

XVI LEGISLATURA

BOLLETTINO DELLE GIUNTE E DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

INDICE

FINANZE (VI)	<i>Pag.</i>	3
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)	»	6
<i>INDICE GENERALE</i>	»	14

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Noi Sud Libertà e Autonomia, I Popolari di Italia Domani: Misto-Noi Sud-PID; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani, Azionisti, Alleanza di Centro: Misto-RAAdC.

PAGINA BIANCA

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana revisori contabili (ASSIREVI), nell'ambito dell'esame del Libro verde – La politica in materia di revisione contabile: gli insegnamenti della crisi (COM(2010)561 definitivo) 3

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/14/CE relativa ai sistemi di garanzia dei depositi per quanto riguarda il livello di copertura e il termine di rimborso. Atto n. 314 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio*) 3

AUDIZIONI INFORMALI

Giovedì 13 gennaio 2011.

Audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana revisori contabili (ASSIREVI), nell'ambito dell'esame del Libro verde – La politica in materia di revisione contabile: gli insegnamenti della crisi (COM(2010)561 definitivo).

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.05 alle 14.30.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 13 gennaio 2011. — Presidenza del presidente Gianfranco CONTE.

La seduta comincia alle 14.30.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/14/CE relativa ai sistemi di garanzia dei depositi per quanto riguarda il livello di copertura e il termine di rimborso.

Atto n. 314.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Silvana Andreina COMAROLI (LNP) rileva come la Commissione sia chiamata ad esaminare, ai fini dell'espressione del parere al Governo, lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/14/CE relativa ai sistemi di garanzia dei depositi per quanto riguarda il livello di copertura e il termine di rimborso (Atto n. 314).

Per quanto riguarda il contenuto della direttiva 2009/14/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, essa intende promuovere la convergenza tra gli Stati membri dei sistemi di garanzia dei depositi dei risparmiatori, al fine di ripristinare la fiducia e il corretto funzionamento del settore finanziario. A tal fine la direttiva apporta modifiche alla direttiva 94/19/CE, disponendo un aumento della copertura minima dei depositanti.

L'articolo 1 elenca le modifiche operate alla direttiva 94/19/CE.

In particolare, il numero 1 abbrevia da ventuno a cinque giorni il termine entro il quale le autorità competenti devono valutare come « indisponibile » un deposito.

Il numero 2 prevede che, nei casi previsti dalle disposizioni comunitarie, gli Stati membri assicurino la cooperazione tra i regimi di garanzia dei depositi e che la Commissione europea sottoponga a revisione almeno biennale i meccanismi previsti dalla direttiva 94/19/CE per la tutela dei depositanti delle succursali costituite dagli enti creditizi in altri Stati membri proponendo, se del caso, pertinenti modifiche.

Il numero 3 impone agli Stati membri di prevedere che la copertura del totale dei depositi del medesimo depositante sia di almeno 50.000 euro in caso di indisponibilità dei depositi e che, entro il 31 dicembre 2010 essa sia aumentata a 100.000 euro. Viene fatta salva l'ipotesi in cui la Commissione ritenga inopportuna e non sostenibile sul piano finanziario tale prescrizione, nel qual caso essa presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di modifica. Lo stesso livello di copertura si applica a tutti i depositanti indipendentemente dal fatto che la moneta dello Stato membro sia l'euro. Sono fatte salve le maggiori tutele introdotte prima del 1° gennaio 2008, in particolare per ragioni di carattere sociale, volte alla copertura totale per determinati tipi di depositi, ed è previsto per la Commissione il potere di adeguare gli importi di copertura al tasso di inflazione nell'Unione.

Il numero 4 aggiunge un nuovo articolo 7-bis alla direttiva 94/19/CE, disponendo che la Commissione sia assistita dal comitato bancario europeo.

Il numero 5 reca disposizioni in materia di informazione dei depositanti, tra l'altro imponendo agli Stati membri di provvedere affinché gli enti creditizi mettano a disposizione dei depositanti le informazioni necessarie per individuare il sistema di garanzia dei depositi al quale aderiscono l'ente e le sue succursali all'interno della Comunità o eventuali accordi alternativi.

Il numero 6 abbrevia da tre mesi a venti giorni lavorativi il termine a disposizione dei sistemi di garanzia dei depositi per pagare i crediti debitamente verificati dei depositanti, per quanto riguarda i

depositi indisponibili. La proroga del termine – concessa in circostanze eccezionali – non può essere superiore a dieci giorni lavorativi.

Il numero 7 prevede che la Commissione europea relazioni al Parlamento europeo ed al Consiglio sull'armonizzazione dei meccanismi di finanziamento dei sistemi di garanzia dei depositanti, in particolare nei casi di crisi transfrontaliera, valutando anche la possibilità di introdurre un fondo di garanzia comunitario, l'eventualità di introdurre contributi di finanziamento dei sistemi basati sui rischi, nonché i legami fra i sistemi di garanzia dei depositi e gli strumenti alternativi di rimborso.

L'articolo 2 individua nel 30 giugno 2009 il termine di recepimento della direttiva, fatto salvo il diverso termine del 31 dicembre 2010 per l'adeguamento alle disposizioni relative: alla modifica del termine per la valutazione della « indisponibilità dei depositi », all'aumento a 100.000 euro della copertura dei depositi, nonché al termine per il pagamento dei crediti da parte dei sistemi di garanzia dei depositi.

L'articolo 3 disciplina l'entrata in vigore della direttiva, mentre l'articolo 4 individua i destinatari della stessa.

Al riguardo, ricorda che in Italia il Fondo interbancario di tutela dei depositi (FITD) e il Fondo di garanzia dei depositanti del credito cooperativo (FGDCC) proteggono i depositi fino a euro 103.291,38 per depositante. Il limite si calcola con riferimento alla somma dei depositi e dei fondi che uno stesso cliente detiene presso la banca e non ai singoli conti o rapporti. Il predetto limite massimo di rimborso, nel caso di rapporti congiunti, si applica con riferimento a ciascuno degli intestatari e i conti si presumono ripartiti in eguale proporzione tra i medesimi.

Passando al contenuto dello schema di decreto legislativo, il quale si compone di un solo articolo, rileva innanzitutto come esso sia stato predisposto ai sensi della delega di cui all'articolo 1, della legge n. 96 del 2010 (Legge comunitaria 2009), ai fini del recepimento nell'ordinamento italiano della predetta direttiva 2009/14/CE.

L'articolo unico dello schema di decreto legislativo apporta alcune modifiche all'articolo 96-*bis* del Testo unico decreto delle leggi in materia bancaria e creditizia (TUB) di cui al decreto legislativo n. 385 del 1993, il quale regola le modalità di intervento dei sistemi di garanzia dei depositi bancari nel caso di liquidazione coatta amministrativa di una banca.

In particolare, la lettera *a*) sostituisce il comma 5 del predetto articolo 96-*bis*, stabilendo che il limite del rimborso che i sistemi di garanzia possono effettuare per ciascun depositante è fissato in 100.000 euro, misura che la Banca d'Italia può aggiornare al fine di adeguarla alle eventuali variazioni in materia apportate dalla Commissione europea, in ragione del tasso di inflazione.

Rispetto all'attuale versione del comma 5, la previsione, che corrisponde al disposto dell'articolo 1, numero 3, della direttiva 2009/14/CE, riduce da 103.291,38 a 100.000 euro l'ammontare massimo del rimborso, ed introduce inoltre un meccanismo di adeguamento periodico di tale limite.

La lettera *b*), che recepisce il dettato dell'articolo 1, numero 6, della direttiva 2009/14/CE, sostituisce invece il comma 7, prevedendo che il rimborso da parte del sistema di garanzia è effettuato entro venti giorni dalla data in cui si producono gli effetti del provvedimento di liquidazione coatta amministrativa della banca adottato dalla Banca d'Italia ai sensi dell'articolo

83, comma 1, del TUB, il quale prevede, tra l'altro, che è sospeso il pagamento delle passività di qualsiasi genere (tra cui sono comprese le somme depositate presso la banca).

La norma prevede, inoltre, che il predetto termine di venti giorni possa essere prorogato dalla Banca d'Italia, in presenza di circostanze eccezionali, per un periodo complessivamente non superiore a 10 giorni lavorativi.

Rispetto al testo vigente del comma 7, la previsione comprime nettamente i termini di effettuazione del rimborso – che sono ridotti da tre mesi a venti giorni e, per quanto riguarda l'eventuale proroga, da nove mesi a dieci giorni –, eliminando inoltre la possibilità, attualmente contemplata, che il rimborso possa essere effettuato non in un'unica soluzione (sino a 20.000 euro entro tre mesi, prorogabili fino a nove mesi, e per la restante parte del rimborso secondo le modalità ed i termini stabiliti dalla Banca d'Italia).

Si riserva quindi di formulare una proposta di parere.

Gianfranco CONTE, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere sul provvedimento da parte della Commissione è fissato al 7 febbraio prossimo.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad una seduta convocare martedì 18 gennaio prossimo.

La seduta termina alle 14.35.

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

Variazione nella composizione della Commissione	6
5-03939 Codurelli: Riduzione di risorse per i servizi di navigazione sui laghi lombardi e possibilità di utilizzo degli avanzi di amministrazione conseguiti negli anni 2007-2008 dalla Gestione governativa laghi	6
ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)	9
5-03940 Lovelli: Aumento dei pedaggi autostradali con particolare riguardo alle tratte del Piemonte che collegano il territorio piemontese con le regioni limitrofe	7
ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)	10
5-03970 Pili: Necessità di destinare risorse alla regione Sardegna per la messa in sicurezza della rete ferroviaria, anche in relazione alla presenza di numerosi punti di criticità ..	7
ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)	13
AVVERTENZA	8

INTERROGAZIONI

Giovedì 13 gennaio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 9.

Variazione nella composizione della Commissione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che, come comunicato dal Presidente del gruppo Futuro e Libertà per l'Italia, in data 20 dicembre 2010, il deputato Proietti Cosimi, appartenente al gruppo Futuro e Libertà per l'Italia (FLI) ha cessato di far parte della Commissione.

5-03939 Codurelli: Riduzione di risorse per i servizi di navigazione sui laghi lombardi e possibilità di utilizzo degli avanzi di amministrazione conseguiti negli anni 2007-2008 dalla Gestione governativa laghi.

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

Lucia CODURELLI (PD), pur ringraziando il sottosegretario per la celerità con la quale è stata resa la risposta, sottolinea come l'interrogazione faccia seguito ad un precedente atto di sindacato ispettivo, in risposta al quale, il rappresentante del Governo aveva fornito le medesime rassicurazioni pronunciate nella seduta odierna alle quali, tuttavia, non erano seguiti concreti interventi. Sottolinea che

anche l'assessore ai trasporti della regione Lombardia ha fatto riferimento recentemente alla necessità di destinare gli avanzi di amministrazione della gestione governativa laghi al finanziamento delle spese di esercizio della gestione di navigazione sui laghi lombardi, paventando, in caso contrario, la possibile sospensione del servizio. Nel ricordare che anche il Ministro per il turismo ha in più occasioni assunto precisi impegni in proposito ai quali tuttavia non è stato dato seguito, ribadisce la necessità di destinare un adeguato stanziamento alla gestione governativa laghi, al fine di permettere l'esercizio dei servizi di trasporto, anche valutando l'opportunità di modificare in tal senso il decreto-legge « mille proroghe », all'atto della sua conversione in legge.

5-03940 Lovelli: Aumento dei pedaggi autostradali con particolare riguardo alle tratte del Piemonte che collegano il territorio piemontese con le regioni limitrofe.

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

Mario LOVELLI (PD), replicando, osserva che l'accurata ricostruzione normativa contenuta nella risposta del Governo mette in evidenza che il principio cardine cui è stata informata la regolazione dei pedaggi autostradali è quello di paramestrarne gli aumenti al tasso di inflazione, cosa che non è avvenuta per gli aumenti apportati ai pedaggi relativi alle autostrade piemontesi, quali, quelli concernenti le autostrade Torino-Novara, Torino-Piacenza e Torino-Ivrea che sono risultati pari, rispettivamente, al 12,38, al 9,83 e al 6,86 per cento, cioè ben al di sopra del tasso di inflazione. Nel riservarsi di approfondire la normativa del sovrapprezzo di cui alla legge n. 122 del 2010, osserva che l'applicazione della citata disciplina ha portato ad un incremento medio sulla rete nazionale pari al 3,7 per cento, che va sommato agli aumenti dei pedaggi. Pur

comprendendo che i beneficiari dei suddetti aumenti sono diversi, essendo il sovrapprezzo destinato all'ANAS, in sostituzione delle risorse precedentemente trasferite dallo Stato, e l'incremento dei pedaggi alle società di gestione autostradale, sottolinea che l'utenza, e in particolar modo quella pendolare, è stata costretta a subire aumenti assai consistenti, ai quali si aggiungeranno i pedaggi che entreranno in vigore tra pochi mesi e che interesseranno altre autostrade attualmente non soggette a pedaggiamento e numerosi raccordi autostradali. Ritiene che la questione fondamentale sulla quale la Commissione deve porre la propria attenzione sia quella dell'assenza di un controllo reale sull'applicazione di tali aumenti, dovuta, a suo giudizio, all'assenza di un'autorità di regolazione indipendente nel settore dei trasporti, la cui istituzione è stata oggetto di una proposta di legge a propria firma presentata sin dall'inizio della legislatura, della quale è stato avviato l'esame in sede referente. Nel rammentare che negli ultimi due anni i pedaggi delle autostrade piemontesi sono stati oggetto di consistenti aumenti, nell'ordine del 50 per cento rispetto alla tariffa originaria, ritiene che tali incrementi non siano stati commisurati unicamente alle opere infrastrutturali e manutentive. Ribadisce pertanto la necessità di istituire un'autorità indipendente che si occupi anche della verifica della corretta definizione degli incrementi dei pedaggi. In conclusione, giudica la risposta completa e dettagliata, ma insoddisfacente dal punto di vista politico, poiché da essa emerge un sostanziale disinteresse del Governo su un tema rilevante e strettamente legato allo sviluppo del Paese, quale quello oggetto della presente interrogazione.

5-03970 Pili: Necessità di destinare risorse alla regione Sardegna per la messa in sicurezza della rete ferroviaria, anche in relazione alla presenza di numerosi punti di criticità.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nel rispondere all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato

(vedi allegato 3), fa presente che all'interno del Piano nazionale della logistica è stato inserito, secondo le indicazioni della IX Commissione della Camera, anche il porto di Cagliari.

Mauro PILI (PdL), pur rilevando una certa difformità tra i dati contenuti nel documento depositato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e i dati forniti da RFI, cui fa riferimento la risposta del Governo, prende atto delle rassicurazioni del sottosegretario in ordine alla sicurezza del sistema ferroviario sardo e al monitoraggio sulle tratte ferroviarie oggetto della presente interrogazione. Ritiene che gli interventi realizzati dal 2005 a oggi – malgrado il monitoraggio sulle tratte ferroviarie della Sardegna e il sostanziale stato di sicurezza delle tratte stesse, che sembra emergere dalla risposta del Governo – siano risultati di fatto insufficienti, come dimostra il grave incidente che si è recentemente verificato sul tratto Chilivani-Sassari. Riguardo al tema delle risorse da destinare agli interventi, ricorda che sono state sottratte alla regione Sardegna, nell'ambito del PON trasporti, finanziamenti per 629 milioni di euro che potevano essere destinati a una serie di interventi infrastrutturali che, pur non attenendo strettamente al profilo della sicurezza, sarebbero risultati indispensabili per lo sviluppo della regione. Fa presente pertanto di aver proposto alla regione Sardegna di impugnare, sotto il profilo della costituzionalità, il contratto

di programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ferrovie dello Stato, posto che da esso, a suo avviso, risulta la sostanziale volontà di cancellare la regione dalla programmazione infrastrutturale nazionale. Infine, pur accogliendo con favore l'inserimento di una infrastruttura sarda nell'ambito del Piano nazionale della logistica, dianzi preannunciato dal sottosegretario Giachino, giudica inaccettabile che la regione medesima non sia destinataria dei citati finanziamenti e auspica, quindi, che il Governo metta in atto tutte le opportune iniziative volte a permettere gli investimenti infrastrutturali di cui la regione necessita.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 9.40.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-03606 *Graziano: Scarsa tempestività da parte della società Trenitalia nella risoluzione di eventi straordinari e mancanza di informazione e assistenza all'utenza viaggiante.*

ALLEGATO 1

5-03939 Codurelli: Riduzione di risorse per i servizi di navigazione sui laghi lombardi e possibilità di utilizzo degli avanzi di amministrazione conseguiti negli anni 2007-2008 dalla Gestione governativa laghi.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come noto, il disposto dell'articolo 7 sexies del decreto-legge 5/2009, convertito dalla legge 33/2009, prevede che gli avanzi di amministrazione degli anni 2007-2008 della gestione governativa laghi, vengano utilizzati per fronteggiare le spese di esercizio per la gestione dei servizi di navigazione lacuale per gli esercizi finanziari 2009 e 2010.

Nelle proposte di Bilancio 2011, è stato richiesto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti uno stanziamento per la Gestione Governativa Laghi di 26.500.000 euro pari alla somma me-

diamente necessaria per la copertura della sovvenzione di esercizio per i servizi di trasporto lacuale sui Laghi Maggiore, di Como e di Garda.

La legge di Bilancio 2011, di converso, ha assegnato solo una parte dell'importo pari a 16.836.156 euro.

Si assicura, in merito, che il Ministero è decisamente impegnato al fine di poter assicurare i rimanenti stanziamenti attraverso l'utilizzo dei fondi residui operando attraverso i provvedimenti di legge attualmente in fase di discussione in Parlamento.

ALLEGATO 2

5-03940 Lovelli: Aumento dei pedaggi autostradali con particolare riguardo alle tratte del Piemonte che collegano il territorio piemontese con le regioni limitrofe.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La normativa che regola la revisione annuale delle tariffe di pedaggio sulla rete autostradale in concessione ha come riferimento due delibere adottate dal CIPE, nel proprio ruolo di regolatore del sistema: la n. 319 del 1996 e la n. 39 del 2007, alle quali si affiancano le disposizioni di cui alla successiva legge n. 2 del 28 gennaio 2009.

L'articolo 21 del decreto legge n. 355 del 2003, convertito, con modificazioni, dalla l. 24 novembre 2006, n. 286, come successivamente modificato dal decreto legge n. 185 del 2008, convertito con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, prevede che le comunicazioni relative alle variazioni tariffarie, comprensive, ove previsto, della componente K investimenti, di cui alla delibera CIPE 15 giugno 2007, ovvero della componente X investimenti prevista dall'articolo 21 del decreto legge n. 355/2003, debbano essere inviate dalle società concessionarie ad ANAS S.p.A. entro il 31 ottobre di ogni anno.

L'articolo 3, comma 6, lett. b), della legge n. 21/2009 prevede, inoltre, che l'ANAS S.p.A., nei successivi 30 giorni, previa verifica della correttezza delle predette variazioni tariffarie, trasmetta le comunicazioni, corredate da una propria proposta, ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, i quali, di concerto, approvano o rigettano, con provvedimento motivato, le variazioni proposte nei 15 giorni successivi al ricevimento delle comunicazioni stesse.

In via preliminare, occorre precisare, che l'incremento autorizzato, dapprima nel maggio 2009, corrisponde a quello relativo all'anno 2009 sospeso in ragione

della suddetta legge 28 gennaio 2009, n.2 « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale », al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dei cittadini e delle imprese.

Per quanto riguarda gli incrementi posti in essere sul territorio della regione Piemonte, per gli anni 2009 e 2010, sono riconducibili allo schema che, per brevità di esposizione si rimette in allegato a disposizione della Commissione.

Ferma restando la disciplina dettata dalla normativa sopra richiamata, si evidenzia che gli adeguamenti tariffari annuali divergono per ciascuna società concessionaria, in quanto determinati secondo i contenuti dei rispettivi atti convenzionali con diversi piani di rientro, a seconda dell'entità degli investimenti effettuati.

I contratti che regolano le concessioni tra ANAS S.p.A. e le Società SATAP S.p.A. ATIVA S.p.A. sono stati stipulati, rispettivamente, in data 10 ottobre 2007 e 7 novembre 2007 ed approvati dall'articolo 8 duodecies del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59 convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101.

Nella riformulazione del piano finanziario delle suddette società concessionarie, parte integrante delle suddette convenzioni di concessione, si è proceduto alla determinazione delle tariffe che concorrono alla copertura degli investimenti effettuati dalle medesime società e, pertanto, all'individuazione degli aumenti da adot-

tare per ciascun anno. Gli ingenti investimenti sostenuti dalla concessionaria SA-TAP S.p.A. per l'adeguamento dell'autostrada Torino-Milano, ad esempio, trovano copertura nella specifica manovra tariffaria inserita nel piano finanziario.

In merito alle novità apportate del recente decreto legge 31 maggio 2010, n.78 recante misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e competitività economica, convertito con modificazioni nella legge 30 luglio 2010, n. 122, si conferma che non sono stati introdotti nuovi sovrapprezzi sulla rete autostradale in concessione.

La norma ha disposto solamente l'aumento della già esistente integrazione del canone annuo corrisposto direttamente ad ANAS S.p.A. ai sensi del comma 1020 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, disposta dall'articolo 19, comma 9-bis, del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78 convertito nella legge 3 agosto 2009, n. 102.

Il suddetto articolo 19, comma 9-bis, ha abrogato il vecchio sovrapprezzo di cui al comma 1021 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 dovuto ad ANAS quale corrispettivo forfetario delle sue prestazioni volte ad assicurare l'adduzione del traffico alle tratte autostradali in concessione, attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria, l'adeguamento ed il miglioramento delle strade e autostrade non a pedaggio in gestione alla stessa ANAS S.p.A., sostituendolo con un'integrazione calcolata sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo che ha usufruito dell'infrastruttura autostradale, in misura pari a 3 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B, ed a 9 millesimi di euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5.

Al comma 9-bis richiamato, si dispone che ANAS S.p.A. provveda a dar distinta evidenza nel proprio piano economico-finanziario dell'integrazione del canone suddetta ed a destinare tali risorse alla manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché all'adeguamento ed al miglioramento delle strade ed autostrade in gestione diretta. La medesima disposizione stabilisce, inoltre, che dall'applicazione di tale integrazione

non debbano derivare oneri aggiuntivi per gli utenti, e che i pagamenti dovuti ad ANAS S.p.A. a titolo di corrispettivo del contratto di programma, siano ridotti in misura corrispondente alle maggiori entrate derivanti dall'applicazione della presente disposizione.

Il recente decreto legge n. 78/2010, pertanto, all'articolo 15, nel ribadire che i pagamenti dovuti all'ANAS S.p.A. a titolo di corrispettivo del contratto di programma – parte servizi, sono ridotti in misura corrispondente alle maggiori entrate derivanti dal comma 4, ha disposto che: « la misura del canone annuo corrisposto direttamente ad ANAS S.p.A. ai sensi del comma 1020 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006 n. 296 e del comma 9 bis dell'articolo 19 del decreto legge 1° luglio 2009 convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009 n. 102, è integrata di un importo calcolato sulla percorrenza chilometrica pari a:

a) 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 3 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3,4 e 5 a decorrere dal primo giorno del secondo mese successivo a quello di entrata in vigore del citato comma 4;

b) 2 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 6 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3,4 e 5 a decorrere dal 1° gennaio 2011.

Si conferma, infine, il condiviso orientamento, in materia tariffaria, di ricondurre gli incrementi tariffari annuali al tasso d'inflazione reale così come previsto dal testo della legge 2/2009 laddove, all'articolo 3, comma 5, dispone che: « all'articolo 8-duodecies, comma 2. del decreto legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, dopo le parole « alla data di entrata in vigore del presente decreto » è aggiunto il seguente periodo: « Le società concessionarie, ove ne facciano richiesta, possono concordare con il concedente una, formula semplificata del sistema di adeguamento annuale delle ta-

riffe di pedaggio basata su di una percentuale fissa, per l'intera durata della convenzione, dell'inflazione reale, anche tenendo conto degli investimenti effettuati, oltre che sulle componenti per la specifica copertura degli investimenti di cui all'articolo 21, del decreto legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004 n. 47 nonché dei nuovi investimenti come individuati dalla direttiva approvata con deliberazione CIPE 15 giugno 2007, n. 39, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 197 del 25 agosto 2007 ovvero di quelli eventualmente compensati attraverso il parametro X della direttiva medesima.

Tale soluzione, ad oggi, è stata adottata da alcune Società concessionarie che, complessivamente, gestiscono circa il 60 per cento della rete autostradale italiana in concessione.

Il collegamento tra incrementi tariffari e tasso di inflazione reale è dimostrato, altresì, dalla diminuzione dell'incremento annuo medio calcolato sulle autostrade in concessione della regione Piemonte, ottenuto ponderando l'incremento tariffario annuo di ogni società concessionaria per i rispettivi introiti da pedaggio e riportato nello schema che, per brevità di esposizione, si rimette in allegato a disposizione della Commissione.

Si evidenzia, infine, che dal 1 gennaio 2011 le tariffe delle autostrade piemontesi sono state adeguate con i seguenti incrementi:

A4 Torino-Novara incremento del 12,38 per cento, A4 Novara est-Milano: incremento del 12,95 per cento, A21 Torino-Piacenza incremento del 9,83 per cento e A5 Torino-Ivrea incremento del 6,86 per cento.

ALLEGATO 1

Incrementi tariffari 2009-2011 regione Piemonte

Autostrada	Società concessionaria	Incremento 2009 (con decorrenza 1° maggio 2009)	Incremento 2010 (con decorrenza 1° gennaio 2010)	Incremento 2011 (con decorrenza 1° gennaio 2011)
A4 Torino-Novara est	SATAP S.p.A.	19,46%	15,29%	12,38%
A4 Novara est-Milano	SATAP S.p.A.	19,46%	15,83%	12,95%
A21 Torino-Piacenza	SATAP S.p.A.	12,63%	9,70%	9,83%
A5 Torino-Ivrea	ATIVA S.p.A.	6,57%	6,23%	6,86%

ALLEGATO 2

Incremento annuo medio calcolato sulle autostrade
in concessione della regione Piemonte

Incremento tariffario medio autostradale in concessione regione Piemonte	Anno 2009 (ponderato con introiti da pedaggio anno 2008)	Anno 2010 (ponderato con introiti da pedaggio anno 2009)	Anno 2011 (ponderato con introiti da pedaggio anno 2010)
	13,17%	10,88%	10,16%

ALLEGATO 3

5-03970 Pili: Necessità di destinare risorse alla regione Sardegna per la messa in sicurezza della rete ferroviaria, anche in relazione alla presenza di numerosi punti di criticità.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai « punti singolari » della rete ferroviaria sarda citati nell'interrogazione Ferrovie dello Stato S.p.A ha fatto conoscere che nell'elenco « piattaforme cedevoli » sono catalogati alcuni tratti di linea le cui problematiche – secondo il « sistema informatizzato » di rilevazione di cui si avvale Rete Ferroviaria Italiana – non sono legate a fenomeni geologici di cui monitorare l'evoluzione ma bensì ad una manchevolezza del binario dovuta ad inquinamento della massicciata. Tali problematiche sono state, nella maggior parte dei casi, risolte con interventi di rinnovo e risanamento. Inoltre, si fa presente che RFI sta provvedendo ad aggiornare correttamente l'elenco delle linee interessate da possibili rischi di questo tipo.

Nella catalogazione « erosioni fluviali » non viene nominata la linea Chilivani Sassari al km 33 – rilevata, invece, dal « sistema » di RFI – e per la quale è già stato predisposto il progetto definitivo dell'intervento di sistemazione all'esame, attualmente, del Genio Civile. Tutte le altre tratte ferroviarie a rischio erosioni indicate nell'elenco sono costantemente monitorate per valutarne l'evoluzione e le eventuali accelerazioni del fenomeno. Ad oggi non risultano importanti e pericolose criticità.

Le tratte ferroviarie segnalate nell'elenco « cadute massi » sono tutte monitorate attentamente ed attualmente non presentano particolari criticità. Inoltre dopo l'incidente del 19 dicembre 2009 di Scala di Giocca, RFI ha provveduto ad inserire nel « sistema informatizzato » di rilevazione anche la linea oggetto dell'evento per tenerla sotto costante osservazione.

Si sottolinea che dal 2005 ad oggi, per risolvere problemi legati a tutti questi tipi di fenomeni sono stati finanziati interventi di sistemazione sede ed opere d'arte per un totale di circa 16 milioni di euro.

Per quanto riguarda le risorse finanziarie di circa 629 milioni di euro, indicate nell'interrogazione in questione, si evidenzia che le stesse non si riferiscono al Contratto di Programma ma all'ammontare dei costi di progetti relativi a 5 varianti di tracciato i cui progetti preliminari sono stati redatti, secondo apposita delibera CIPE, e il cui finanziamento è stato spostato oltre l'arco di piano 2011-2015. Si tratta, comunque, di varianti finalizzate alla riduzione di tracciati e, quindi, di tempi di percorrenza e non ispirate a motivi di sicurezza, anche se la loro realizzazione contribuirebbe ad eliminare alcuni problemi esistenti.

INDICE GENERALE**VI Finanze**

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana revisori contabili (ASSIREVI), nell'ambito dell'esame del Libro verde – La politica in materia di revisione contabile: gli insegnamenti della crisi (COM(2010)561 definitivo)	3
---	---

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/14/CE relativa ai sistemi di garanzia dei depositi per quanto riguarda il livello di copertura e il termine di rimborso. Atto n. 314 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	3
---	---

IX Trasporti, poste e telecomunicazioni

INTERROGAZIONI:

Variazione nella composizione della Commissione	6
5-03939 Codurelli: Riduzione di risorse per i servizi di navigazione sui laghi lombardi e possibilità di utilizzo degli avanzi di amministrazione conseguiti negli anni 2007-2008 dalla Gestione governativa laghi	6
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	9
5-03940 Lovelli: Aumento dei pedaggi autostradali con particolare riguardo alle tratte del Piemonte che collegano il territorio piemontese con le regioni limitrofe	7
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	10
5-03970 Pili: Necessità di destinare risorse alla regione Sardegna per la messa in sicurezza della rete ferroviaria, anche in relazione alla presenza di numerosi punti di criticità ..	7
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	13
AVVERTENZA	8

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*

€ 1,00



16SMC0004250