive comunitarie “Uccelli” e “Habitat”, ha trovato sempre meno riscontri nei bilanci degli Enti di gestione.

Questa Finanziaria, come già quella del 2007, assicura alle aree naturali protette una maggiore disponibilità di risorse, recuperando gran parte dei tagli effettuati negli ultimi cinque anni, ma non introduce indirizzi relativi alle modalità di spesa di tali risorse coerenti e funzionali al rilancio della prioritaria finalità degli Enti di gestione dei Parchi nazionali, delle Aree protette marine e delle Riserve naturali statali: la conservazione e utilizzo sostenibile della diversità biologica. Questa lacuna non è stata colmata neppure attraverso la revisione sostanziale dei criteri per la ripartizione agli Enti parco nazionali dei fondi stanziati con la Finanziaria 2007, riproponendo criteri e logiche di spesa che confermano sostanzialmente l’indirizzo politico per la gestione delle aree naturali protette definito dal precedente Governo.

La presenza significativa di siti NATURA 2000 all’interno delle aree naturali protette nazionali comporterà inoltre un corrispondente significativo impegno economico ed organizzativo degli Enti di gestione per assolvere agli obblighi dettati dalle Direttive comunitarie Habitat (92/43/CEE) ed Uccelli (79/49/CEE), al fine di evitare ulteriori procedure d’infrazione e condanne della Corte di Giustizia per la loro mancata o non adeguata attuazione da parte del nostro paese. Tale impegno economico ed organizzativo sarà ancora più gravoso ed impegnativo in relazione alla recente approvazione del D.M. relativo alle misure di conservazione per i siti Natura 2000 ed alla necessità di attivare una adeguata azione di monitoraggio per la verifica della loro efficacia in relazione agli obblighi dettati dalle Direttive.

Infine, la programmazione dei Fondi Strutturali dell’Unione Europea 2007 – 2013, approvata dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 12 gennaio 2007, individua la tutela della biodiversità e la valorizzazione della rete ecologica come elementi essenziali per l’attrazione dei territori e per un loro sviluppo economico sostenibile. La gestione dei nuovi Fondi Strutturali sarà basata sul principio dell’aggiuntività rispetto agli ordinari stanziamenti di bilancio, per poter cogliere le opportunità finanziarie offerte dall’Unione Europea per l’attuazione della strategia e delle Direttive comunitarie per la diversità biologica, gli Enti di gestione dei Parchi e delle altre aree naturali protette nazionali dovranno quindi poter disporre di adeguate risorse previste nei propri bilanci.

**Pertanto, si chiede di cancellare il testo attuale dell’art. 45 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) sostituendolo con il seguente:**

**“Art. 45  
(Fondo per la conservazione della biodiversità)**

***Ai fini della redazione ed attuazione di una Strategia nazionale, di cui all’art. 6 della Convenzione Internazionale sulla Diversità Biologica, ratificata dal Parlamento con la legge 14 febbraio 1994 n. 124, e del Piano di azione dell’Unione Europea, denominato “EU Action Plan to 2010 and beyond”, allegato alla Decisione del Consiglio del 18 dicembre 2006, è istituito un Fondo per la conservazione della***

*biodiversità di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008, 2009, 2010, destinato alla redazione ed attuazione del Piano Nazionale per la conservazione e valorizzazione sostenibile della diversità biologica, alla realizzazione di programmi e progetti di conservazione e valorizzazione della biodiversità su area vasta, alla realizzazione di attività che promuovano la partecipazione ed il coinvolgimento delle comunità locali e dei diversi attori sociali ed economici sul territorio nella conservazione di habitat, specie e processi ecologici.”*

### **Articolo aggiuntivo**

#### **Art. 45-bis**

#### **(Attuazione del Regolamento**

#### **REACH – Registration, Evaluation, Authorization of Chemicals)**

Al fine di realizzare quanto contenuto nel programma di Governo e negli obiettivi dichiarati nel Piano Sanitario Nazionale, relativamente al Regolamento REACH (Registrazione, Valutazione, Autorizzazione di Sostanze Chimiche), il Ministero della salute, competente per l'attuazione delle normative relative alle sostanze e preparati pericolosi, deve predisporre nei primi mesi del 2007, in accordo con il Ministero dell'Ambiente e del Ministero dello Sviluppo Economico, un Piano di Azione per adempiere agli obblighi previsti dal Regolamento e per cooperare con l'Agenzia e la Commissione Europea nell'applicazione del Regolamento stesso.

Come previsto dalla norma comunitaria, ciascuno Stato Membro deve mettere a disposizione dell'Autorità competente individuata, risorse sufficienti affinché possa assolvere nei tempi prescritti i compiti che le sono assegnati.

E' necessario, quindi, creare una struttura dedicata per lo svolgimento delle attività proprie dell'Autorità designata di cui faranno parte i tre Ministeri coinvolti nella materia e l'Istituto Superiore di Sanità.

La struttura tecnica dell'Autorità nazionale dovrà essere composta da 80 unità di personale dedicate a tempo pieno alle attività previste. La ripartizione numerica e i diversi compiti di tale personale sarà stabilito sulla base di un protocollo di intesa tra i citati ministeri che indicherà, inoltre, le modalità di accesso e le quote di risorse finanziarie disponibili per ciascuna amministrazione competente, compreso l'Istituto Superiore di Sanità.

L'Autorità nazionale dovrà provvedere a:

- a) determinare i criteri per l'identificazione delle sostanze prioritarie in cooperazione con l'Agenzia e le altre autorità degli Stati membri;
- b) svolgere la valutazione delle sostanze selezionate in ambito comunitario, richiedere eventuali informazioni supplementari al dichiarante ed elaborare progetti di decisione debitamente motivati;
- c) predisporre i fascicoli per avviare la procedura di restrizione, se ritiene che una determinata sostanza desti motivi di preoccupazione per la salute umana e l'ambiente;
- d) prendere parte attivamente allo scambio di informazioni in ambito comunitario e partecipare in modo efficace ai processi decisionali riguardanti, in particolare, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione degli usi delle sostanze pericolose;
- e) garantire la partecipazione alle attività dell'Agenzia europea per i prodotti chimici nominando propri rappresentanti ed esperti;
- f) istituire un efficace sistema di controlli ufficiali relativo al rispetto delle disposizioni stabilite dal regolamento;
- g) contribuire alla creazione di una rete di sportelli di assistenza tecnica alle imprese per l'attuazione degli adempimenti previsti dal Regolamento;
- h) redigere relazioni periodiche sullo stato di attuazione del Regolamento da trasmettere alla Commissione europea.

Tre saranno i Settori che disporranno delle seguenti risorse umane:

- Valutazione dossier sostanze registrate : n. 30 unità
- Autorizzazione: n. 10 unità per la valutazione del rischio e n. 10 unità per gli aspetti Socio Economici
- Restrizioni: n. 20 unità
- Vigilanza: n. 5 unità
- Help-desk: n. 5 unità.

Si prevede un costo complessivo per il personale della struttura pari ad un importo di 3 milioni e duecentomila euro, calcolando un costo medio per unità di personale pari a quarantamila euro lordi annui).

Per le spese di missione del personale tecnico che si recherà a Bruxelles e a Helsinki (presso la Commissione e presso l'Agenzia Chimica Europea) e che svolgerà attività di vigilanza in territorio nazionale si prevede una spesa annua di 300 mila euro.

Per le spese relative ai locali presso cui avrà sede l'Autorità nazionale si prevede una spesa annua di 500.000 euro annui, per affitto e manutenzione.

Per le spese relative alle dotazioni strumentali della struttura si prevede una spesa media annua complessiva pari a 200 mila euro (2.500 euro per unità di personale).

Per attività di formazione, aggiornamento tecnico e informazione rivolte all'esterno (supporto alle imprese, personale addetto alle attività di help-desk, attività di sportello e consulenza; laboratori) si prevede una spesa complessiva annua di circa 800 mila euro.

L'onere finanziario complessivo previsto a partire dal 2008 è valutabile in 5 milioni di euro annui.

**Pertanto, si propone di inserire il seguente articolo 45-bis al testo del DdL sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817):**

*“Art. 45-bis*

*(Attuazione del Regolamento*

*REACH – Registration, Evaluation, Authorization of Chemicals)*

*1. Al fine di realizzare quanto contenuto negli obiettivi dichiarati nel Piano Sanitario Nazionale 2006-2008, relativamente al Regolamento REACH (Registrazione, Valutazione, Autorizzazione di sostanze chimiche), il Ministero della Salute, competente per l'attuazione delle norme relative alle sostanze e preparati pericolosi, di intesa con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il Ministero dello Sviluppo Economico, predispone un Piano di Azione per adempiere agli obblighi previsti dal Regolamento e per cooperare con l'Agenzia Europea per i prodotti chimici e la Commissione Europea.*

*2. Per le finalità di cui al comma 1 e per il potenziamento dell'attività di controllo e di valutazione dei prodotti chimici e dei preparati pericolosi, è istituita presso il Ministero della Salute l'Autorità competente per i prodotti chimici di seguito denominata Autorità.*

*3. L'Autorità provvede a:*

- i) determinare i criteri per l'identificazione delle sostanze prioritarie in cooperazione con l'Agenzia e le altre autorità degli Stati membri;*
- j) svolgere la valutazione delle sostanze selezionate in ambito comunitario, richiedere eventuali informazioni supplementari al dichiarante ed elaborare progetti di decisione debitamente motivati;*
- k) predisporre i fascicoli per avviare la procedura di restrizione, se ritiene che una determinata sostanza desti motivi di preoccupazione per la salute umana e l'ambiente;*

- l) *prendere parte attivamente allo scambio di informazioni in ambito comunitario e partecipare in modo efficace ai processi decisionali riguardanti, in particolare, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione degli usi delle sostanze pericolose;*
- m) *garantire la partecipazione alle attività dell'Agenzia europea per i prodotti chimici nominando propri rappresentanti ed esperti;*
- n) *istituire un efficace sistema di controlli ufficiali relativo al rispetto delle disposizioni stabilite dal regolamento;*
- o) *contribuire alla creazione di una rete di sportelli di assistenza tecnica alle imprese per l'attuazione degli adempimenti previsti dal Regolamento;*
- p) *redigere relazioni periodiche sullo stato di attuazione del Regolamento da trasmettere alla Commissione europea.*

*4. Con decreto del Ministro della Salute di concerto con i Ministri dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dello Sviluppo Economico e dell'Economia e delle Finanze, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità di organizzazione e funzionamento dell'Autorità, articolata in strutture tecnico-scientifiche e amministrative.*

*5. Per far fronte agli oneri relativi all'istituzione e al funzionamento dell'Autorità di cui al comma 2, è autorizzata la spesa di cinque milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2008.*

*6. Per l'attuazione dei compiti di cui al comma 3, le risorse di cui al comma precedente sono utilizzate dai Ministeri della Salute, dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dello Sviluppo Economico, sulla base di un protocollo di intesa sottoscritto dagli stessi Ministeri entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.”*

#### **Art. 70**

#### **“Misure per sostenere i giovani laureati e le nuove imprese innovatrici del Mezzogiorno nonché per la gestione delle quote di emissione di gas serra”**

Il titolo dell'articolo 70 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 è già di per sé privo di senso: viene infatti da domandarsi cosa c'entrino i giovani laureati del Mezzogiorno con le quote dell'*emission trading*? Ma, entrando nel merito della disposizione che ci interessa scopriamo al comma 1, lettera c) che si dispone la creazione di un Fondo per la gestione delle quote di gas serra di cui alla Direttiva 2003/87CE, da destinare alla “riserva nuovi entranti” dei Piani nazionali di assegnazione delle quote di emissione di cui al Dlgs n. 216/2006. Si ricorda a questo proposito che il Piano nazionale di allocazione delle quote è ricompreso in un quadro normativo e procedurale specifico che deve essere mantenuto separato dalla Finanziaria.

Oltre a ciò è assolutamente contestabile oltre che la forma anche la sostanza della disposizione contenuta all'art. 70, comma 1, lettera c) del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 perché mira a scaricare sulla collettività i costi di un meccanismo di regolazione ambientale quale *l'emission trading* che prevede, al contrario, che siano le imprese meno efficienti in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> a far fronte ai relativi costi ambientali.

Il provvedimento è introdotto nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (insieme al sostegno ai giovani laureati del Mezzogiorno) unicamente per reperire quote d'allocazione per le centrali termoelettriche a carbone e si traduce in una rendita per tali impianti (derivata dall'allocazione gratuita di quote) ai danni dei cittadini.

In conclusione, la norma elude il meccanismo dell'*emission trading* e si prefigura come una violazione della normativa sugli aiuti di Stato.

**Pertanto, si chiede di cancellare la lettera c) del comma 1 dell'art. 70 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817)**

## **Osservazioni e proposte di emendamento al Dl n. 159/2007** **connesso alla Legge Finanziaria 2008 (AS 1819)**

Qui di seguito ci soffermiamo criticamente su alcune delle misure previste nel Ddl di conversione in legge del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 195 recante *interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale* (AS 1819), Dl connesso alla Legge Finanziaria 2008

### **Art. 6** **(Sistema Alta Velocità/Alta Capacità** **Rete transeuropea di trasporto)**

All'art. 6 del Ddl sul Dl n. 159/2007 (AS 1819) si stabilisce che su proposta del Ministro delle infrastrutture, di concerto con i ministri dei trasporti e dell'economia e delle finanze, venga *determinato l'ammontare della quota del canone di utilizzo della infrastrutture ferroviaria* definita nel Decreto del ministro dei trasporti 21 marzo 2000, che è stato già modificato con DM 11 marzo 2001, *che concorre alla copertura dei costi di investimento del suddetto sistema fino alla copertura completa del costo dell'opera.*

Siccome esistono tratte ferroviarie dell'AV di cui è stata dimostrata la non redditività quali la Milano-Genova e la Milano-Verona, che sono state oggetto della revoca delle concessioni prevista dal DL n. 7/2007, si ritiene assolutamente inopportuno che si ritocchi in questa fase la quota parte del canoni di utilizzo della infrastruttura ferroviaria da destinare alla realizzazione dell'AV (v. Relazione illustrativa al Ddl in esame, pag. 5), in assenza di novità di carattere tecnico ed economico-finanziario e in attesa che si risolvano i contenziosi con i GC a cui era stata affidata la realizzazione delle infrastrutture.

C'è infatti il rischio concreto che ancora una volta lo Stato faccia fronte, anche se indirettamente, agli oneri derivanti dalla realizzazione di infrastrutture "in perdita" che non presentano studi di fattibilità economico-finanziaria che ne dimostrino la redditività (vedi commento alla Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008)

**Pertanto, si chiede che sia cancellato l'art. 6 del Ddl sul Dl n. 159/2007 (AS 1819).**

### **Art. 22** **(Rifinanziamento della legge speciale per Venezia e MOSE)**

All'art. 22 comma 2 del Ddl sul Dl 159/2007 (AS 1819) vengono destinati 170 milioni di euro al proseguimento degli interventi per la realizzazione del sistema MOSE.

Questa del MOSE è una vicenda esemplare perché il Governo in carica sta proseguendo con successivi finanziamenti senza considerare che:

- è in corso dal 2003 una procedura d'infrazione aperta dalla Commissione Europea nei confronti della Repubblica italiana per violazione della Direttiva 79/409/CEE (Uccelli) e della Direttiva 92/43/CEE (Habitat) giunta il 18 luglio scorso alla *messa in mora complementare* perché il nostro Paese non ha sinora né identificato, né adottato tutte le misure idonee a prevenire l'inquinamento o il deterioramento degli habitat nella IBA (Important Bird Area) e ZPS (Zona di Protezione Speciale) della "Laguna di Venezia", né le misure di salvaguardia idonee all'obiettivo di conservazione nei SIC (Siti di Interesse Comunitario) della "Penisola di Cavallino : biotopi litoranei", "Lido di Venezia: biotopi litoranei""Laguna inferiore" e "Laguna superiore", sulla base anche del fatto che *a tutt'oggi il progetto e le sue opere complementari, comprese le aree per la realizzazione dei cassoni, risultano autorizzate in assenza di un'opportuna valutazione di incidenza;*
- il 17 maggio 2007 il direttore generale della salvaguardia ambientale del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare ha inviato una lettera al Magistrato alle acque di Venezia e per

conoscenza a tutti gli altri enti interessati in cui, dopo aver attestato che si è *avuta notizia che sono in corso di realizzazione per il MOSE opere sostanzialmente diverse da quelle precedentemente individuate nell'ambito del progetto del 2003 e per le quali si ritiene necessario l'assoggettamento alla procedura di VIA, di competenza statale, comprensiva della valutazione di incidenza*, si chiede quindi con la presente di *sospendere l'approvazione e/o la realizzazione di tali opere (cantieri, campi base, ecc.) e di presentare la necessari istanza a questo Ministero per l'esame di competenza in materia di VIA;*

- è in atto un'Indagine da parte della Sezione di controllo sulla gestione della Corte dei Conti sullo Stato di avanzamento del progetto di salvaguardia della laguna della città di Venezia (Deliberazione n. 1/2007/G della sezione Centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato) che il 20 luglio ha visto l'invio da parte del magistrato istruttore di una lettera contenente 57 quesiti indirizzati alle amministrazioni competenti in cui, tra l'altro, si chiede conto dell'aumento del costo dell'opera dai 2 miliardi e 296 milioni di euro indicati nella fase di progettazione definitiva, ai 4 miliardi e 272 milioni di euro ufficialmente stimati attualmente.

Come per le *infrastrutture strategiche* nel loro complesso si richiede una pausa di riflessione per valutare il quadro economico-finanziario e la congruità/regolarità delle procedure autorizzative, cos' per il MOSE si chiederebbe maggiore ponderazione.

**Pertanto, si chiede, di cancellare il comma 2 dell'art. 22 del Ddl sul Dl n. 159/2007 (AS 1819).**

**O, in subordine, che venga aggiunta la seguente frase:**

***“... , previa verifica della regolarità degli iter autorizzativi dei cantieri delle opere complementari e delle aree di prefabbricazione dei cassoni con le normative nazionali e comunitarie vigenti.”***

#### **Art. 46**

#### **(Procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto)**

All'art. 46 del Ddl sul Dl 159/2007 (AS 1819) si stabilisce di “sveltire” le procedure autorizzative per la costruzione e l'esercizio dei terminali GNL eliminando il parere del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici e convocando una Conferenza di servizi (ai sensi dell'art. 8, comma 3 della l. n. 340/2000), che stabilisce, sul progetto preliminare il rilascio entro 60 giorni di un “nulla osta” da parte del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare pur mantenendo, in linea del tutto teorica (come vedremo qui di seguito), la procedura di VIA, ai sensi dell'art. 6 della l. n. 349/1986, che comporterebbe lo svolgimento della valutazione sul progetto definitivo.

Incorre subito l'obbligo di ricordare a quest'ultimo proposito che l'art. 6 della l. n. 349/1986 è stato soppresso dall'art. 48, comma 1 lettera a) del Dlgs n. 152/2006 e che attualmente è in vigore una procedura di VIA, disciplinata al Capo II del Dlgs n. 152/2006, mutuata dalla normativa speciale per le *infrastrutture strategiche* derivante dalla *Legge Obiettivo* (l. 443/2001 e Dlgs n. 190/2002, traslato nel Dlgs n. 163/2006, c.d. “Codice Appalti”), che tende ad anticipare nella fase di progettazione preliminare il giudizio di compatibilità ambientale.

Nell'attuale situazione di confusione interpretativa della procedura VIA disciplinata dal Dlgs n. 152/2006 - che attualmente è oggetto dello schema di decreto legislativo correttivo al “Codice dell'Ambiente”, all'esame del Parlamento (AG 168) - il “nulla osta” sul progetto preliminare rischia di diventare molto vincolante per il giudizio di VIA sostituendo nella sostanza il giudizio di compatibilità ambientale che dovrebbe essere espresso sul progetto definitivo, secondo la prassi consolidata prima delle norme introdotte con il “Codice dell'ambiente” e coerentemente con i contenuti dell'AG 168.

Inoltre, visto il gravissimo precedente del rigassificatore di Brindisi e le numerose irregolarità riscontrate non solo nella procedura di VIA ma anche negli stessi atti autorizzativi e concessori (che sono oggetto

dell'inchiesta della magistratura brindisina che ha portato all'arresto di tre manger della British Gas e dell'ex sindaco di Brindisi) e considerate le attività consultive, ispettive e di vigilanza del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, non si ritiene opportuno, come previsto dall'articolo in esame che si proceda *anche in assenza del parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici* sul Piano regolatore portuale ai sensi dell'articolo 5, comma 3 della legge n. 84/1994.

C'è da aggiungere che nche in questo caso non si ritiene opportuno che in un provvedimento urgente connesso alla Legge Finanziaria si intervenga su materie tanto controverse.

Si deve, in conclusione ricordare, che naturalmente si è d'accordo sul fatto che le infrastrutture per la rigassificazione siano utili al Paese, ma nell'ambito delle previsioni di un piano energetico nazionale che, promuovendo una strategia energetica nazionale coerente con gli obiettivi di Kyoto, le programmi e le realizzi anche in sostituzione di opzioni energetiche insostenibili, quali la conversione di centrali a carbone.

A quest'ultimo proposito c'è da ricordare che, ad oggi, come è noto nel nostro Paese manca il PEN e manca una strategia nazionale che individui gli obiettivi di riduzione dei gas serra.

**Pertanto, si chiede di cancellare la seconda parte del primo periodo del comma 1 dell'art. 46 del Ddl sul Dl 159/2007 (AS 1819), le parole:**

*“...di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349.”*

**Con le parole:**

*“...sul progetto definitivo.”*

**Inoltre, si chiede che al secondo periodo del comma 1 dell'art. 46 sia cancellata la frase:**

*“...anche in assenza...”*

**con le parole:**

*“...a seguito...”*

**Articolo aggiuntivo**  
**Art. 38-bis**  
**(Spese di giustizia)**

Si chiede di aggiungere dopo l'art. 38 del Ddl sul Dl 159/2007 (AS 1819) sul “Potenziamento ed interconnessione del Registro generale del casellario giudiziale” il seguente articolo 38-bis aggiuntivo, di cui qui di seguito esponiamo la motivazione e la formulazione.

Si ricorda che l'art. 18, comma 5, della legge 8 giugno 1986, n. 349, istitutiva del Ministero dell'Ambiente, attribuisce alle associazioni nazionali di protezione ambientale riconosciute il potere di agire innanzi al giudice amministrativo per ottenere l'annullamento di atti amministrativi illegittimi lesivi dell'interesse ambientale.

Si tratta di una norma di grande civiltà che ha posto la legislazione italiana all'avanguardia nella materia della tutela degli interessi diffusi e che è sopravvissuta anche all'introduzione del T.U. ambientale approvato con D. Legs.vo 2 aprile 2006, n. 152.

Anche al fine di evitare la proliferazione di azioni a tutela dell'interesse ambientale da parte delle singole persone ritenute titolari del diritto all'ambiente, le associazioni nazionali di protezione ambientale riconosciute, quali enti esponenziali dei singoli, sono dotate dall'art. 18, comma 5, L. 349/86 di un'eccezionale legittimazione ad agire per la tutela dell'interesse collettivo ambientale.

La norma costituisce l'attuazione finale dello schema del diritto all'ambiente quale diritto soggettivo di ogni singola persona umana costituito dal diritto di informazione (diritto di conoscere le informazioni disponibili presso le autorità sullo stato dell'ambiente), dal diritto di partecipazione (diritto di prendere parte ai procedimenti decisionali) e dal diritto di azione (diritto di azionare l'autorità giurisdizionale contro le decisioni dell'autorità ritenute illegittime).

La norma costituisce, altresì, attuazione del principio comunitario di prevenzione del danno ambientale in quanto consente al giudice amministrativo di sindacare l'atto illegittimo e di disporre la sospensione dell'esecuzione evitando, così, il realizzarsi della lesione del prevalente interesse ambientale.

Di tale norma, da ormai oltre venti anni, si avvalgono le associazioni di protezione ambientale riconosciute per impugnare innanzi alla giurisdizione amministrativa gli atti ritenuti illegittimi, ottenendo sospensioni dell'esecuzione ed annullamenti di atti illegittimi che hanno senza dubbio contribuito ad evitare ulteriori lesioni dell'ambiente anche nei casi in cui il Ministero dell'Ambiente non ha agito.

Tuttavia, a causa dell'introduzione delle nuove norme in materia di spese di giustizia, di fatto, la legittimazione ad agire ai sensi dell'art. 18, comma 5, L. 349/86 è stata, di fatto, azzerata.

Infatti, il comma 6-bis del DPR 30 maggio 2002, n. 115, aggiunto dall'art. 21, comma 4, D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248 e, successivamente, modificato dall'art. 1, comma 1307, L. 27 dicembre 2006, n. 296, prevede l'esenzione del pagamento del contributo unificato per i ricorsi avverso il diniego di accesso ai provvedimenti sullo stato dell'ambiente, ma, paradossalmente, non estende tale esenzione anche ai ricorsi per l'impugnazione ai sensi dell'art. 18, comma 5, L. 349/86 dei provvedimenti lesivi dell'interesse ambientale.

Di fatto, la disciplina delle spese di giustizia, probabilmente dettata da mera svista del Legislatore in sede di formulazione, agevola i ricorsi in materia di diniego di accesso ai provvedimenti in materia ambientale, ma non anche i ricorsi per l'impugnazione degli stessi provvedimenti innanzi al giudice amministrativo.

La conseguenza è che le associazioni di protezione ambientale riconosciute al fine di poter impugnare i provvedimenti ritenuti lesivi dell'interesse ambientale dovrebbero versare all'Agenzia delle Entrate per ciascun ricorso un contributo di €500,00 che, addirittura, sale ad € 1.000,00 nel caso di impugnazione di atti concernenti l'approvazione di progetti di opere pubbliche.

E' evidente che tale disciplina pone un ostacolo all'accesso alla giustizia in materia ambientale in violazione dell'art. 24 della Costituzione.

Peraltro, va sottolineato come la previsione del pagamento del contributo unificato da parte di enti esponenziali dell'interesse collettivo alla tutela ambientale appare quantomeno assurdo ed irrazionale.

Le associazioni nazionali di protezione ambientale riconosciute, che hanno la natura di Organizzazioni Non Lucrative di Utilità Sociale (ONLUS) - le quali non agiscono per il conseguimento di un proprio interesse patrimoniale, ma per il conseguimento della finalità pubblica di assicurare la legittimità degli atti della pubblica amministrazione in materia ambientale - vengono, infatti, assoggettate allo stesso regime di contributo unificato previsto per grandi imprese che adiscono il giudice amministrativo per conseguire interessi patrimoniali propri (si pensi, ad esempio all'aggiudicazione di gare di appalto anche di ingentissimo valore).

Alla luce di tali considerazioni, la disposizione proposta tende ad interpretare autenticamente la norma emendata al fine di ricondurla alla reale *ratio* che ha ispirato la riforma delle spese di giustizia che non è certo individuabile nel privilegiare l'accesso ai tribunali amministrativi degli interessi privati sull'interesse collettivo di primaria rilevanza costituzionale alla tutela dell'ambiente.

**“Art. 38-bis  
(Spese di giustizia)**

*1. Al comma 6-bis del D. P.R. 30 maggio 2002, n. 115, aggiunto dall'art. 21, comma 4, D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248 e, successivamente, modificato dall'art. 1, comma 1307, L. 27 dicembre 2006, n. 296, dopo le parole “informazione ambientale”, aggiungere, le seguenti:*

*“, nonché per i ricorsi previsti dall'art. 18, comma 5, della legge 8 giugno 1986, n.349 ”.*

*2. Il comma precedente costituisce interpretazione autentica del comma 6-bis del D. P.R. 30 maggio 2002, n. 115, aggiunto dall'art. 21, comma 4, D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248 e, successivamente, modificato dall'art. 1, comma 1307, L. 27 dicembre 2006, n. 296.*

**Osservazioni e proposte di emendamento alle Tabelle**  
**del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817)**  
**integrate con le disposizioni di cui al Dl n. 159/2007 (AS 1819)**

Qui di seguito passiamo ad esaminare, accorpati per materie, gli stanziamenti previsti nella parte normativa e nelle Tabelle del Ddl della Legge Finanziaria 2008, (AS 1817) all'esame del Senato della Repubblica, integrate con gli stanziamenti assegnati nel 2007 dal Dl n. 159/2007 (AS 1819), *connesso*.

• **INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**

Stanziamenti per le infrastrutture strategiche

In Tabella F della Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) compare lo stanziamento di 143.270.000 euro (Tabella F, art. 1 c. 78 della l. n. 266/2005 che ri-finanzia l'art. 13, l. n. 166/2002, cap. di spesa n. 7060/P) che va a coprire i mutui già contratti negli anni passati per le grandi opere.

Inoltre, sono stanziati per il 2008 altri 93.500.000 euro nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008, AS 1817 (Tabella F, art. 1, c. 977, punto A) che vanno sempre a finanziare il capitolo 7060/P), a cui si devono aggiungere altri 98.500.000 euro (Tabella F, art. 1, c. 977, punto B) che vanno anch'essi a finanziare il capitolo 7060/P). Bisogna ricordare che il comma 977 dell'articolo unico della Legge Finanziaria 2007 finanziava tout court *le opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla L. 21 dicembre 2001 n. 443*.

Come d'altra parte fa anche l'art. 35 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), con il quale sono assegnati contributi quindicennali di 100 milioni di euro a decorrere da ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010 *per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001 n. 443*.

Quindi, nel solo Ddl sulla Finanziaria 2008 (AS 1817) a partire dal 2008 si *mobilitano* per le *infrastrutture strategiche* nuovi investimenti con limite di impegno quindicennale per 3.612 milioni di euro. Che diventano 4.582 milioni di euro se si vanno ad aggiungere gli 800 milioni di euro destinati nel 2007 alle metropolitane di Roma Milano e Napoli dall'art. 7 del Dl 159/2007 e 170 milioni di euro destinati già da quest'anno al proseguimento della realizzazione del MoSE dall'art. 22 del Dl n. 159/2007.

Come abbiamo visto nella parte normativa nelle nostre osservazioni all'ar. 30 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato con la Deliberazione 8/2005/G, con la Deliberazione n. 9/2006/G e con la Deliberazione n. 12/2007/G ha rilevato come siano *inattendibili e non conformi ai canoni della regolarità contabili le informazioni espresse dal sistema informativo RGS-Consip per quel che concerne la gestione 2007 del cap. 7060, CDR 001 – Gabinetto e Uffici di diretta collaborazione all'opera del Ministro – Unità 486 – del Ministro delle infrastrutture*.

In particolare, come già ricordato, l'ultima Deliberazione n. 12/2007/G è molto chiara nel rilevare che per quanto riguarda gli investimenti nelle *infrastrutture strategiche*:

- continua a permanere una *disfunzione teleologica nella illustrazione contabile che sembra reiterare e forse ampliare, qui fenomeni di inadeguato monitoraggio dei programmi strategici* (pagina 9 della Relazione);
- il sistema contabile delle *non fornisce alcuna indicazione sui procedimenti avviati, su quelli conclusi e su quelli eventualmente "bloccati"(...)* (pag. 28 della Relazione) con un conseguente *"oscuramento" della rappresentazione contabile* che fa perdere alla contabilità uno dei suoi connotati principali: *la capacità di supportare le decisioni* (pag. 29 della Relazione);
- il che fa concludere alla Corte dei Conti (Relazione, pag. 34) che:

- d) *il Ministero delle infrastrutture non sembra tuttora in possesso di un elenco aggiornato e sistematico delle progettazioni generali delle opere finanziate;*
- e) *la mancata quantificazione del fabbisogno globale delle opere già realizzate e di quelle ancora non finanziate, pregiudica sia la programmazione in senso generale, che la reale conoscenza delle situazioni in ordine alle quali devono essere compiute le concrete scelte;*
- f) *si può affermare che l'assenza di una ricognizione storica dei costi e di progettazioni generali aggiornate pregiudica il ruolo esercitato dall'intervento statale in termini quantitativi e funzionali.*

**Pertanto, si propone che il Governo compia, come già richiesto con riferimento all'art. 30 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), una verifica sullo stato di attuazione della Legge Obiettivo e risponda finalmente in maniera adeguata alle ripetute richieste della Corte dei Conti in relazione alla gestione contabile del capitolo di spesa 7060.**

### Ferrovie dello Stato

In Tabella F nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) per gli investimenti sulla rete ferroviaria tradizionale è previsto uno stanziamento per il 2008 di 1.600 milioni di euro (Tabella F, art. 1, c. 974 della l. n. 296/2006). A questi si devono aggiungere il finanziamento nel 2008 per il raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese) per 24.000.000 euro (Tabella F, art. 1, comma 965 della l. n. 296/2006) e per il completamento della linea Genova-Ventimiglia per 1.808.000 euro ((Tabella F, art. 10, comma 2 del DI 457/1997).

Sempre al sistema ferroviario nazionale vengono destinati nel 2008 176.000.000 di euro “conto impianti” (Tabella F, art. 1, comma 86 della l. n. 266/2005), nonché 15.000.000 di euro per la sicurezza ferroviaria (art. 1, comma 1038 della l. n. 296/2006), che vede un'ulteriore destinazione di fondi all'art. 34, comma 21 del Ddl (AS 1817) con uno stanziamento per ciascuno degli anni 2008 e 2009 di 10.000.000 di euro e per il 2010 di 15 milioni di euro.

Al comma 16 dell'art. 34 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), nell'ambito di diverse misure per il miglioramento del sistema nazionale dei trasporti e per favorire l'intermodalità, il trasporto combinato e di merci pericolose e per le autostrade viaggianti viene autorizzata la spesa di 20 milioni di euro nel 2008 e di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009 e 2010.

C'è da aggiungere che con il DI 159/2007 (AS 1819) vengono destinati già nel 2007 1.015 milioni di euro di investimenti per opere sulla rete ferroviaria tradizionale e 235 milioni di euro per dare continuità alle attività di manutenzione.

Infine, sempre con il DI 159/2007 (AS 1819) si sbloccano, per l'anno in corso, i 311 milioni di euro (Tabella F, art. 1, comma 973 della l. n. 296/2006) destinati ad RFI SpA per gli oneri di servizio pubblico, sostenuti da questa in attuazione dei contratti di servizio con le Regioni.

### Sistema Alta Velocità

Nel Ddl sulla Finanziaria 2008 (AS 1817) viene confermato il finanziamento di 1.300 milioni di euro per la prosecuzione degli interventi relativi alla realizzazione della linea *dorsale* ad AV Torino-Milano-Napoli (Tabella F, art. 1, c. 964 della l. n. 296/2006), nell'ambito della spesa complessiva autorizzata dalla Legge Finanziaria 2007 per il periodo 2007-2021 di 8.100 milioni di euro complessivi (di cui 400 milioni di euro già impiegati nel 2007).

Inoltre, nel Ddl sulla Finanziaria 2008, AS 1817 (Tabella F, l. 266/2005) vengono confermati i 200.000.000 di euro di impegni quindicennali complessivamente previsti nella Finanziaria 2006 per il sistema dell'AV, suddivisi in: 185.000.000 di euro (Tabella F, art. 1, c. 84, punto 1 della l. n. 266/2005) e

15.000.000 di euro per la Milano-Genova e la Milano-Verona, (Tabella F, art. 1, c. 84, punto 2 della l. n. 266/2005).

C'è da aggiungere che con l'art. 6 del DI 159/2007 (AS 1819) il quadro viene completato stabilendo che per le tratte del Sistema AV/AC ricomprese nelle Rete Transeuropea dei trasporti (TEN-T) con Delibera CIPE, su proposta del ministro delle infrastrutture, di concerto con il ministro dei Trasporti, venga *determinato l'ammontare della quota di canone di utilizzo della infrastruttura ferroviaria (...) che concorre alla copertura dei costi d'investimento del suddetto Sistema fino alla copertura completa del costo dell'opera*. Disposizione questa che sembra fatta su misura sia per la Milano-Verona che per la Milano-Genova di cui è stata dimostrata, come ricorderemo qui di seguito, la non redditività e quindi il relativo, pesante onere a carico dello Stato.

A proposito della destinazione di 15 milioni di euro alle linee ad AV Milano-Genova e Milano-Verona, si osserva che è incomprensibile come ancora si possa pensare di avallare la *prosecuzione degli interventi* previsti dall'art. 1, comma 84, punto 2 della Legge Finanziaria 2006 posto che entrambe le tratte in questione, di cui tra l'altro proprio studi ISPA in collaborazione con RFI SpA hanno dimostrata la non redditività, siamo ben lungi dalla cantierizzazione, visto che al momento sono stati solamente approvati in CIPE i progetti (preliminare per la Mi-Vr e definitivo per la Mi-Ge).

Si tratta, quindi, di un finanziamento improprio e di una norma ingannevole che il Governo in carica non dovrebbe riproporre in quanto è stata inserita nella Manovra 2006 per finanziare, con molta probabilità, gli incrementi dei costi della progettazione o interventi complementari, da attuare anticipatamente al perfezionamento della progettazione definitiva ed esecutiva delle opere principali.

Opere, già progettate, che sono state inesitate, dato il loro altissimo costo (per il Terzo valico dei Giovi – linea ad AV Milano – Genova, la spesa aggiornata supera i 5 miliardi di euro e per la Milano-Verona i 4,7 miliardi di euro) nel programma di emissione dei *Tav bond*, che dovranno essere emessi da ISPA nell'ambito delle operazioni sul mercato finanziario che la SpA sta effettuando sulla Torino-Roma-Napoli.

Ma, proprio a proposito della redditività delle linee ad AV Milano Genova (Terzo valico dei Giovi) e Milano-Verona c'è anche da aggiungere, che essa non è mai stata dimostrata: anzi è stato dimostrato da ISPA e da RFI esattamente il contrario: cioè che lo Stato rischia di contribuire per una quota dell'85% nel caso della Milano-Genova e con una quota del 70% nel caso della Milano-Verona.

Si ricorda che il 19 marzo 2005 compariva a pagina 17 de Il Sole 24 Ore un articolo a firma di Alessandro Arona in cui si riferisce con dovizia di particolari delle risultanze della riunione del 18 marzo, in cui, a detta del giornalista della più importante testata economica del nostro paese: *“Il Cipe ha dato inoltre certezza giuridica al finanziamento Ispa delle due tratte ad alta capacità Milano-Genova e Milano-Verona: sono stati approvati i ‘dossier di valutazione economica’ del sistema AC/AV, autorizzando così Infrastrutture SpA a inserire le due nuove tratte nel piano economico-finanziario complessivo per la rete Tav. La delibera specifica che per la Milano-Genova, a fronte di un costo dell'opera di 4.719 milioni, il fabbisogno totale a carico di Ispa sarà di 9.488 milioni di cui l'85% sarà integrato dallo Stato con rate costanti sino al 2042. Per la Milano-Verona il costo è di 5.818 milioni, il servizio del debito 13.416 milioni di cui al 70% a carico dello Stato”*.

Quanto riportato nell'articolo del 19 marzo 2005 conferma le indiscrezioni relative al Piano finanziario, concordato da Rfi e Ispa, del Terzo Valico di Giovi, riportate a pag. 10 del numero 31 maggio/5 giugno 2004 di Edilizia e Territorio, settimanale specialistico del Sole 24 Ore, riportano che: *“Il canone per il pagamento degli interessi e la restituzione del capitale – che sarà versato da Rfi a Ispa dal 2012, anno di entrata in esercizio, al 2042 – sarà coperto solo per il 15% dai ricavi di mercato, cioè dalla vendita delle tracce dei treni per gli operatori ferroviari; per il restante 85% dovranno intervenire di anno in anno, le casse del Tesoro”*.

Sempre secondo quanto riportato nel 2004 da Edilizia e Territorio nel Piano finanziario del Terzo Valico dei Giovi si stabilirebbe che l'integrazione dell'85% *“avverrà da parte dello Stato mediante versamenti in conto esercizio. Il costo complessivo stimato nei 30 anni è di 9.093 milioni in valori correnti sul totale di 9.488*

*milioni complessivi del canone Ispa. In valori attualizzati al 2003 a un tasso del 4% il canone Ispa complessivamente rimborsato dal 2012 al 2042 vale 3.695 milioni, di cui 3.483 coperti dalle casse statali”.*

Nel citato articolo di Edilizia e Territorio si rileva, inoltre, che anche l’obiettivo del 15% di copertura del canone di restituzione per il Terzo Valico dei Giovi non è scontato: *“Il Ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi, ha firmato un’intesa con il Governatore ligure, Biasotti che impegna la Regione Liguria e l’Autorità Portuale di Genova ad acquistare tracce da RFI per un certo numero di treni aggiuntivi. Anche grazie a questi treni – in parte merci, in parte passeggeri regionali – si arriva ad un incasso di Rfi capace di coprire il 15% del canone di restituzione”.*

Bisogna, infine, ricordare che per gli anni 2008 e 2009 per la prosecuzione del programma dell’AV all’art. 134, comma 1 della parte normativa del Ddl (AS 1817) sono previsti rispettivamente per il 2008, 900.000.000 di euro e nel 2009 1.200.000.000 di euro.

**Pertanto, in Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) si propone di cancellare il finanziamento di 15.000.000 di euro previsto all’art. 1, c. 84, punto 2 della l. n. 266/2005.**

### Sovvenzioni antinquinamento alle imprese armatoriali

All’art. 33 della parte normativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) ai commi 4 e 5 viene istituito presso Il Ministero dei trasporti un fondo di 1 milione di euro per l’anno 2008 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009 e 2010 *destinato a interventi volti a migliorare le emissioni in atmosfera delle navi passeggeri in navigazione e in porto quale contributo per attività di ricerca e definizione degli opportuni standard di efficienza energetica e ambientale.*

### ANAS SpA

Nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) viene confermato lo stanziamento di 1.560 milioni di euro destinati all’ANAS SpA per interventi per la viabilità ordinaria, speciale e di grande comunicazione (Tabella F, art. 1, comma 1026 della l. n. 296/2006).

Viene così ulteriormente incrementato lo stanziamento dalla Legge Finanziaria 2007 sino a 1.120.000.000 (tabella F, DI 138/2002), che aveva visto nel 2007 rispetto al 2006 un aumento di oltre 1 miliardo e 400 milioni di euro. Viene superata così la tendenza all’azzeramento dell’attività della società perseguita nella XIV legislatura.

### Sicurezza stradale

Nella Tabella F del DDI sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono destinati nel 2008 all’attuazione, alla valutazione di efficacia ed all’aggiornamento del Piano per la sicurezza stradale 53.000.000 di euro (Tabella F, art. 1, comma 1035 della l. n. 296/2006) e sempre nel 2008 per l’informazione agli utenti in materia di sicurezza stradale vengono confermati 15.000.000 di euro (Tabella F, art. 1, comma 1036 della l. n. 296/2006).

Inoltre, all’art. 34, comma 19 della parte normativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono destinati 35.000.000 di euro nel 2008, 30.000.000 di euro nel 2009 e 2010, 49 milioni di euro per l’anno 2011, 56 milioni di euro per il 2012 e 4 milioni di euro nel 2013, al fine di implementare le azioni tese ad accrescere la sicurezza stradale, previste dal Piano nazionale della sicurezza stradale, attraverso l’acquisto di idonee attrezzature tecniche per i controlli stradali e per dotare il personale preposto alla sicurezza stradale di strumenti adeguati.

## Autostrade

Nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), oltre ai fondi derivanti dalla *Legge Obiettivo*, vengono destinati alla realizzazione e al potenziamento di tratte autostradali nel 2008 23.344.000 di euro (Tabella F, art. 19, c. 1 della l. n. 135/1997 al completamento del raddoppio dell'autostrada Torino-Savona (Tabella F, art. 2 della l. n. 662/1996) 6.329.000 euro e alla realizzazione della variante di valico Firenze-Bologna altri 6.329.000 euro (Tabella F, art.2, c. 87 della l. n. 662/1996).

## Mobilità nelle aree urbane

Molto consistente è lo stanziamento di 500 milioni di euro previsto per promuovere lo sviluppo del trasporto pubblico locale per l'anno 2008 dall'art. 6 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817): 220 milioni dei quali destinati ai trasferimenti statali alle Regioni, 150 milioni per l'acquisto di veicoli ferroviari, veicoli per le metropolitane e bus (ex art. 1, comma 1031 della l. n. 206/2006) e per 130 milioni di euro per il trasporto rapido di massa (ex art. 19 della l. n. 211/1992).

Inoltre, nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), per acquisto autobus e altri mezzi pubblici di trasporto vengono destinati, come già nel 2007, 60.509.000 euro (Tabella F, art. 2, c. 5 della l. n. 194/1998). Una quota che corrisponde a quanto già previsto nella Legge Finanziaria 2006.

Sempre nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), vengono destinati 10.000.000 di euro ai trasporti rapidi di massa (Tabella F, art. 1, comma 1035 della l. n. 296/2006) per le opere in via di realizzazione di cui alla l. n. 211/1992, che si vanno ad aggiungere agli 800 milioni di euro previsti per le metropolitane di Roma, Milano e Napoli di cui al già richiamato art. 7 del DI 159/2007 (AS 1819).

Per il miglioramento dei servizi per i pendolari sono destinati nel 2008 dal Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), 100.000.000 di euro (Tabella F, art. 1, comma 1031 della l. n. 296/2006), a conferma del nuovo impegno assunto con la Legge Finanziaria 2007.

Il quadro dei finanziamenti per la mobilità nelle aree urbane viene completato dagli investimenti previsti dal Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) per *i sistemi ferroviari locali* che vanno a finanziare i passanti ferroviari di Milano e di Torino con 10.876.000 di euro (Tabella F, art. 3, comma 1 della l. n. 194/1998).

A questi si devono aggiungere, come già segnalato nel paragrafo dedicato alle *infrastrutture strategiche* gli 800 milioni di euro destinati nel 2007 alle metropolitane di Roma, Milano e Napoli dall'art. 7 del DI 159/2007 (AS 1819).

Una notizia non positiva è, invece, la scomparsa nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) dello stanziamento di 90 milioni di euro per il Fondo per la mobilità sostenibile, di cui ai commi da 1121 a 1124 della Legge Finanziaria 2007 (l. n. 296/2006), dato, inspiegabilmente, per *sottinteso* da ambienti governativi.

**Pertanto, in Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) si ritiene che sia il caso di inserire lo stanziamento di 90.000.000 di euro per il 2008 per il Fondo per la mobilità sostenibile di cui al comma 1121 dell'articolo 1 della l. n. 296/2006.**

## • **ENERGIA E PROTOCOLLO DI KYOTO**

### Efficienza energetica

Nella tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) non si trova alcuna conferma dello stanziamento per il 2008 di 200.000.000 di euro (600 milioni di euro nel triennio 2007-2009) destinati al Fondo rotativo per l'attuazione del Protocollo di Kyoto, istituito con i commi da 1110 a 1115 dell'articolo unico della Legge Finanziaria 2007 (l. n. 296/2006), dato, inspiegabilmente, per *sottinteso* da ambienti governativi.

Nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono confermati i 50 milioni di euro previsti dalla Legge Finanziaria 2007 e destinati alla costituzione di un apposito Fondo *da utilizzare a copertura degli interventi di efficienza energetica e di riduzione dei costi della fornitura energetica per finalità sociali* (Tabella F, art. 1, comma 363 della l. n. 296/2006).

Inoltre, nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono confermati anche i 15 milioni di euro, previsti dalla Legge Finanziaria 2007 e destinati incentivi finalizzati a risparmi energetici per l'illuminazione e il condizionamento estivo nei nuovi edifici o nuovi complessi di edifici di volumetria complessiva superiore ai 10.000 metri quadrati (Tabella F, art. 1, comma 352 della l. n. 296/2006).

Si segnala che nella Tabella A del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) presso il Ministero degli affari esteri si segnala un accantonamento di 73.747.000 di euro anche *preordinato (...) per la delega al Governo per completare la liberalizzazione dei settori dell'energia elettrica e del gas naturale e per il rilancio del risparmio energetico delle fonti rinnovabili, in attuazione delle direttive comunitarie 2003/54/CE, 2003/55/CE e 2004/67/CEE.*

Infine, nella parte normativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) all'art. 44, comma 1 in maniera molto singolare si destinano i 265 milioni previsti per fronteggiare il rischio idrogeologico gestiti dal Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare anche per *il solare termodinamico e l'innovazione ambientale.*

**Pertanto, in Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) si ritiene che sia il caso di inserire lo stanziamento di 200.000.000 di euro per l'anno 2008 per il Fondo rotativo per l'attuazione del Protocollo di Kyoto di cui al comma 1113 dell'articolo 1 della l. n. 296/2006.**

## • AMBIENTE E TERRITORIO

### Difesa del mare

Alla difesa mare (Tabella C, l. n. 979/1982) nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono destinati 34.269.000 di euro per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento e 11.717.000 per la tutela e conservazione della biodiversità. Il che porta lo stanziamento complessivo previsto per il 2008 a tutela del mare a circa 46.000.000 di euro, oltre 5 milioni e 300 mila di euro in più rispetto alla Legge Finanziaria 2007. Bisogna ricordare che nel 2006 c'era stata una riduzione sensibile (2.100.000 euro) rispetto a quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2005 per il 2006 (42.776.000 euro)

### Difesa del suolo

I fondi per la difesa del suolo nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008, AS 1817 Tabella F, l. n. 183/1989) ammontano a 265.000.000 per ognuno degli anni 2008 e 2009 di euro con un incremento rispetto al 2006 di 145.000.000 euro. Infatti nella Legge Finanziaria 2006 i fondi destinati alla legge quadro sulla difesa del suolo ammontavano a 120.000.000 di euro. Viene così recuperato il taglio di 80.000.000 di euro effettuato tra il 2005 e il 2006 sulla base di specifiche disposizioni di legge di riduzione della spesa, approvate nel corso del 2005 (Tabella E della Legge Finanziaria 2006).

Sono questi i 265 milioni di euro gestiti direttamente dal Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare a cui fa riferimento l'art. 44, c. 1 nella parte normativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) finalizzati, tra l'altro, con esplicito riferimento al Dl n. 180/1998, alla realizzazione di *Piani strategici nazionali e di intervento per la mitigazione del rischio idrogeologico e per favorire forme di adattamento dei territori.*

Quindi, con la disposizione contenuta nell'art. 44 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) i fondi per la difesa del suolo vengono *accorpati* con quelli destinati al rischio idrogeologico che nella Legge Finanziaria 2007 erano stati in pratica azzerati: nella manovra dello scorso anno venivano destinati a questo scopo solo 2.066.000 euro (art. 4, c. 5 del Dl n. 180/1998).

### Protezione civile

Gli stanziamenti destinati alla Protezione Civile nella Legge Finanziaria 2008, AS 1817 (Tabella C, Dl. n. 142/1991 e l. n. 225/1992) ammontano complessivamente a 793.270.000 euro, che vedono, rispettivamente le seguenti, specifiche destinazioni: 218.761.000 al fondo per la protezione civile presso la Presidenza del Consiglio (Dl n. 142/1991); 39.341.000 euro al Servizio nazionale per la protezione civile (art. 1 della l. n. 225/1992); 535.168.000 euro per attività e compiti di protezione civile (art. 3 della l. n. 225/1992).

Inoltre in Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono destinati, appunto sotto la voce "Protezione civile" in complesso altri 171.914.000 euro a misure specifiche di protezione civile descritte in 16 diversi capitoli di spesa.

### Bonifica dei siti inquinati

Al Fondo unico per gli interventi di bonifica (Tabella F, l. n. 426/1998) nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) sono destinati 100.000.000. incrementando di 35.000.000 di euro le risorse destinate a questo scopo rispetto all'anno precedente. Già nella Legge Finanziaria 2007 si era portato lo stanziamento finalizzato alle bonifiche a 65.000.000 di euro, quasi decuplicando i finanziamenti destinati a questo scopo che, nel corso della XIV legislatura, erano stati quasi azzerati (nella Legge Finanziaria 2006 le risorse destinate a questo scopo ammontavano a 8.607.000 euro).

Inoltre, si segnala che sempre nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) nell'ambito delle misure previste per la "Protezione civile" (vedi commento precedente), sempre nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 sono destinati 5.000.000 di euro alla ricostruzione, riconversione e bonifica delle acciaierie di Genova-Cornigliano (Tabella F, art. 5, comma 14 del Dl n. 35/2005).

### Aree protette

Nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) alle aree protette (Tabella C, l. n. 549/1995) vengono destinati 71.836.000 euro: 3.000.000 di euro in più rispetto al 2007 e 23.000.000 di euro in più rispetto al 2006.

E' ormai dimenticato, il taglio di 13.000.000 di euro apportato nel corso dei cinque anni della XIV legislatura. L'attuale stanziamento è di 10.000.000 di euro in più rispetto a quanto previsto nel 2001.

Nelle Legge Finanziaria 2006 ai parchi nazionali erano stati destinati 49.980.000 di euro, con una riduzione, rispetto a quanto previsto per il 2006 dalla Legge Finanziaria 2005 (52.362.000 euro), di 2.382.000 euro. Nel 2001 lo stanziamento ammontava a 62.491.284 euro.

Si reintegrano così i finanziamenti per i parchi nazionali, che in questi anni erano stati ridotti significativamente, nonostante che in questo stesso periodo siano state istituite otto nuove aree protette nazionali (i parchi dell'Appennino tosco-emiliano, della Sila e dell'Alta Murgia e cinque nuove aree protette marine).

Si segnala, infine, che nella Tabella A del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) si trova un accantonamento DI 464.757.000 euro del Ministero dell'economia e delle finanze destinati, oltre che alla istituzione del difensore civico delle persone private per la libertà personale. Per i diritti e i doveri delle persone stabilmente conviventi e per l'introduzione di nuove norme sull'utilizzo dei defibrillatori anche *al sostegno e alla valorizzazione*, non solo dei comuni con popolazione pari o inferiore ai 5.000 abitanti, ma anche dei *comuni compresi nelle aree protette*. Sempre in Tabella A si ha un analogo accantonamento di 6.000.000 di euro del Ministero per i beni e per le attività culturali.

## APAT

Il finanziamento all'APAT nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008, AS 1817 (Tabella C, art. 38 del Dlgs n. 300/1999) ammonta a 81.560.000 di euro, confermando lo stanziamento previsto dalla Legge Finanziaria 2007, ma con una contrazione della spesa rispetto allo scorso anno di circa 1.740.0000 euro.

Il finanziamento all'APAT nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2007 (Tabella C, art. 38 del Dlgs n. 300/1999) ammontava a 83.300.000 di euro, confermando lo stanziamento della Legge Finanziaria 2006.

Bisogna ricordare che nel 2005 il finanziamento destinato ad APAT ammontava a 88.157.000 e nel 2004 era di 93.216.000 euro

**Pertanto, in Tabella C del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) si propone di destinare 90.000.000 di euro all'art. 38 del Dlgs n. 300/1999**

## CITES

Nel Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) il finanziamento per l'applicazione in Italia della CITES, convenzione internazionale sulle specie in via di estinzione, (Tabella C, DI n. 2/1993) ammonta a 468.000 di euro, raddoppiando lo stanziamento della Legge Finanziaria 2007.

### • **COOPERAZIONE INTERNAZIONALE**

#### Aiuto ai Paesi in via di sviluppo

In Tabella C del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono destinati stanziamenti aggiuntivi per l'aiuto pubblico a favore dei Paesi in via di sviluppo pari a 742.224.000 euro nel 2008, 748.923.000 euro nel 2009 e 748.923.000 euro nel 2010 (Tabella C, l. n. 7 del 2981 e l. n. 49 del 1987).

Nella Tabella F del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) vengono destinati 4.000.000 di euro alla iniziativa presa dal nostro Paese nell'ambito del G8 per la cancellazione del debito dei Paesi poveri, prevista dalla Legge Finanziaria 2006 (Tabella C, l. n. 266/2005).

A questi si devono aggiungere i fondi previsti nell'art. 18 del Ddl sul DI 159/2007 (AS 1819), collegato alla Finanziaria 2008, a titolo di "Adempimenti conseguenti ad impegni internazionali" che prevedono nel 2007 che siano destinati ad impegni per la pace e lo sviluppo complessivamente 500 milioni di euro (c. 1 dell'art. 18 del DI n. 159/2007), così suddivisi: 40 milioni di euro per il fondo "peace Facility" per l'Africa; 130 milioni di euro per il Fondo per la lotta all'Aids, alla tubercolosi e alla malaria; 225 milioni di euro come contributo alle ONG umanitarie di cooperazione; 5 milioni di euro per al distruzione delle armi chimiche in Russia.

Sempre all'art. 18 del Ddl sul DI 159/2007 (AS 1819), al comma 2 viene prevista per il 2007 la spesa di 410 milioni di euro per *la partecipazione dell'Italia a banche e fondi di sviluppo internazionali per aiuti finanziari ai Paesi in via di sviluppo.*

### • **TERRITORIO SENSIBILI**

#### Fondo nazionale per la montagna

Nella parte normativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) all'art. 16, comma 1 al Fondo nazionale per la montagna vengono assegnati 50 milioni di euro per il 2008 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009 e 2010.

## Fondo di sviluppo delle isole minori

Nella parte normativa del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) all'art. 16, comma 2 viene istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento Affari regionali, il Fondo per lo sviluppo per le isole minori a cui vengono assegnati nel 2008 34 milioni di euro finalizzati ai settori *dell'energia, dei trasporti e della concorrenza e diretti a migliorare la qualità della vita* da assegnare sulla base del Documento triennale di programmazione isole minori (DUPIM), elaborato dall'Associazione nazionale isole minori (ANCIM).

## Interventi per il trasferimento modale nell'area dello Stretto di Messina

Per far fronte ai disagi dei lavori sulla A3 già nell'anno 2007 vengono decise all'art. 8 del Dl n. 159/2007 (AS 1819) le seguenti misure: 30 milioni di euro vengono assegnati al trasporto merci marittimo; 1 milione di euro per la messa in sicurezza della viabilità statale in Calabria e Sicilia; 34 milioni per il potenziamento del trasporto ferroviario pendolare nella tratta Rosarno-Reggio Calabria-Melito Porto Salvo e del collegamento ferroviario con l'aeroporto; 34 milioni per noleggiare ed acquistare navi per potenziare il trasporto marittimo passeggeri nell'area dello Stretto e per i collegamenti veloci dall'aeroporto di RC a Messina; 1 milione di euro alle due Regioni per la stipula dei contratti di servizio marittimi tra le due sponde; Infine viene inoltre istituita l'Area di sicurezza della navigazione dello Stretto di Messina, che verrà delimitata con Decreto del Ministro dei Trasporti.

### • **SERVIZIO CIVILE**

#### Fondo nazionale per il servizio civile

In Tabella C del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) lo stanziamento previsto per il Fondo nazionale per il servizio civile (Tabella C, art. 19 della l. n. 230/1998) Tabella C, è di 303.422.000 euro per il 2008, e 257.289.000 euro per ognuno degli anni 2009 e 2010, con un incremento di 50 milioni di euro rispetto alla Legge Finanziaria 2007 che aveva assegnato lo scorso 257.760.000 euro.

**In Tabella C del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817) si propone di destinare 357.760.000 di euro alla l. n. 239/1998**

### • **CINQUE PER MILLE**

All'art. 84, comma 2 del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008 (AS 1817), si stabilisce che il limite massimo della spesa autorizzata per le organizzazioni non lucrative di utilità sociale, nonché alle associazioni di promozione sociale, agli enti di ricerca scientifica e dell'università, agli enti di ricerca sanitaria, di cui al comma 1234, lettere da a) a c), dell'articolo unico della l. n. 296/2006, derivante dall'imposta di una quota del 5 per mille sull'IRPEF, passi nel 2008 da 250 milioni di euro (come stabilito al comma 1237 dell'articolo unico della l. n. 296/2006) a 400 milioni di euro.

All'art. 20 del Ddl sul Dl 159/2007 (AS 1819) è stata integrata di 150 milioni di euro la quota (non precisata) relativa all'anno 2007, con riferimento all'art. 1. c. 337 della l. n. 266/2005 (legge Finanziaria 2006).

**Roma, 15 ottobre 2007**