

Dati informativi concernenti la legge regionale 6 aprile 2017, n. 9

Il presente elaborato ha carattere meramente informativo, per cui è sprovvisto di qualsiasi valenza vincolante o di carattere interpretativo. Pertanto, si declina ogni responsabilità conseguente a eventuali errori od omissioni.

Per comodità del lettore sono qui di seguito pubblicati:

- 1 - Procedimento di formazione
- 2 - Relazione al Consiglio regionale
- 3 - Note agli articoli
- 4 - Strutture di riferimento

1. Procedimento di formazione

- La Giunta regionale, su proposta dell'Assessore Gianluca Forcolin, ha adottato il disegno di legge con deliberazione 14 febbraio 2017, n. 4/ddl;
- Il disegno di legge è stato presentato al Consiglio regionale in data 7 marzo 2017, dove ha acquisito il n. 228 del registro dei progetti di legge;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla Prima Commissione consiliare;
- La Prima Commissione consiliare ha espresso parere sul progetto di legge in data 22 marzo 2017;
- Il Consiglio regionale, su relazione della Prima Commissione consiliare, relatrice la consigliera Silvia Rizzotto, e su relazione di minoranza della Terza commissione consiliare, relatore il consigliere Graziano Azzalin, ha esaminato e approvato il progetto di legge con deliberazione legislativa 29 marzo 2017, n. 9.

2. Relazione al Consiglio regionale

- Relazione della Prima Commissione consiliare, relatrice la consigliera Silvia Rizzotto, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

la proposta di legge che ci accingiamo ad approvare intende supportare il completamento dell'opera pubblica più importante in Italia, attualmente in corso, ovvero la Superstrada Pedemontana Veneta (abbrev. SPV). Si tratta di un'opera strategica per il Veneto per una serie di motivi: la valenza infrastrutturale, l'estensione territoriale, le caratteristiche socio-economiche dei territori e dei distretti produttivi attraversati, l'importo dei lavori, il numero delle imprese e delle maestranze coinvolte.

La SPV prevede il collegamento della A4 Milano - Venezia in corrispondenza del casello autostradale di Montecchio Maggiore (VI) con l'A27 “Venezia - Belluno” a Spresiano (TV), dopo aver intersecato la A31 “Valdastico”, con un percorso complessivo di circa 95 km, cui si aggiungono circa 68 Km di viabilità ordinaria di collegamento.

Il progetto ha l'obiettivo 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 SPV, 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.

A seguito della conclusione della gestione commissariale statale relativa alla realizzazione dell'opera, la Giunta regionale, in qualità di ente concedente, dal 1° gennaio 2017 ha ricevuto in carico dal Governo la gestione diretta della concessione.

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, la Regione si impegna, in via prudenziale, a fornire un 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, nel rispetto del contratto di concessione originario.

A tal fine, la proposta di legge prevede di integrare l'autorizzazione a contrarre nuovo debito contenuta nella legge n. 32/2016 “Bilancio di previsione 2017-2019”. 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 nel noto decreto legislativo n. 118/2011 relativo all'armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle regioni, degli enti locali e dei loro organismi.

Per rendere sostenibile l'intervento pubblico sulla SPV anche in termini di saldi obiettivo di finanza pubblica, si rende necessario approvare una manovra fiscale in materia di addizionale regionale Irpef, consistente nella maggiorazione di aliquota, rispetto a quella base fissata dalla legge statale, a carico dei cittadini con redditi superiori ad euro 28.000 (trattasi di 622.000 contribuenti) e che quindi salvaguarda totalmente i cittadini con reddito fino al suddetto importo (circa 2 milioni di contribuenti).

Tale manovra si sostanzia nell'applicazione all'aliquota di base, fissata dalla legge statale all'1,23%, le seguenti maggiorazioni per scaglioni di reddito:

- + 1,60 % per i redditi oltre 28.000,00 euro e fino a 55.000,00 euro;
- + 2,00 % per i redditi oltre 55.000,00 euro e fino a 75.000,00 euro;
- + 2,10 % per i redditi oltre 75.000,00 euro.

Viene inoltre 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.

Va detto che la Regione 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 (RSO). Ciò è stato reso possibile grazie al comportamento efficiente tenuto nella gestione finanziaria, dimostrato dai seguenti risultati:

- a) il rispetto dei limiti imposti prima dal patto di stabilità e poi dalle regole del pareggio di bilancio;
- b) la spesa corrente pro-capite più bassa d'Italia (2.071 euro contro una media del nord di 2.285 e una media delle RSO di 2.425);
- c) la spesa di funzionamento (organi istituzionali, personale e acquisto di beni e servizi) più bassa tra le RSO: 92 euro pro-capite contro una media nazionale di 252 euro ed una media del nord di 124 euro;
- d) l'onere per interessi passivi e finanziari diversi è il più basso tra le RSO: in termini pro-capite è di 12 euro rispetto alla media nazionale di 32 euro. Il tasso d'interesse medio pagato sul debito complessivo (2,1%) è il secondo miglior risultato tra le RSO 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.

Il maggior gettito ritraibile dalla manovra è stimato in 220 milioni di euro e con la presente variazione di bilancio si prevede che finanzia per euro 16,5 milioni la rata di ammortamento annuale del prestito/mutuo che si contrarrà nel 2017 per il finanziamento del contributo in conto costruzione dell'opera SPV al fine di garantirne il rilancio e la realizzazione, e per la restante quota alla riduzione dell'indebitamento generale complessivo dell'Ente.

Con questa proposta di legge, inoltre, nelle more del riordino della normativa regionale in materia di programmazione, bilancio e contabilità e dell'adeguamento al citato d.lgs. 118/2011, si intende apportare una modifica al vigente ordinamento contabile (l.r. 39/2001) disponendo che - in deroga alla previsione che attribuisce al Segretario Generale della Programmazione o, a un direttore regionale da lui delegato la competenza ad effettuare le variazioni al bilancio finanziario gestionale (bfg) - laddove si ritenga utile efficientare il procedimento, la Giunta può apportare anche le opportune variazioni al bfg conseguenti alle variazioni del bilancio di previsione e del documento tecnico di accompagnamento che le competono.

In data 9 marzo 2017 la Prima Commissione consiliare ha provveduto ad organizzare l'illustrazione della pdl 228 e ne ha iniziato l'esame.

Il 16 marzo ha effettuato, congiuntamente con la Seconda Commissione, delle consultazioni mirate, ascoltando e interloquendo con le parti economico-sociali ed i sindaci dei comuni interessati dal tracciato della SPV.

Nella seduta congiunta del 17 marzo ha proseguito l'esame del pdl, valutando le osservazioni formulate dai soggetti consultati.

Nella seduta congiunta del 22 marzo ha valutato le osservazioni dei soggetti consultati, comprensive di quelle trasmesse in forma scritta; acquisito il parere della Seconda Commissione, ha poi concluso l'esame del provvedimento licenziandolo a maggioranza. Hanno espresso voto favorevole i rappresentanti dei gruppi consiliari Liga Veneta-Lega Nord, Zaia Presidente, Forza Italia, Fratelli d'Italia-AN-Movimento per la cultura rurale e Siamo Veneto; hanno espresso voto contrario i rappresentanti del gruppo consiliare Partito Democratico.”;

- Relazione di minoranza della Prima Commissione consiliare, relatore il consigliere Graziano Azzalin, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

oggi siamo chiamati alla modifica del Documento di Economia e Finanza Regionale e ad una prima variazione del bilancio di previsione 2017 - 2019, per consentire alla Regione di applicare l'addizionale IRPEF per sbloccare i cantieri della Pedemontana e terminare l'opera sulla base di un nuovo atto convenzionale tra la Regione e il concessionario: il terzo.

Nessuno nega che un simile collegamento possa essere strategico e importante, come è stato rilevato da chi mi ha preceduto, ma questo è l'unico aspetto che, mi permetto di dire, non è in discussione oggi. Qui si parla d'altro. La delibera di modifica del DEFR, al punto 7, parla di interventi in diversi campi, dal sociale al trasporto pubblico, al diritto allo studio, alla necessità di intervenire sui tagli dei trasferimenti statali dovuti alla crisi economica, alla difesa del suolo e quant'altro. Negli ultimi giorni, però, ho visto che avete presentato agli atti un emendamento che stravolge questa manovra, ma la cosa più curiosa è che lo motivate per la precisione, poiché - questo mi è stato detto ed è stato dichiarato dagli esponenti della Lega - noi avevamo sempre detto che la manovra era per un anno. Adesso non è più vero.

Allora mi domando: se avete detto che i sindaci hanno indicato nella totalità, mi permetto di dire nella quasi totalità, di andare avanti perché alcuni avevano avanzato diverse perplessità, cosa direte a quelle associazioni che abbiamo sentito nelle audizioni che hanno detto “okay, va bene, così abbiamo un plafond che ci permette di intervenire su questo, questo e questo, recuperando e permettendo di”? Questo è stato detto durante le audizioni dalle associazioni del sociale ma anche dalle associazioni di categoria economica.

Quindi, si continua a mentire ai veneti e a cambiare idea.

A fine novembre ci si vantava di non mettere addizionali e le mani in tasca ai veneti, da qui un Documento di Programmazione e Finanza in cui si affermava in maniera roboante di mantenere inalterata la pressione tributaria, vantandosi di essere l'unica Regione a Statuto ordinario che si comportava in questo modo.

Ma perché non si è detto nulla qualche mese fa quando sapevate tutto sui problemi della Pedemontana? Ci sono due possibilità: la prima è che sapevate benissimo che entro breve si sarebbe aperto il problema ed avreste dovuto stravolgere tutto, ma in quel momento non vi conveniva dire queste cose; la seconda, che il Presidente del "Prima i veneti" si è dimenticato di considerare un tema aperto da così tanto tempo, nato quando addirittura lui era il vice di Galan e ha continuato a macerare questo problema in questi 7 anni di suo governo. E una simile dimenticanza per un amministratore forse è tanto grave quanto il fatto che non si racconti la verità. Non esistono terze vie: o si è inattendibili o c'è incapacità.

Dopo tutte le promesse, i primi di marzo c'è stato il cambio di rotta per finanziare la Pedemontana. Finito qui? No, perché, dopo quello che aveva detto in Consiglio con le famose slide, il Presidente Zaia ha cambiato ancora le carte in tavola e anche qui si pone il dubbio se si tratti di vera capacità oppure di cercare in qualche modo di tamponare la falla.

A distanza di una manciata di giorni si viene a dire che le maggiori entrate non sono solo per la Pedemontana, tant'è che ci sono titoli cubitali: "Più IRPEF per le spese di Zaia, non solo per la Pedemontana", su tutti i giornali del Veneto si sono fatte affermazioni e interviste.

Questione risolta? No, perché ora presentate l'emendamento che limita ad un solo anno l'addizionale IRPEF dicendo che serve solo ed esclusivamente per finanziare la Pedemontana, smentendo quindi la delibera che si sarebbe voluta approvare subito, nel giro di pochi giorni perché non bisognava perdere tempo. La manovra, è stato chiarito in Commissione con domande precise e risposte altrettanto precise ed inequivocabili del dottor Masullo, si limita al 2018 e le risorse non possono essere utilizzate per finalità diverse.

A questo punto mi sento in dovere di fare una domanda alla Giunta: avete cambiato ancora idea negli ultimi 20 minuti? Vi chiedo di dircelo, così cambio in corsa il mio intervento, anche se sicuramente non sono bravo come voi a cambiare completamente un discorso sostenendo il suo esatto contrario nel giro di pochi minuti. Del resto stiamo parlando di una grande opera da 3 miliardi di euro, fate un po' il conto in Lire per comprendere meglio di cosa stiamo parlando.

Qui non si sta parlando né della legge sul dialetto a scuola, né della sterilizzazione dei cerbiatti, né della crociata su di chi sia la potestà del Tiramisù e non si sta parlando di un inutile referendum utilizzato per finalità diverse: stiamo parlando di tassare i veneti per costruire un'autostrada, perché una superstrada a pedaggio è una autostrada, e farla costruire a dei privati ma con prevalenza di soldi pubblici. I fatti degli ultimi giorni sono la cronaca di una confusione amministrativa che dà conto di dove è finita la Regione.

Il 7 marzo in Consiglio avete presentato la manovra e volevate arrivare all'approvazione in Aula nel giro di una settimana; il giorno dopo in Commissione abbiamo dovuto insistere e porre come una questione regolamentare, non solo politica, la necessità di affrontare tale problematica dando il tempo al Consiglio di approfondirla e di fare le audizioni prima di licenziare gli atti in Commissione e di portarli in Consiglio come stiamo facendo oggi. Da allora sono stati fatti ben 13 invii di documentazione che riguardano la Superstrada Pedemontana Veneta, questo per dare il senso di quanti documenti abbiamo dovuto vedere, approfondire e discutere.

Non è tempo perso, anche se questa è una delle accuse che c'è stata fatta; nessuna volontà di fermare l'opera, non siamo per la logica "del tanto peggio tanto meglio". La prima proposta di project financing risale al 2003, la prima convenzione al 2009, i lavori sono iniziati nel 2011, il secondo atto aggiuntivo è del 2013 e adesso vi permettete di accusarci di perdere tempo e di fare di questo una pantomima polemica!?

Questo è tempo, mi permetto di dire, ben speso ed è necessario per approfondire la questione, perché noi siamo preoccupati non voglio dire più di voi, ma quanto meno come voi, di non trovarci tra due anni nella stessa situazione o peggio e vorremmo, con tutta umiltà, cercare di evitarlo. Anche perché alla fine i responsabili, si sa, non pagano mai e si scarica tutto sulla collettività, come già visto per altre opere.

Siamo stupefatti di sentirci dire dal Presidente "ho bisogno di un mandato, non possiamo perdere tempo", da chi ha responsabilità di primo piano in questa vicenda e che, se permettete, non ha dato prova di grande efficienza. Era Vicepresidente dal 2005 al 2008 e dal 2010 Presidente e adesso siamo a questo punto? Su quali basi oggi ci dovremmo fidare ed essere tranquilli? Il perché siamo in questa situazione ce l'avete spiegato voi con una nota del 14 marzo sulle conseguenze della risoluzione contrattuale e perché questa rischierebbe di essere penalizzante, oltre che onerosa. Si legge in questa nota, nella premessa, che la convenzione del 2009 e il successivo atto aggiuntivo del 2013 non prevedevano esplicitamente alcun termine per il closing e quindi nessuna clausola di risoluzione contrattuale per inadempimento del tipo "interruzione dei lavori per mancato reperimento delle risorse finanziarie sul mercato etc.", ma chi l'ha scritta questa cosa? Chi l'ha approvata a suo tempo? L'opposizione perditempo? O è stata l'amministrazione guidata dal Presidente Zaia? Questo è il motivo, perché se aveste scritto bene quegli atti probabilmente non saremmo qui e l'Amministrazione avrebbe proceduto a risolvere quel contratto inadempiente.

In questi 20 giorni, il Presidente ha intrapreso una campagna mediatica accuratamente senza contraddittorio, ho già avuto modo di dirlo in Commissione, senza precedenti, pressoché da solo. Presumo per scelta, non certo perché si fida poco dei suoi collaboratori o perché tema che siano pochi efficaci.

Chi la deve esercitare questa autonomia? Chi deve fare le leggi? Chi deve controllare? Chi deve dare gli indirizzi? C'è un qualcosa che non quadra.

La posta in palio è grossa e non riguarda solo la continuazione dei lavori della Pedemontana, per questo motivo c'è stata questa campagna, per questo c'è stato questo accanimento, per questo si voleva chiudere così in fretta la vicenda. C'è stato il tradimento dei propri impegni elettorali riguardo le tasse, mettendo le mani in tasca ai cittadini veneti.

L'efficienza della macchina amministrativa regionale è messa in forte discussione perché doveva progettare meglio l'opera e ha sbagliato anche i conti! In sostanza, oggi si parla del fallimento di tutto il racconto di Zaia-bravo amministratore.

Al Presidente questa debacle rischia di costare tantissimo dal punto di vista del consenso personale, ma, per fortuna, c'è ancora il jolly del referendum per l'autonomia. Se Zaia è così interessato ad avere un mandato popolare, perché non chiede ai veneti se sono d'accordo nell'introduzione di nuove tasse per la Pedemontana? In questo caso l'opinione del popolo sovrano non interessa? Oggi, quindi, si viene meno a quell'impegno, tassando i cittadini veneti e addirittura si tolgono le esenzioni dal pedaggio ai residenti per far quadrare i conti e sottraendo ben 2 miliardi ai cittadini che useranno la superstrada, non per colpa di Roma ladrona ma per gli errori compiuti da questa Amministrazione; usando il solito ricatto che ci trattengono i nostri soldi e usando argomentazioni tragiche, ultimative, "è una questione di vita e di morte, bisogna far proseguire i cantieri che se non si riparte si rischiano pesanti ricadute sulle imprese e sull'indotto, che non bisogna lasciare un'opera incompiuta strategica per il sistema veneto". E qui sorgono i primi interrogativi: quanto costano quei cantieri? Chi li deve pagare? E se sia giusta o meno la proposta dell'addizionale IRPEF per venire incontro ad un'opera non più sostenibile, non certo per responsabilità del concedente, questo viene quasi bypassato.

Innanzitutto si pongono varie questioni.

Primo, assistiamo ad un processo di ingiustizia tributaria. È giusto che paghino tutti con l'addizionale IRPEF, anche chi non utilizza l'opera? Se qui intervengo per rendere sostenibile quest'opera infrastrutturale perché non lo dovrei fare per altre opere? Forse Treviso è più importante di altre province? Questo, fra l'altro, mette in discussione tutti i project financing stradali della Regione.

Secondo, si mettono più soldi per permettere sia fatto il closing, senza nuove opere aggiuntive. Ma perché dovremo far pagare tutti i cittadini per questo? Questo è il grande mistero di tutta la vicenda che al di là delle spiegazioni tecniche non è stato risolto.

Terzo, a proposito di cantieri, perché si è avallata un'opera per la quale, contrariamente a quello che avviene per altre opere stradali similari che procedono per stralci funzionali che vengono subito messi a reddito e poi si continua con un altro tratto, si è permesso si iniziasse in più punti, sventrando un territorio e mettendo il concedente di fronte ad una strada quasi obbligata? Perché a queste domande non si è data una risposta?

Quattro, che fine ha fatto il rischio d'impresa se il rischio traffico passa in capo alla Regione? In sostanza, si assicurano i profitti al privato, ma i costi eventuali rimangono in capo al pubblico; assicurando al privato, sono state fatte anche delle proiezioni, delle redditività incredibili che arrivano fino ad un totale del 47% in capo agli anni della concessione.

Cinque, di fatto questo è un rapporto profondamente diverso, come potremo chiamarlo? Chiamiamolo con il suo nome: è un appalto mascherato, che sicuramente il giorno dopo darebbe il via a ricorsi e contenziosi e non ci pare siano state valutate attentamente queste eventualità, anche le assicurazioni dateci non ci convincono.

Sei, è una manovra che non ci fa stare tranquilli sul completamento dell'opera e tutto quello che le va dietro, dal pagamento degli espropri in primis. Ci sono agricoltori che si trovano occupati i propri terreni da tre anni, per i quali non esistono garanzie certe. Se le cose fallissero cosa succederebbe? L'unica garanzia - e anche questo dovrebbe essere introdotto nell'atto aggiuntivo - sarebbe costituita dal versamento dei soldi alla SIS contestualmente alla liquidazione degli espropri. Allo stesso modo esiste una situazione pesante di preoccupazione che riguarda i pagamenti dei subappaltatori, cui occorre dare garanzie non generiche e queste sono condizioni che devono essere scritte, stabilite, non "se ottengono il finanziamento si fa".

Sette, normalmente, poi, i finanziamenti di un'opera rispetto agli stati di avanzamento dovrebbero godere, proporzionalmente, dell'utilizzo di soldi pubblici ma anche di soldi privati. Qui si è proceduto sinora solo con i soldi pubblici.

Come la mettiamo la storia dell'IVA? Ballano parecchi soldi. Non voglio approfondirla qui, ma a fronte di tanti pareri e superconsulenze perché non avete pensato di chiarire questo aspetto e interpellare, gratis peraltro, l'Agenzia delle Entrate che magari ci dava dei suggerimenti giusti?

Poi ci sono - e su questo credo interverranno altri - una serie di situazioni che riguardano pedaggi improponibili e una certezza debitoria per il futuro.

Non possiamo, poi, non intrecciare la modifica di questo Documento di Economia e Finanza e le variazioni di bilancio con la proposta di nuovo atto aggiuntivo, perché tutto quello che stiamo facendo è per sostanziare quella proposta che, sentito quello che hanno detto in Commissione, a quanto pare è imm modificabile. Quindi credo sia alquanto singolare configurarla come una proposta, tant'è che non si capisce perché si voglia condividere quell'atto con il Consiglio, perché è un atto meramente amministrativo e dovrebbe rimanere, secondo il mio modesto parere, in capo alla Giunta.

In ogni caso, è bene dire che quell'atto fa sorgere altri dubbi e pone diversi interrogativi che formuleremo analiticamente in Commissione allorché discuteremo la CR21. E quei dubbi - li cito solo e non li approfondisco - vanno dalle penali ad un contratto di fatto che elimina questo rischio, dal piano del traffico che sottintende a quell'atto molto discutibile, al canone di disponibilità di cui è previsto solo l'aumento ma non il calo. In sostanza, ci troviamo di fronte ad un contratto - anche questo - che non si potrà mai rescindere perché le uniche osservazioni, le uniche contestazioni che la Giunta potrà fare si rifanno a dei parametri che sono talmente labili che non consentiranno all'amministrazione, se non attraverso ricorsi giudiziari, di poter contestare tangibilmente l'opera o altre inadempienze anche manutentive a quel concessionario. Questo ci crea molti dubbi, ma, ripeto, questa è una discussione che faremo in Commissione.

Occorre chiarire prima del voto - e chiedo in questo senso un impegno da parte della Giunta - questi aspetti, congiuntamente alla proposta di un nuovo atto aggiuntivo e cercare di considerare altre modalità di copertura finanziaria per approdare, secondo noi, a soluzioni più eque e più sostenibili. Noi proporremo diverse soluzioni: la tassazione dell'IRAP, più annualità, oppure una tassazione mista, IRAP più IRPEF alzando gli scaglioni, con specifici emendamenti che avvicineranno il prelievo a quella che viene definita una tassa di scopo, che è anche indicata come la meno iniqua, ma la più opportuna anche dalle associazioni dei consumatori che hanno dettagliato nei giorni scorsi tale proposta.

Il territorio in questione riguarda un decimo della popolazione veneta, ma su quell'asse insistono un terzo delle imprese venete.

Questo è riportato anche da un accurato studio della fondazione Palazzo Festari fatto nel dicembre dell'anno scorso, in cui vengono riportati i dati molto analitici, molto ampi, molto convincenti di come quel distretto manifatturiero, in sostanza, possa godere se non al cento per cento, ma in larga parte, di questa infrastruttura.

Mi rivolgo al Presidente, anche se non c'è, e alla Giunta: noi non siamo contro l'autonomia, ma prima di invocarla voi dovrete dimostrare la capacità di esercitarla, cosa che alla prova dei fatti non siete stati in grado di attestare non solo qui, ma anche in altri campi. Peraltro, qui la cosa è più grave perché siamo di fronte ad un disastro annunciato, come dettagliatamente aveva argomentato la Corte dei Conti il 30 dicembre 2015, su cui non solo il Presidente Zaia in particolare non ha speso una parola di autocritica, ma cerca goffamente di sfuggire alle proprie responsabilità.

Non basterà, Presidente, un referendum truffa a coprire le incapacità del Governo Veneto: il gioco degli inganni leghisti e del ricatto politico è giunto al capolinea.”

3. Note agli articoli

Nota all'articolo 6

- Il testo dell'articolo 9 della legge regionale n. 39/2001, come modificato dalla presente legge, è il seguente:

“Art. 9 – Documento tecnico di accompagnamento al bilancio e Bilancio finanziario gestionale.

1. La Giunta regionale, nella prima seduta successiva all'approvazione della legge di bilancio da parte del Consiglio regionale, approva per ciascun esercizio la ripartizione delle unità di voto del bilancio in categorie e macroaggregati. Tale ripartizione costituisce il Documento Tecnico di Accompagnamento al bilancio.

2. Entro i cinque giorni lavorativi successivi all'approvazione del Documento Tecnico di Accompagnamento, il Segretario Generale della Programmazione o, un direttore regionale da lui delegato, provvede per ciascun esercizio a ripartire le categorie in capitoli e i macroaggregati in capitoli e in articoli ai fini della gestione e rendicontazione, ed ad assegnare ai dirigenti titolari dei centri di responsabilità di cui all'articolo 30, i capitoli e le risorse necessarie al raggiungimento degli obiettivi individuati. I capitoli in entrata e gli articoli in spesa sono raccordati al quarto livello del piano dei conti finanziario. Tale ripartizione costituisce il Bilancio Finanziario Gestionale.

2 bis. Al fine di recepire quanto previsto all'articolo 4 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 “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”, i capitoli di spesa del bilancio regionale sono ripartiti in articoli corrispondenti al quarto livello del Piano dei Conti integrato di cui all'Allegato n. 6/1 del medesimo decreto legislativo.

2 ter. Fermo restando quanto ulteriormente stabilito al comma 4 dell'articolo 51 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 “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”, spettano alla Giunta regionale le variazioni del bilancio gestionale compensative fra capitoli di entrata della medesima categoria e fra i capitoli di spesa del medesimo macroaggregato.

3. omissis

3 bis. Omissis

4. In corso d'esercizio la Giunta regionale può modificare la ripartizione delle unità previsionali in capitoli:

a) mediante variazioni compensative nell'ambito della stessa unità previsionale di base e nel limite dello stanziamento ivi previsto non ancora utilizzato, fatta eccezione per le autorizzazioni di spesa di natura obbligatoria, per le spese in annualità, a pagamento differito e per quelle direttamente regolate con legge;

b) mediante modifiche rese necessarie da leggi che comportano variazioni di entrata e di spesa.

4 bis. omissis

4 ter. *La Giunta regionale, in conseguenza di variazioni del bilancio di previsione e del documento tecnico di accompagnamento dalla stessa apportate, può, ai fini dell'efficientamento del procedimento amministrativo, apportare anche le conseguenti variazioni al bilancio finanziario gestionale.*

5. Le modifiche di cui al comma 4 sono comunicate mensilmente al Consiglio regionale.

6. Nello stesso capitolo non possono essere comprese entrate di provenienza comunitaria, statale e proprie.

7. Per consentire la necessaria armonizzazione con il bilancio dello Stato, ad ogni capitolo di entrata e di spesa sono attribuiti codici di riclassificazione.”

4. Strutture di riferimento

- Direzione finanza e tributi
- Struttura di progetto superstrada pedemontana veneta
- Direzione bilancio e ragioneria