



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

X LEGISLATURA

*ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE CONSILIARE N. 44 DEL 29 MARZO 2017
RELATIVA A:*

**MODIFICA ALLA NOTA DI AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO DI
ECONOMIA E FINANZA REGIONALE (DEFR) 2017-2019. DELIBERAZIONE
DEL CONSIGLIO REGIONALE 7 DICEMBRE 2016, N. 168. ARTICOLO 36,
COMMA 3, E ALLEGATO 4/1, PUNTO 6 DEL DECRETO LEGISLATIVO N.
118/2011.**



PUNTO 13 / 3 DELL'ODG DELLA SEDUTA DEL 14/02/2017

ESTRATTO DEL VERBALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 8 / CR del 14/02/2017

OGGETTO:

Modifica alla Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza Regionale (DEF) 2017-2019. Deliberazione del Consiglio regionale 7 dicembre 2016, n. 168. Articolo 36, comma 3, e Allegato 4/1, punto 6, del Decreto legislativo n. 118/2011. Proposta per il Consiglio regionale.

COMPONENTI DELLA GIUNTA REGIONALE

Presidente	Luca Zaia	Presente
Vicepresidente	Gianluca Forcolin	Presente
Assessori	Luca Coletto	Presente
	Giuseppe Pan	Presente
	Roberto Marcato	Presente
	Gianpaolo E. Bottacin	Presente
	Manuela Lanzarin	Presente
	Elena Donazzan	Presente
	Federico Caner	Presente
	Elisa De Berti	Presente
	Cristiano Corazzari	Presente
	Segretario verbalizzante	Mario Caramel

RELATORE ED EVENTUALI CONCERTI

GIANLUCA FORCOLIN

STRUTTURA PROPONENTE

SEGRETERIA GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE

APPROVAZIONE:

Sottoposto a votazione, il provvedimento è approvato con voti unanimi e palesi.

OGGETTO: Modifica alla Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2017-2019. Deliberazione del Consiglio regionale 7 dicembre 2016, n. 168. Articolo 36, comma 3, e Allegato 4/1, punto 6, del Decreto legislativo n. 118/2011. Proposta per il Consiglio regionale.

Il Vice Presidente Gianluca Forcolin riferisce quanto segue.

Il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) è lo strumento di programmazione regionale previsto dal decreto legislativo 23 giugno 2011 n. 118 recante "*Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli Enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42*", e successive modificazioni ed integrazioni.

Il decreto legislativo sopra citato prevede, all'articolo 36, comma 3, che le Regioni ispirino la propria gestione al principio della programmazione, adottando, a tal fine, il bilancio di previsione finanziario, riferito ad un orizzonte temporale almeno triennale, elaborato sulla base delle linee strategiche e delle politiche contenute nel DEFR.

Con deliberazione della Giunta regionale 29 giugno 2016, n. 58/CR, è stato adottato il DEFR 2017-2019 della Regione del Veneto, provvedimento trasmesso, con nota del 30 giugno 2016, prot. 256414, al Consiglio regionale per la successiva approvazione mediante atto deliberativo.

Il DEFR 2017-2019 descrive il quadro congiunturale internazionale, nazionale e regionale, e rappresenta il contesto economico finanziario, sociale e territoriale veneto e il quadro di riferimento per la spesa; espone, inoltre, le linee programmatiche, organizzate in 18 Missioni, che rappresentano le funzioni principali e le finalità strategiche perseguite dall'Amministrazione nel medio periodo in coerenza ed in attuazione del Programma di Legislatura.

Nell'ambito di ogni Missione sono stati individuati i Programmi, corrispondenti alla relativa articolazione del Bilancio regionale, che si intendono attivare e che rappresentano gli indirizzi dell'azione amministrativa, volti a perseguire le finalità delle Missioni, per il triennio di riferimento, individuandone i relativi risultati attesi.

Con deliberazione della Giunta regionale 24 ottobre 2016, n. 105/CR, è stata adottata la Nota di aggiornamento al DEFR 2017-2019, approvata con deliberazione del Consiglio regionale 7 dicembre 2016, n. 168.

La Nota di aggiornamento del DEFR 2017-2019 recepisce, ove pertinente, quanto contenuto nella Nota di aggiornamento del DEF nazionale, aggiorna i contenuti del DEFR, in particolare per quanto riguarda lo scenario economico e sociale e di finanza regionale, e contiene gli obiettivi strategici dell'azione regionale, dando attuazione al principio della programmazione ai sensi del citato articolo 36 del D. Lgs. n. 118/2011.

In particolare, nella descrizione della Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" si evidenzia come "Il Veneto assume una posizione strategica in un vasto intreccio di percorsi, traffici, rapporti e relazioni che spaziano dall'estremo Oriente a tutta l'Europa, collocandosi tra assi viari fondamentali per lo sviluppo degli scambi e interessati da importanti corridoi europei. È quindi opportuno mirare al completamento degli assi fondamentali della viabilità di grande comunicazione, al fine di integrarli nel sistema nazionale europeo e di separare i traffici di lunga percorrenza da quelli locali. Nel contempo vanno garantiti il pubblico interesse e la sostenibilità economico-finanziaria degli interventi infrastrutturali, con lo scopo di convogliare gli

sforzi alla realizzazione delle opere effettivamente necessarie per il miglioramento della rete viaria primaria e dei collegamenti con i corridoi europei”.

Nella descrizione del Programma 5, contenuto nella Missione 10, si sottolinea che “S'intendono proseguire gli interventi di rilevanza strategica regionale e sovra regionale, migliorando le interconnessioni tra le reti stradali dei Corridoi Europei, le reti stradali nazionali e quelle del territorio veneto, al fine di soddisfare i fabbisogni di accessibilità e mobilità delle diverse aree regionali, nell'ottica di rilanciare le politiche per le città e quelle delle filiere produttive, in particolare del turismo”.

In tale contesto, ed in attuazione di quanto sopra rappresentato, si colloca l'obiettivo strategico 10.05.01 “Completare la realizzazione della superstrada Pedemontana veneta”. Nella descrizione dell'obiettivo, si evidenzia come “Con la realizzazione della superstrada Pedemontana Veneta si intende assicurare il miglioramento dell'accessibilità del territorio veneto contenendo i tempi di percorrenza sulla rete stradale nonché decongestionare la rete stradale ordinaria riducendo conseguentemente i livelli di inquinamento atmosferico generato da situazioni di congestione del traffico. Il raggiungimento di tale obiettivo viene perseguito in attuazione della convenzione di concessione per la realizzazione della superstrada Pedemontana in data 20/10/2009 sottoscritta tra il Commissario Delegato e il Concessionario, e l'atto aggiuntivo del 18/12/2013”.

La realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta costituisce l'intervento infrastrutturale più importante attualmente in corso in Italia e opera strategica per il Veneto, considerata la valenza infrastrutturale, l'estensione territoriale, le caratteristiche socio-economiche dei territori attraversati, i distretti produttivi su cui insiste, l'importo dei lavori, il numero di imprese e delle maestranze coinvolte e, quindi, il forte e decisivo impulso positivo che tale opera può apportare per lo sviluppo economico e per l'occupazione del Veneto. Essa parte dalla A4 Milano - Venezia in corrispondenza del casello autostradale di Montebelluna (VI) e, dopo aver intersecato la A31 "Valdastico", termina nella A 27 "Venezia - Belluno" a Spresiano (TV), con un percorso complessivo di circa 94 km., cui si aggiungono 68 km. circa di viabilità ordinaria di collegamento.

Il progetto della Superstrada ha l'obiettivo anche di riordinare e riorganizzare l'intero sistema viario del territorio di riferimento per migliorare i livelli complessivi di qualità e sicurezza, in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a livello locale. L'inserimento sul territorio della Superstrada Pedemontana Veneta, che interessa 38 Comuni veneti, di cui 24 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso, consentirà modificazioni rilevanti all'assetto della mobilità sia sui territori prossimi al tracciato, che sull'intero Nord-Est, contribuendo alla gerarchizzazione dell'intero sistema viario. L'intervento permetterà, quindi, una migliore accessibilità, facendo sì che gli attori locali possano raggiungere in modo più diretto ed in tempi più brevi i mercati esterni.

L'opera è inserita nella programmazione nazionale del Programma delle Infrastrutture strategiche di cui alla cosiddetta Legge Obiettivo, sin dalla prima delibera di programma risalente al 2001 (Delibera CIPE n. 121/2001) e nella programmazione comunitaria, rientrando nella rete TEN -T quale intervento parte del Corridoio Mediterraneo (est - ovest) che interessa l'intera pianura padana.

L'iter di approvazione del progetto, dei lavori ed il percorso per l'affidamento in concessione dell'opera risulta particolarmente complesso ed articolato.

A tal fine, si rinvia in particolare:

- all'art. 10, comma 3 della Legge 17 maggio 1999, n. 144 che ha definito la procedura da attuare per l'affidamento in concessione di costruzione e gestione della Pedemontana Veneta;
- all'art. 145, comma 75 della Legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Legge Finanziaria 2001) che ha disposto che la Pedemontana Veneta "può essere realizzata anche come superstrada";
- all'Accordo Quadro stipulato a Venezia il 9 agosto 2001 fra Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Veneto, con il quale il Governo si è impegnato al trasferimento delle risorse stanziare con la Finanziaria statale 1999, alla Regione Veneto - trasferimento poi

avvenuto con la Finanziaria 2001 - e la Regione Veneto si è impegnata ad attivare le procedure per la realizzazione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, provvedendo in sede di Finanziaria regionale 2002 ad integrare gli stanziamenti pubblici eventualmente necessari;

- alla Legge 28 dicembre 2001, n. 448 (Legge Finanziaria 2002) che ha disposto che il limite di impegno quindicennale, di cui all'art. 50, comma 1, lettera g) della Legge 23 dicembre 1998, n. 448, per la costruzione della superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, è assegnato alla Regione Veneto;
- alla Delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121, "Legge Obiettivo: 1° Programma delle Infrastrutture strategiche" che ha individuato, tra gli altri interventi strategici di preminente interesse nazionale, la Pedemontana Veneta (tratte est ed ovest). Tale inserimento nel Programma risulta essere confermato anche nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2015;
- all' "Intesa Generale Quadro" intervenuta il 24 ottobre 2003 tra Governo e la Regione Veneto, in cui la Pedemontana Veneta (tratte Est ed Ovest), è inserita tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale per le quali concorre l'interesse regionale";
- al bando di avviso pubblico per la ricerca di eventuali altri proponenti pubblicato dalla Regione Veneto, ai sensi della Legge regionale n. 15/2002, in conseguenza della proposta di progettazione, costruzione e gestione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, presentata dalla società Pedemontana Veneta SpA in data 31 dicembre 2003 in qualità di proponente (ai sensi dell'art. 37bis della Legge 11 febbraio 1994, n. 109 e s.m.i.);
- alla dichiarazione, ai sensi dell'art. 37ter della Legge n. 109/1994, di pubblico interesse della proposta presentata dalla società Pedemontana Veneta SpA ed aggiornata in data 25 novembre 2004, da parte della Giunta regionale con deliberazione della Giunta regionale 31 dicembre 2004, n. 3858;
- alla Delibera n. 96 del 29 marzo 2006 del CIPE, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del D.Lgs n. 190/2002, come modificato e integrato dal D.Lgs n. 189/2005, di approvazione, con le numerose prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del progetto preliminare della "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta" (per un importo complessivo di euro 1.989.688.000,00, di cui euro 1.136.000.000,00 per lavori ed euro 853.688.000,00 per somme a disposizione) e della compatibilità ambientale dell'opera, oltre al perfezionamento, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere;
- all'avvio delle procedure di gara ad evidenza pubblica ai sensi dell'art. 155 del D.Lgs n. 163/2006 per l'individuazione del soggetto aggiudicatario della concessione di progettazione, costruzione e gestione della Superstrada, oltre all'aggiornamento progettuale della proposta del promotore, adeguata alle prescrizioni poste dal CIPE, da parte della Giunta regionale con successive deliberazioni 7 agosto 2006, n. 2533, e 17 ottobre 2006, n. 3185;
- all'aggiudicazione definitiva con deliberazione della Giunta regionale 30 giugno 2009, n. 1934, a favore dell'offerta presentata dal Consorzio stabile SIS SCpA capogruppo-mandataria, con ItinereInfraestructuras .A. associata-mandante, in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 3944/2009, in esito a contenzioso giurisdizionale, che ha disposto, per l'effetto, l'obbligo della Regione Veneto di aggiudicare la gara all' ATI Consorzio Stabile SIS con ItinereInfraestructurasS.A.;
- al D.P.C.M. 31 luglio 2009 che ha provveduto a dichiarare lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza;
- all'O.P.C.M. n. 3802 del 15 agosto 2009, con la quale è stato successivamente nominato un Commissario Delegato ai sensi dell'art. 5 della Legge 24 febbraio 1992, n. 225;
- alla Convenzione sottoscritta, in data 21 ottobre 2009, tra il Commissario Delegato e il Concessionario "ATI Consorzio Stabile SIS Società consortile per azioni - ItinereInfraestructura S.A.", per l'affidamento della concessione per la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché la costruzione e la gestione della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta;
- al Decreto n. 10 del 20 settembre 2010 il Commissario delegato ha approvato il Progetto definitivo e la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza;
- alla deliberazione della Giunta regionale n. 2260 del 10 dicembre 2013 di approvazione dell'Atto aggiuntivo alla Convenzione;
- al D.P.C.M. 1° dicembre 2014, con cui l'incarico del Commissario Delegato è stato prorogato fino al 31 dicembre 2016.

8 CR 14 FEB. 2017

Con deliberazione della Giunta regionale 6 dicembre 2016, n.2027, al fine di rafforzare la struttura regionale per accelerare l'iter di realizzazione dell'arteria, è stata istituita, ai sensi dell'art. 19 della Legge regionale 31 dicembre 2012, n. 54, e ss.ii.mm, la Struttura di Progetto "Superstrada Pedemontana Veneta".

Con deliberazione 30 dicembre 2016, n. 2302, la Giunta regionale ha adottato alcune misure urgenti, atte a garantire il subentro della gestione dell'opera in via ordinaria.

Dal 1° gennaio 2017, in assenza degli opportuni provvedimenti governativi, è cessata la gestione commissariale e la Regione è subentrata nella gestione dell'opera in via ordinaria.

Con deliberazione della Giunta Regionale 19 gennaio 2017, n. 31, è stato conferito l'incarico di Direttore della Struttura di Progetto "Superstrada Pedemontana Veneta".

Con deliberazione della Giunta regionale 19 gennaio 2017, n. 32, è stata istituita la figura di Commissario "regionale", di cui all'art. 20 del D.L. n. 185/2008, come convertito con L. n. 2/2009, al fine di garantire il miglior assolvimento delle funzioni di vigilanza, di monitoraggio e di impulso, ed è stato istituito il Comitato scientifico di cui dall'art. 5 della L.R. n. 12/1991 con funzioni di supporto tecnico scientifico; infine, è stato istituito, per il miglior coordinamento dei lavori, il "Board "Superstrada Pedemontana Veneta".

Con la costruzione dell'opera, finanziata con finanza di progetto, ancora in corso (ne risulta, alla data odierna, realizzata una parte corrispondente a quasi il 30%), sono emerse criticità derivanti dall'assenza di soggetti operanti nel mercato finanziario disponibili a supportare l'opera, non apparendo il progetto sufficientemente remunerativo, sulla base di stime di traffico inferiori a quelle originariamente effettuate, valutazione condivisa anche da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e da BEI, situazione che ha impedito, ad oggi, di addivenire al "closing finanziario".

Al fine di scongiurare il rischio di interruzione dei lavori, con conseguenze di assoluta gravità in termini di danno ambientale, contenzioso, possibili riflessi di carattere erariale e ripercussioni economico e sociali, si ritiene assolutamente necessario porre in essere tutte le relative azioni necessarie, in via cautelativa e prudentiale per la Regione stessa e, quindi, per il suo territorio e per la collettività amministrata, avviando una procedura, con l'urgenza del caso, nel pubblico interesse del completamento dell'opera.

L'operazione di rivisitazione del Piano Economico e Finanziario dell'opera, nell'ottica di un suo riequilibrio complessivo, è finalizzata anche ad evitare, cautelativamente per la Regione, oneri finanziari a carico dell'Ente non determinati o determinabili.

L'avvio di tale procedura è anche motivato dalla disponibilità, già formalizzata e a seguito di una lunga trattativa, del concessionario ad addivenire, nel rispetto del contratto originario, ad una revisione del Piano Economico Finanziario conveniente per l'Amministrazione regionale, revisione che prevede, fra l'altro, che l'originario canone di disponibilità pari a euro 29 milioni + 22% a titolo di IVA annui (pari a circa 35,38 milioni di euro IVA inclusa) per quindici anni, a partire dall'entrata in esercizio della superstrada, corrispondenti a complessivi euro 436 milioni + 22% a titolo di IVA, ossia circa 532 milioni di euro, IVA inclusa, sia sostituito, ove la revisione prospettata sia completata, da un contributo in conto/capitale – in conto costruzione di 300 milioni di euro nel 2018 con conseguente risparmio complessivo, per le finanze regionali, di circa ben 232 milioni di euro (senza considerarne la attualizzazione).

Giova, altresì, rappresentare che la Regione del Veneto ha illustrato l'ipotesi di revisione contrattuale nel corso di una audizione formale dinnanzi al Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) in data 8 febbraio u.s..

Tutto ciò premesso, considerata la nota del 14 febbraio 2017, prot. nr. 59882, con cui la Segreteria Generale della Programmazione prende atto della proposta di Piano Economico Finanziario sottoscritta il 13 febbraio 2017 e protocollata al nr. 59444 da parte del Concessionario della Super Strada Pedemontana Veneta, si ritiene necessario integrare il già citato obiettivo contenuto nella Nota di aggiornamento del DEFR 2017-

2019 rubricato al numero 10.05.01 "Completare la realizzazione della superstrada Pedemontana veneta", aggiungendo, alla fine della descrizione dell'obiettivo, le seguenti parole: *"Richiamato che a far data dal 1° gennaio 2017 la Regione è subentrata, a seguito del venir meno della fase commissariale, nella gestione dell'opera, l'attuazione della medesima - valutati la valenza infrastrutturale, l'estensione territoriale, le caratteristiche socio-economiche dei territori attraversati, i distretti produttivi su cui insiste, l'importo dei lavori, il numero di imprese e delle maestranze coinvolte e, quindi, il forte e decisivo impulso positivo che tale opera può apportare per lo sviluppo economico e per l'occupazione del Veneto - assume importanza di assoluta strategicità per la Regione. Il completamento dell'opera sarà effettuato anche con la revisione, nel rispetto del contratto originario, del Piano Economico Finanziario, soprattutto al fine di evitare, in via prudenziale, oneri finanziari a carico dell'Amministrazione regionale non determinati o determinabili e nel perseguimento del pubblico interesse, e con il riconoscimento di un contributo regionale di euro 300 milioni in conto capitale - in conto costruzione, che si somma a quello statale, che viene finanziato con il ricorso a nuovo indebitamento. L'ipotesi di revisione prospettata è stata oggetto di audizione formale dinanzi al Consiglio dell'ANAC in data 8 febbraio 2017"*.

Il sostegno finanziario regionale di tale investimento infrastrutturale si giustifica anche in considerazione del fatto che pure il Veneto, come emerge dai dati dei Conti pubblici territoriali, soffre della carenza di investimenti pubblici fissi dal 2009 al 2014, che si sono dimezzati, a causa delle misure di finanza pubblica nazionale che negli ultimi dieci anni, prima in materia di rispetto dei ferrei limiti del Patto di Stabilità Interno e poi, oggi, in materia di ancor più severe prescrizioni in ordine al rispetto del cd Fiscal Compact, ossia il pareggio di bilancio costituzionalmente normato per l'eurocompatibilità dei saldi di finanza pubblica nazionali e territoriali e hanno fortemente impedito alle Regione e, più in generale, alle Autonomie locali di poter finanziare e realizzare investimenti pubblici sui propri territori.

A livello territoriale, regionale e locale, gli investimenti pubblici assumono un ruolo essenziale, anche come catalizzatori degli investimenti privati. Emerge in modo chiaro che gli investimenti fissi pubblici sono fortemente connessi alle azioni che le Regioni e le Autonomie locali possono mettere in campo.

In attesa che anche in Italia si giunga ad un ripensamento sulla sostenibilità degli attuali livelli di redistribuzione territoriale (il residuo fiscale del Veneto rimane attestato a 17,6 miliardi di euro annui, nella media 2010-2014, con un contributo netto pro-capite di 3.600 euro) è indispensabile, pertanto, pensare in Veneto al rilancio degli investimenti, in primis delle opere infrastrutturali più importanti, prioritarie e strategiche, quale, per l'appunto, la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta.

Per le ragioni già sopra illustrate, cessata dal 1° gennaio 2017 la gestione commissariale di tale opera e, quindi, attribuita la realizzazione della stessa alla competenza della Regione, tale completamento non può non essere un obiettivo regionale strategico per soddisfare i bisogni di mobilità, di accrescere la competitività e lo sviluppo del territorio veneto, con sensibili benefici occupazionali, e dei livelli di attività delle imprese.

La Regione del Veneto, considerato che la Super Strada Pedemontana Veneta rappresenta attualmente l'opera pubblica attualmente più importante in Italia la cui realizzazione non comporterà effetti benefici solo per il Veneto, bensì per tutta Italia, con un rilevante effetto positivo sul PIL veneto e anche nazionale oltre che sull'occupazione veneta e nazionale, ha istaurato una serrata e solidale trattativa per ottenere dal Governo nazionale l'impegno a continuare a sostenere con risorse finanziarie statali la realizzazione di tale infrastruttura viabilistica.

Quindi, per tutti i motivi sopra illustrati, per evitare il blocco dei cantieri, in assenza di ulteriori trasferimenti specifici da parte dello Stato e in attesa di un riscontro positivo da parte del Governo nazionale all'istanza della Regione del Veneto che lo Stato continui a sostenere finanziariamente la realizzazione dell'opera pubblica attualmente più importante del Paese, la Regione si impegna, in via prudenziale, a fornire il predetto sostegno finanziario, di euro 300 milioni nel 2018, a titolo di contributo in conto capitale - in conto costruzione, necessario per la rivisitazione del "closing", al fine di garantire il buon esito della conclusione dell'opera.

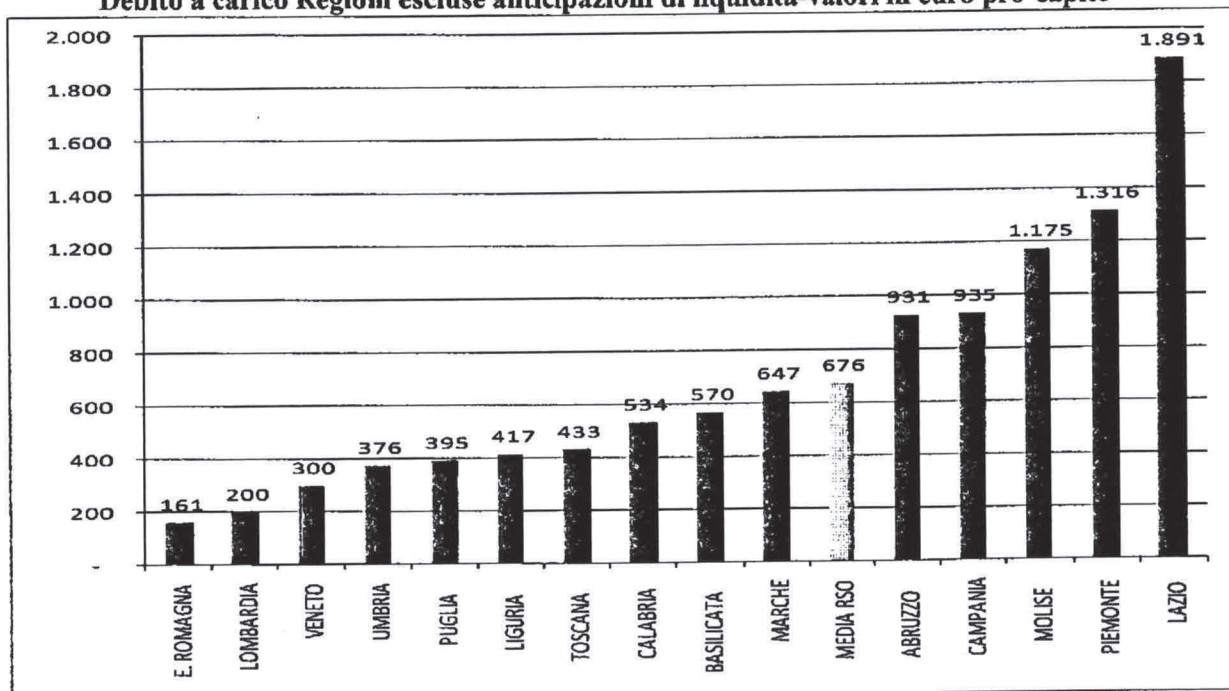
8 CR 14 FEB. 2017

Pertanto, la Regione ritiene doveroso mettere in campo il necessario sostegno al completamento della Superstrada Pedemontana Veneta, anche con il ricorso all'attivazione di nuovo indebitamento.

Tale apporto si configura con un'operazione di ricorso al mercato finanziario pari a 300 milioni di euro, in osservanza alle disposizioni normative contenute nella Legge n. 350/2003 e sue ss.ii.mm. e nel D.lgs. 118/2011 e sue ss.ii.mm..

In particolare, la Regione del Veneto, in merito al proprio livello di indebitamento, tenendo conto anche della su citata manovra di nuovo ricorso al mercato dei capitali per complessivi euro 300 milioni di euro per il finanziamento del citato contributo in conto capitale – in conto costruzione per la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta, risulta comunque essere la Regione italiana con uno dei migliori livelli di indebitamento, come si evince dalla seguente rappresentazione grafica:

Debito a carico Regioni escluse anticipazioni di liquidità-valori in euro pro-capite



Fonte: Corte dei Conti (2016) Relazione sulla gestione finanziaria delle Regioni-anno 2014; per il Veneto dati aggiornati con Indebitamento previsto nel 2018.

Nel contempo corre l'obbligo di evidenziare che i ripetuti interventi correttivi dei conti di finanza pubblica, soprattutto in tema di contenimento delle spese delle Regioni e degli enti locali, comportano l'innalzamento del contributo chiesto alle Regioni nel 2017, derivante dalle manovre 2014-2016 a ben 8.192 milioni di euro (di cui 5.500 milioni a carico degli stanziamenti tendenziali della sanità), con una stima a carico della Regione del Veneto di 662 milioni.

La mancata intesa tra Regioni a statuto ordinario e Governo per il 2017 su cui è attualmente in corso un serrato confronto, nonostante la "mitigazione" data dalla soppressione di fondi del bilancio statale ancora non ripartiti alle Regioni, ha comportato un ulteriore taglio ai trasferimenti in importanti settori dei servizi sociali (fondo non autosufficienza, fondo politiche sociali, fondo affitti, edilizia scolastica, edilizia sanitaria, trasporto pubblico locale): per le RSO il taglio è di 555 milioni di euro, di cui circa 44 milioni di euro a carico del Veneto (taglio di risorse correnti che, considerato il fondo nazionale del Tpl che assicura annualmente il finanziamento dei contratti di servizio in materia di trasporto pubblico locale, si innalza addirittura fino a ben 56 milioni di euro a carico del Veneto).

La tabella che segue riporta il dettaglio dei trasferimenti oggetto di riduzione:

Tagli ai trasferimenti statali alle Regioni per l'anno 2017 ed effetti sul Veneto

milioni di euro

	STANZIAMENTO DDL BILANCIO STATALE 2017	quota di accesso del Veneto ai riparti	STIMA ASSEGNAZIONE 2017 VENETO PRE-TAGLI	RIDUZIONE TRASFERIMENTO	QUOTA DA TRASFERIRE ALLE REGIONI NEL 2017 DOPO I TAGLI	STIMA ASSEGNAZIONE 2017 VENETO POST-TAGLI	STIMA TAGLIO 2017 PER IL VENETO
	A	b	C=b*A	D	E	F=b*E	G=C-F
SOMMA PER EROGAZIONE GRATUITA LIBRI DI TESTO	103,0	4,9%	5,1	70,0	33,0	1,6	3,4
SOMME DA ASSEGNARE ALLE REGIONI PER INTERVENTI NEL CAMPO DEL MIGLIORAMENTO GENETICO DEL BESTIAME, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA TENUTA DEI LIBRI GENEALOGICI ED AI CONTROLLI FUNZIONALI	8,3	7,4%	0,6	5,7	2,7	0,2	0,4
SOMME DA ASSEGNARE ALLE REGIONI PER INTERVENTI NEI SETTORI DELL'AGRICOLTURA, DELL'AGROINDUSTRIA E DELLE FORESTE E DI ALTRE ATTIVITA' TRASFERITE IN ATTUAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 143/1997	14,2	7,4%	1,0	9,6	4,5	0,3	0,7
FONDO NAZIONALE PER IL SOSTEGNO ALL'ACCESSO ALLE ABITAZIONI IN LOCAZIONE	-	-	-	-	0,0	-	-
FONDO INQUILINI MOROSI	36,0	5,7%	2,1	24,5	11,5	0,7	1,4
FONDO DA RIPARTIRE PER LE POLITICHE SOCIALI	311,6	8,7%	27,1	211,8	99,8	8,7	18,4
FONDO PER LE NON AUTOSUFFICIENZE	500,0	9,0%	45,1	50,0	450,0	40,5	4,5
FONDO UNICO PER L'EDILIZIA SCOLASTICA	20,0	3,7%	0,7	13,6	6,4	0,2	0,5
EDILIZIA SANITARIA	195,0	8,7%	17,0	100,0	95,0	8,3	8,7
TOTALE TRASFERIMENTI DA UTILIZZARE PER IL TAGLIO SNF	1.188		99	485	703	61	38

ULTERIORE TAGLIO (EMENDAMENTO 3 INTESA 9/02/17)

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	4.859,0	8,2%	400,4	69,5	4789,5	394,7	5,7
---------------------------	---------	------	-------	------	--------	-------	-----

TOTALE TAGLIO TRASFERIMENTI				554,7			43,9
------------------------------------	--	--	--	--------------	--	--	-------------

Nota: Il taglio dei trasferimenti correnti in materia di trasporto pubblico locale è ancor più pesante se si confronta lo stanziamento 2017 del Bilancio dello Stato 2016-2018 (pari a complessivi euro 5.015.482.000,00) con lo stanziamento 2017 del Bilancio dello Stato 2017-2019 dopo il su citato taglio di 70 milioni di euro (pari a complessivi euro 4.789.506.000,00 finali), con un conseguente taglio reale complessivo di risorse correnti statali a finanziamento del fondo per il trasporto pubblico locale (che finanzia i contratti di trasporto) di addirittura circa 226 milioni di euro (quindi per il Veneto un taglio finale complessivo di circa 18 milioni di euro, che peserà pesantemente sulle aziende di trasporto pubblico locale).

La tabella seguente evidenzia la progressiva riduzione degli stanziamenti sul bilancio statale per gli investimenti nel settore della mobilità, in particolare nel trasporto pubblico locale:

Stanziamenti del bilancio dello Stato per la mobilità

milioni di euro

	2016	2017	2018	2019	NOTE
FONDO PER L'ACQUISTO DI VEICOLI ADIBITI AL MIGLIORAMENTO DEI SERVIZI OFFERTI PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (cap. 7251 MIT)	125	50	50	50	
FONDO PER LA PROMOZIONE E IL SOSTEGNO ALLO SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (cap. 7254 MIT)	0	0	0	0	
CONTRIBUTI PER L'ACQUISTO E LA SOSTITUZIONE DI AUTOBUS, NONCHE' PER L'ACQUISTO DI ALTRI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO DI PERSONE (cap. 7241 MIT)	9	5	2	0	gli importi stanziati a bilancio sono per gli ultimi due anni dei contributi (2017 e 2018) e ormai sono molto ridotti. Ai sensi dei decreti ministeriali la riduzione è infatti pari al 97,35% e la Regione Veneto fa fronte con risorse proprie al pagamento degli oneri dei mutui dalla seconda metà del 2011.
FONDO PER IL FINANZIAMENTO DEGLI INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITA' CICLISTICA (cap. 7580 MIT)	2	2	0	0	

Fonte: per il 2016: Bds 2016; per il 2017-2019: Bds 2017

Per effetto dei tagli alla finanza regionale, gli stanziamenti che compongono la manovra autonoma di bilancio della Regione del Veneto sono passati da circa 1.617 milioni di euro del 2010 a circa 966 milioni di euro del 2017, con una riduzione del 40%.

Le Regioni hanno dovuto faticare molto affinché il Governo acconsentisse ad includere nell'Intesa Stato-Regioni 2017 l'abrogazione della norma della legge di bilancio 2017 che, avverso agli elementari principi di autonomia finanziaria ed al pronunciamento della Corte Costituzionale (sent. 79/2014), prevede il riversamento di entrate tributarie regionali come contributo al risanamento.

La compressione delle spese regionali potrà essere ancora più marcata a partire dal 2018, quando il taglio previsto di 2.700 milioni di euro (al netto del taglio programmato ai tendenziali della sanità di 7.000 milioni di euro), non potrà essere assorbito nemmeno in parte dalle economie di fondi statali destinati alle Regioni, come accaduto nel 2017.

Il calo delle spese ha interessato, soprattutto, le spese in conto capitale, in particolar modo gli investimenti fissi, dei quali le Amministrazioni locali (nelle classificazioni Istat è il comparto che comprende Regioni, Enti locali ed Enti sanitari) detengono una quota consistente sul totale delle Amministrazioni Pubbliche (nel 2015: 59%) contro il 40% delle amministrazioni centrali. Secondo l'Istat, dal 2009 al 2015, gli investimenti pubblici si sono ridotti del 32%, passando in termini nominali da 54,1 a 36,9 miliardi di euro.

Spese in conto capitale per comparto della P.A.: confronto 2015-2009

	2009			2015			Variazione assoluta 2015-2009			Variazione % 2015-2009		
	Investimenti fissi lordi	Altre spese in conto capitale(*)	Totale spese in conto capitale	Investimenti fissi lordi	Altre spese in conto capitale(*)	Totale spese in conto capitale	Investimenti fissi lordi	Altre spese in conto capitale(*)	Totale spese in conto capitale	investim entii fissi lordi	Altre spese in conto capitale(*)	Totale spese in conto capitale
	milioni di euro			milioni di euro			milioni di euro			%		
Amministrazioni pubbliche	54.163	27.623	81.786	36.943	31.013	67.956	-17.220	3.390	-13.830	-32%	12%	-17%
Amministrazioni centrali	23.625	30.089	53.714	14.952	27.626	42.578	-8.673	-2.463	-11.136	-37%	-8%	-21%
Amministrazioni locali	29.245	20.647	49.892	21.718	9.986	31.704	-7.527	-10.661	-18.188	-26%	-52%	-36%
Amministrazioni regionali	4.882	23.336	28.218	3.702	11.359	15.061	-1.180	-11.977	-13.157	-24%	-51%	-47%
Amministrazioni provinciali	2.560	459	3.019	1.303	208	1.511	-1.257	-251	-1.508	-49%	-55%	-50%
Amministrazioni comunali	14.472	1.910	16.382	10.426	1.814	12.240	-4.046	-96	-4.142	-28%	-5%	-25%
Enti sanitari	4.217	0	4.217	2.549	58	2.607	-1.668	58	-1.610	-40%	-	-38%
Enti di previdenza	1.293	0	1.293	273	2.200	2.473	-1.020	2.200	1.180	-79%	-	91%

Fonte: Istat

(*) somma delle seguenti voci: Acquisizioni nette di attività non finanziarie non prodotte, Contributi agli investimenti, Altri trasferimenti in c/capitale

La flessione ha interessato anche il comparto delle autonomie territoriali: stretti da tagli alle risorse, dalle reiterate politiche di accentramento dell'intervento pubblico, e dalle regole stringenti del patto di stabilità, anche gli enti territoriali hanno dovuto registrare la compressione della parte più flessibile della spesa, rappresentata dagli investimenti (-26% dal 2009 al 2015).

Inoltre, a differenza delle regole sul patto di stabilità, che rendevano difficoltosa la fase finale degli investimenti, quella legata ai pagamenti, cioè il pareggio di bilancio, imposto alle Regioni dal 2015 (Fiscal Compact), ha addirittura introdotto forti limitazioni "a monte" sulla programmazione degli investimenti.

A ciò si aggiunge che l'avanzo di amministrazione di parte capitale, come quello corrente, non è iscrivibile tra le entrate finali e, quindi, non può essere destinato, in presenza dell'obiettivo di pareggio di bilancio, se non parzialmente, al sostegno degli investimenti, dato che le relative spese dovrebbero sostituirne altre, dotate tuttavia, di caratteristiche di relativa rigidità e incomprimibilità.

Si deve, altresì, ricordare che la Regione del Veneto, dal 2010 ad oggi, ha sempre evitato l'utilizzo della leva tributaria, in controtendenza rispetto a quanto fatto dalle altre Regioni a statuto ordinario. Ciò è

stato reso possibile grazie al comportamento efficiente tenuto nella gestione finanziaria, dimostrato anche dai risultati sopra elencati:

- a) rispetto dei limiti imposti prima dal patto di stabilità e poi dalle regole del pareggio di bilancio;
- b) la spesa corrente pro capite del Veneto è la più bassa d'Italia (2.071 euro contro una media del nord di 2.285 e una media delle Regioni RSO di 2.425)^[1];
- c) la spesa di funzionamento della Regione Veneto (Organi istituzionali, Personale e Acquisto di beni e servizi), è la più bassa tra le Regioni a statuto ordinario: 92 euro procapite contro una media nazionale di 252 euro ed una media del Nord di 124 euro^[2];
- d) l'onere per interessi passivi e finanziari diversi è il più basso tra le Regioni a statuto ordinario^[3]: in termini pro-capite è di 12 euro rispetto alla media nazionale di 32 euro. Il tasso di interesse medio pagato sul debito complessivo (2,1%) è il secondo miglior risultato tra le regioni ordinarie ed il 30% in meno della media nazionale (3,1%);
- e) il forte impegno nell'assicurare il cofinanziamento regionale necessario alla realizzazione dei progetti europei;
- f) l'equilibrio delle gestioni sanitarie e l'essere prescelta come regione di riferimento per i costi standard del settore.

Al fine di garantire il rilancio degli investimenti infrastrutturali nei vari campi di competenza della Regione (sistema ferroviario regionale, viabilità regionale, difesa del suolo, interventi di ripristino ambientale, misure di contenimento del dissesto idrogeologico etc...) e, nel contempo, per preservare, dai tagli statali, i livelli delle prestazioni regionali in campo sociale, di diritto allo studio, di trasporto pubblico locale, oltre che per garantire il sostegno ai cofinanziamenti regionali nei programmi comunitari e ai settori produttivi regionali e, più in generale, all'economia regionale, si rende necessario approvare, con efficacia a decorrere dal 1° gennaio 2018, una manovra fiscale in materia di addizionale regionale IRPEF.

Purtroppo, infatti, la politica nazionale di "strangolamento" delle Autonomie territoriali, con emungimento delle casse prima dei Comuni, poi delle Province ed oggi e in futuro delle Regioni, ultimo baluardo della difesa dei territori, soprattutto di quelli più periferici, impone anche al Veneto di dover approvare un incremento dell'aliquota base dell'addizionale regionale IRPEF.

Inoltre anche il su richiamato Fiscal Compact di emanazione eurocentrica, che ha imposto all'Italia il recepimento nella Carta Costituzionale di un principio rinforzato di pareggio di bilancio, che innalza di livello le prescrizioni normative nazionali che hanno fortemente inciso sulle Autonomie territoriali per il rispetto del Patto di Stabilità, impone anche alla Regione del Veneto di dover ricorrere ad un incremento della pressione fiscale regionale, per bilanciare i tagli statali con risorse proprie regionali a libera destinazione, quali appunto quelle rinvenibili dalla fiscalità generale regionale.

Si ritiene, pertanto, di approvare, a titolo precauzionale, per le ragioni sopra illustrate, una manovra fiscale in materia di addizionale regionale IRPEF che recuperi l'ammontare necessario minimo di risorse e che, nel contempo, salvaguardi i cittadini con redditi annui fino a 28.000,00 euro, e che, quindi, non gravi sulla popolazione con reddito annuo rientrante nei primi due scaglioni reddituali: euro 0-euro 15.000,00 ed euro 15.000,01-euro 28.000,00, in modo tale da garantire che siano i cittadini con redditi ricadenti negli scaglioni reddituali più alti a fornire, progressivamente, il contributo al sostegno regionale agli investimenti, alle infrastrutture, ai servizi, all'economia, all'occupazione e, quindi, allo sviluppo veneto, confermando altresì l'aliquota agevolata allo 0,90% (-0,33% rispetto all'aliquota base) per i soggetti disabili o che hanno a carico un disabile con reddito annuo non superiore a 45.000 euro.

^[1] Corte dei Conti, Sezione Autonomie (2016), "Relazione sulla gestione finanziaria delle Regioni – esercizio 2014".

^[2] Fonti: CoPAFF, riclassificazione bilanci 2014; si sono considerate spese per organi istituzionali, spese per personale e spesa per acquisto di beni e servizi; popolazione Istat 2014.

^[3] Fonte: CoPAFF, riclassificazione bilanci 2015, popolazione Istat 2015.

L'aliquota base fissata dalla legge statale all'1,23% viene variata, con efficacia a decorrere dal 1° gennaio 2018, per scaglioni di reddito, applicando le seguenti maggiorazioni:

- nessuna maggiorazione per i redditi fino a 15.000,00 euro;
- nessuna maggiorazione per i redditi oltre 15.000,00 e fino a 28.000,00 euro;
- + 1,60 punti percentuali per i redditi oltre 28.000,00 euro e fino a 55.000,00 euro;
- + 2,00 punti percentuali per i redditi oltre 55.000,00 euro e fino a 75.000,00 euro;
- + 2,10 punti percentuali per i redditi oltre 75.000,00 euro.

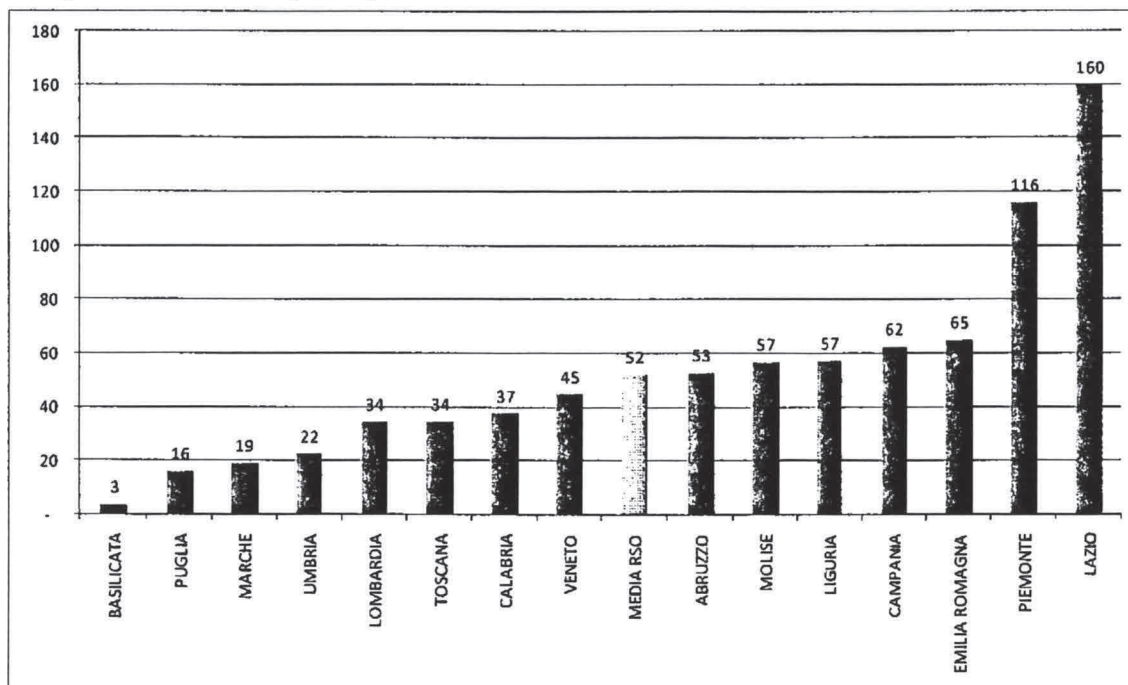
Viene mantenuta in vigore l'aliquota agevolata allo 0,90% (-0,33% rispetto all'aliquota base) per i soggetti disabili o che hanno a carico un disabile con reddito non superiore a 45.000 euro.

Si stima, in via prudenziale, in 220 milioni di euro il gettito fiscale proveniente dall'applicazione della su indicata manovra fiscale in materia di addizionale IRPEF regionale.

Si sottolinea, comunque, che la manovra tributaria prevista dal 2018 utilizzerà solo il 19% della flessibilità fiscale potenziale (1.159 milioni); lasciando intatta quindi una flessibilità fiscale potenziale di 939 milioni di euro e mantenendo, comunque, la nostra Regione, in termini pro-capite (45 euro), al di sotto della media delle manovre delle Regioni a statuto ordinario sull'addizionale IRPEF (52 euro). Inoltre, nonostante l'operazione di accesso al credito, prevista per il 2018, il Veneto si confermerà, come già sopra evidenziato, a parità di altre condizioni, la terza Regione con i livelli più bassi di indebitamento pro capite⁴: 300 euro, contro una media nazionale RSO di 676 euro (44% della media)⁵.

Di seguito si riporta, in tabella, le su richiamate stime:

Stime manovre regionali delle regioni a statuto ordinario sull'Addizionale regionale IRPEF-anno d'imposta 2018-valori pro capite in euro



⁴ Al netto delle anticipazioni di liquidità del decreto legge 35/2013.

⁵ Elaborazioni su Corte dei Conti, Sezione Autonomie (2016), "Relazione sulla gestione finanziaria delle Regioni - esercizio 2014".

Fonte: elaborazioni su dati MEF-Comunicazione Dipartimento delle Finanze 12/12/2016: consuntivo manovre 2014 e stime 2015-2018

Regione Veneto - Stima sulla flessibilità fiscale della Regione sui principali tributi regionali post manovra tributaria 2018

	Variazioni aliquota			Deduzioni	Detrazioni	miliardi di euro Gettito ulteriore in aumento dopo la manovra ipotizzata (miliardi di euro)
	Minimo		Massimo			
Addizionale IRPEF	0	+2,1% rispetto aliquota ordinaria		NO	SI in favore della famiglia e sostitutive di sussidi disposti da leggi regionali	550
IRAP	0	+0,92% rispetto aliquota ordinaria		SI	NO	300
Tassa automobilistica	-10% rispetto all'anno precedente	+10% rispetto all'anno precedente		NO	NO	58
Addizionale accisa gas naturale	0,005165 euro/mc	0,030987 euro/mc		NO	NO	12
Imposta regionale sulla benzina (non applicata)	0	0,0258 euro/litro		NO	NO	21
Flessibilità totale						939

La su delineata manovra tributaria sarà strumento, nel 2018, per la riduzione del debito e per il conseguimento del saldo obiettivo di bilancio, mentre, dal 2019, potrà sostenere i livelli delle prestazioni nei campi prioritari di intervento regionale nel settore sociale, del trasporto pubblico locale, del diritto allo studio intaccati dai tagli dei trasferimenti statali, oltre che supportare l'autofinanziamento regionale delle infrastrutture (SMFR, viabilità regionale, in generale difesa del suolo e azioni di contrasto del dissesto idrogeologico, in particolare realizzazione di bacini di laminazione, interventi di tutela ambientale, interventi di disinquinamento ed altre spese di investimento regionali), gli importanti cofinanziamenti regionali dei programmi comunitari e, in generale, l'economia produttiva e l'occupazione della regione.

La manovra tributaria renderà anche sostenibile, in termini di saldo finanziario finale 2018, l'intervento sopra descritto a sostegno della Superstrada Pedemontana, in quanto, ai sensi dell'articolo 9 della legge 24 dicembre 2012, n. 243 "Disposizioni per l'attuazione del principio del pareggio di bilancio ai sensi dell'articolo 81, sesto comma, della Costituzione", la legge rinforzata per l'attuazione del nuovo art. 81 della Costituzione, la Regione del Veneto deve conseguire un saldo non negativo in termini di competenza tra le entrate finali (costituite dei primi 5 Titoli dell'entrata, escluse le entrate per accensione di mutui e altri finanziamenti) e le spese finali (Titoli 1, 2 e 3 della spesa).

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale, e che successivamente alla definizione di detta istruttoria non sono pervenute osservazioni in grado di pregiudicare l'approvazione del presente atto;

8 CR 14 FEB. 2017

VISTI la Legge 17 maggio 1999, n. 144, art. 10, comma 3; la Legge 23 dicembre 2000, n. 388, art. 145, comma 75; la Legge 28 dicembre 2001, n. 448, art. 50, comma 1, lettera g); la Legge 24 dicembre 2003, n. 350; il Decreto Legislativo 23 giugno 2011, n. 118, il Decreto Legislativo 10 agosto 2014, n. 126; la Legge 11 febbraio 1994, n. 109, art. 37ter; il Decreto Legislativo 12 aprile 20016, n. 163; la Legge 24 febbraio 1992, n. 225, art. 155;

VISTE le Deliberazioni CIPE 21 dicembre 2001, n. 121 e 29 marzo 2006, n. 96;

VISTO l'Accordo Quadro del 9 agosto 2001 fra Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione del Veneto;

VISTA l'Intesa Generale Quadro del 24 ottobre 2003 tra Governo e la Regione del Veneto;

VISTI i D.P.C.M. del 31 luglio 2009 e del 1° dicembre 2014;

VISTA l'O.P.C.M. 15 agosto 2009, n. 3802;

VISTE le deliberazioni della Giunta regionale 31 dicembre 2004, n. 3858, 7 agosto 2006, n. 2533, 17 ottobre 2006, n. 3185, 30 giugno 2009, n. 1934, 10 dicembre 2013; n. 2260, 29 giugno 2016, n. 58/CR, 24 ottobre 2016, n. 105/CR, , 6 dicembre 2016, n.2027; 30 dicembre 2016, n. 2302; 19 gennaio 2017, n. 31; 19 gennaio 2017, n. 32;

VISTA la deliberazione del Consiglio regionale 7 dicembre 2016, n. 168;

VISTA la Convenzione del 21 ottobre 2009, sottoscritta tra il Commissario Delegato e il Concessionario "ATI Consorzio Stabile SIS Società consortile per azioni - ItinereInfrastructura S.A.",

VISTO il Decreto 20 settembre 2010, n. 10, del Commissario delegato;

VISTE le Leggi regionali 29 novembre 2001, n. 35 e 31 dicembre 2012, n. 54, art. 2 co. 2 lett. c),

DELIBERA

1. di considerare le premesse parti integranti e sostanziali del presente provvedimento;
2. di integrare la Nota di aggiornamento del DEFR 2017-2019, Missione 10, Programma 5, Obiettivo 10.05.01 *“Richiamato che a far data dal 1° gennaio 2017 la Regione è subentrata, a seguito del venir meno della fase commissariale, nella gestione dell’opera, l’attuazione della medesima - valutati la valenza infrastrutturale, l’estensione territoriale, le caratteristiche socio-economiche dei territori attraversati, i distretti produttivi su cui insiste, l’importo dei lavori, il numero di imprese e delle maestranze coinvolte e, quindi, il forte e decisivo impulso positivo che tale opera può apportare per lo sviluppo economico e per l’occupazione del Veneto – assume importanza di assoluta strategicità per la Regione. Il completamento dell’opera sarà effettuato anche con la revisione, nel rispetto del contratto originario, del Piano Economico Finanziario, soprattutto al fine di evitare, in via prudenziale, oneri finanziari a carico dell’Amministrazione regionale non determinati o determinabili e nel perseguimento del pubblico interesse, e con il riconoscimento di un contributo regionale di euro 300 milioni in conto capitale – in conto costruzione, che si somma a quello statale, che viene finanziato con il ricorso a nuovo indebitamento. L’ipotesi di revisione prospettata è stata oggetto di audizione formale dinnanzi al Consiglio dell’ANAC in data 8 febbraio 2017”*.
3. di procedere, per tutti i motivi illustrati nelle premesse del presente provvedimento, per evitare il blocco dei cantieri, in assenza di ulteriori trasferimenti specifici da parte dello Stato e in attesa di un riscontro

positivo da parte del Governo nazionale all'istanza della Regione del Veneto che lo Stato continui a sostenere finanziariamente la realizzazione dell'opera pubblica attualmente più importante in Italia, in via prudenziale, a fornire, come Regione del Veneto, il sostegno finanziario, di euro 300 milioni nel 2018, a titolo di contributo in conto capitale – in conto costruzione, necessario per la rivisitazione del “closing”, al fine di garantire il buon esito della conclusione dell'opera anche con il ricorso all'attivazione di nuovo indebitamento regionale;

4. di procedere, pertanto, al ricorso al mercato finanziario per 300 milioni di euro, in osservanza alle disposizioni normative contenute nella Legge n.350/2003 e sue ss.ii.mm. e nel D.lgs. n.118/2011 e ss.ii.mm., assicurando il necessario sostegno finanziario al completamento della Superstrada Pedemontana Veneto;
5. di proseguire, considerato che la Super Strada Pedemontana Veneta rappresenta attualmente l'opera pubblica attualmente più importante in Italia la cui realizzazione non comporterà effetti benefici solo per il Veneto, bensì per tutta Italia, con un rilevante effetto positivo sul PIL veneto e anche nazionale oltre che sull'occupazione veneta e nazionale, la serrata e solidale trattativa per ottenere dal Governo nazionale l'impegno a continuare a sostenere con risorse finanziarie statali la realizzazione di tale infrastruttura viabilistica;
6. di integrare la Nota di aggiornamento del DEFR 2017-2019, approvata con deliberazione del Consiglio regionale 7 dicembre 2016, n. 168, paragrafo 3.4 “Risultati e prospettive per la finanza della Regione Veneto”, con l'approvazione, con efficacia dal 1° gennaio 2018, della seguente manovra fiscale in materia di addizionale regionale IRPEF:
“L'aliquota base in materia di addizionale regionale IRPEF, fissata dalla legge statale all'1,23%, viene variata, con efficacia dal 1° gennaio 2018, per scaglioni di reddito, applicando le seguenti maggiorazioni:
 - nessuna maggiorazione per i redditi fino a 15.000,00 euro;
 - nessuna maggiorazione per i redditi oltre 15.000,00 e fino a 28.000,00 euro;
 - + 1,60 punti percentuali per i redditi oltre 28.000,00 euro e fino a 55.000,00 euro;
 - + 2,00 punti percentuali per i redditi oltre 55.000,00 euro e fino a 75.000,00 euro;
 - + 2,10 punti percentuali per i redditi oltre 75.000,00 euro.Viene mantenuta in vigore l'aliquota agevolata allo 0,90% (-0,33% rispetto all'aliquota base) per i soggetti disabili o che hanno a carico un disabile con reddito non superiore a 45.000 euro.
Tutto ciò tenuto conto dei gravi elementi critici del quadro delle relazioni finanziarie tra Stato e Regioni e, quindi, delle linee generali della manovra di finanza pubblica statale 2017-2019 che influenzano gravemente il contesto della finanza regionale con conseguenti rilevanti ripercussioni sugli scenari e sulle prospettive delle finanze della Regione del Veneto e per rispondere con tempestività ed efficacia alla politica governativa nazionale che, in contrasto con le risultanze elettorali dell'ultimo referendum, continua a perpetuare una politica di finanza pubblica accentratrice che mortifica e annulla finanziariamente le Autonomie locali e le Regioni, ultimo baluardo a difesa dei territori e del principio di sussidiarietà amministrativa e ultime casseforti pubbliche italiane”;
7. che il gettito fiscale proveniente dall'applicazione della manovra fiscale in materia di addizionale IRPEF regionale di cui al punto 6 del deliberato stimato, in via prudenziale, in 220 milioni di euro, finanziaria, dal 2018, la rata di ammortamento annuale - ipotizzata di euro 16,5 milioni - del prestito/mutuo che si contrarrà nel 2017 per il finanziamento del contributo in conto costruzione dell'opera Superstrada Pedemontana Veneta al fine di garantirne il rilancio e la realizzazione, e, per la restante quota, la riduzione dell'indebitamento generale complessivo dell'Ente, rinviando in sede di approvazione del Bilancio 2018-2020, tenuto conto delle disposizioni normative nazionali che regoleranno la finanza pubblica 2018-2020, i possibili interventi regionali che si potranno mettere in campo per il sostegno dei livelli delle prestazioni nei campi prioritari di intervento regionale nel settore sociale, del trasporto pubblico locale, del diritto allo studio, intaccati dai tagli dei trasferimenti statali, e per combattere il grave momento di crisi economica e sociale che sta attraversando anche il Veneto. Con tale manovra anticiclica, si intende supportare la realizzazione delle infrastrutture strategiche per il Veneto, in primis la Superstrada Pedemontana Veneta, ma anche l'SFMR e, più in generale l'autofinanziamento regionale degli investimenti pub-

blici in Veneto (viabilità regionale, in generale difesa del suolo e azioni di contrasto del dissesto idrogeologico, in particolare la realizzazione di bacini di laminazione, interventi di tutela ambientale, interventi di disinquinamento ed altre spese di investimento regionali), oltre che gli importanti cofinanziamenti regionali dei programmi comunitari e, in generale, l'economia produttiva e l'occupazione della Regione;

8. di incaricare la Segreteria della Giunta regionale della trasmissione della presente deliberazione al Consiglio regionale per l'approvazione di competenza, prevista ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. n. 118/2011 recante «Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli artt. 1 e 2 della legge 5 maggio 2009 n. 42».

IL VERBALIZZANTE
Segretario della Giunta Regionale
F.to Avv. Mario Caramel