

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Sistema casa qualità. Disposizioni concernenti la valutazione e la certificazione della qualità dell'edilizia residenziale. Nuovo testo C. 1952 Guido Dussin (*Seguito dell'esame e rinvio*) 93

SEDE CONSULTIVA:

Sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica. Nuovo testo unificato C. 2184 Boffa e C. 2219 Gioacchino Alfano (Parere alla IX Commissione) (*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole*) 93

Istituzione della Soprintendenza del mare e delle acque interne e organizzazione del settore del patrimonio storico-culturale sommerso nell'ambito del Ministero per i beni culturali. Nuovo testo C. 2302 Granata (*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e con osservazione*) 94

ALLEGATO 1 (*Parere approvato dalla Commissione*) 100

Legge comunitaria 2010. C. 4059 Governo, approvato dal Senato (Relazione alla XIV Commissione) (*Seguito dell'esame e conclusione – Relazione favorevole*) 94

ALLEGATO 2 (*Emendamenti ed articoli aggiuntivi*) 102

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2009. Doc. LXXXVII, n. 3 (Parere alla XIV Commissione) (*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole*) .. 94

INTERROGAZIONI:

5-02675 Ceccuzzi: Iniziative urgenti per garantire il corretto e regolare esercizio del servizio idrico da parte della società Acquedotto del Fiora 94

ALLEGATO 3 (*Testo della risposta*) 107

5-03182 Zamparutti: Sui mancati controlli e interventi igienico-ambientali lungo l'asta fluviale dell'Agri 95

ALLEGATO 4 (*Testo della risposta*) 109

5-03749 Peluffo: Sulla mancata valutazione di impatto ambientale in ordine al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate 95

ALLEGATO 5 (*Testo della risposta*) 111

5-04138 Tommaso Foti: Sulla disciplina del trasporto transfrontaliero di scarti della lavorazione del legno 95

ALLEGATO 6 (*Testo della risposta*) 112

5-04172 Di Biagio: Sull'inquinamento delle coste campane 95

ALLEGATO 7 (*Testo della risposta*) 113

RISOLUZIONI:

7-00465 Mariani e 7-00475 Guido Dussin: Sull'introduzione del pedaggio sul raccordo autostradale Firenze-Siena (*Seguito della discussione congiunta e rinvio*) 96

ALLEGATO 8 (*Nuovo testo*) 115

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 97

INTERROGAZIONI:

| | |
|--|-----|
| 5-03844 Delfino: Inserimento nel piano triennale ANAS di infrastrutture strategiche per la provincia di Cuneo | 97 |
| ALLEGATO 9 (Testo della risposta) | 119 |
| 5-03964 Sposetti: Sul completamento della superstrada Orte-Viterbo-Civitavecchia | 98 |
| ALLEGATO 10 (Testo della risposta) | 121 |
| 5-03967 Brandolini: Sulla realizzazione del lotto zero della secante di Cesena | 98 |
| ALLEGATO 11 (Testo della risposta) | 122 |
| 5-04079 Delfino: Realizzazione in Piemonte della SR 20, della strada reale e dell'autostrada Torino-Savona | 98 |
| ALLEGATO 12 (Testo della risposta) | 123 |
| 5-04204 Rondini: Sulla realizzazione della tratta autostradale Rho-Monza nel tratto compreso nel comune di Paderno Dugnano | 98 |
| ALLEGATO 13 (Testo della risposta) | 124 |

SEDE REFERENTE

Mercoledì 16 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI.

La seduta comincia alle 14.05.

Sistema casa qualità. Disposizioni concernenti la valutazione e la certificazione della qualità dell'edilizia residenziale.

Nuovo testo C. 1952 Guido Dussin.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 10 febbraio 2010.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, ricorda che, nell'ultima seduta, nella quale si sarebbe dovuto procedere all'esame degli emendamenti presentati, il relatore aveva fatto presente, anche a seguito di alcuni rilievi pervenuti informalmente dal dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, l'opportunità di svolgere approfondimenti.

Pertanto propone, secondo quanto convenuto con il relatore impossibilitato ad intervenire alla seduta odierna, di convocare nuovamente il Comitato ristretto al fine di meglio esaminare il nuovo testo alla luce dei rilievi pervenuti dal Ministero citato e degli emendamenti nel frattempo presentati.

La Commissione consente

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.10.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 16 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI.

La seduta comincia alle 14.10.

Sistemi di mobilità con impiego di idrogeno e carburanti di origine biologica.

Nuovo testo unificato C. 2184 Boffa e C. 2219 Gioacchino Alfano.

(Parere alla IX Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 15 febbraio 2011.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, in sostituzione del relatore, impossibilitato ad intervenire nella seduta odierna, propone di esprimere parere favorevole sul provvedimento in esame.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Istituzione della Soprintendenza del mare e delle acque interne e organizzazione del settore del patrimonio storico-culturale sommerso nell'ambito del Ministero per i beni culturali.

Nuovo testo C. 2302 Granata.

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e con osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 15 febbraio 2011.

Alessio BONCIANI (Pdl), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni e con osservazione (*vedi allegato 1*), che illustra sinteticamente.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e con osservazione, come formulata dal relatore.

Legge comunitaria 2010.

C. 4059 Governo, approvato dal Senato.

(Relazione alla XIV Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Relazione favorevole).

La Commissione prosegue l'esame, rinviato da ultimo, nella seduta del 15 febbraio 2011.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, comunica che sono stati presentati emendamenti e articoli aggiuntivi al disegno di legge comunitaria 2010 (*vedi allegato 2*), che sono stati nel frattempo ritirati dai presentatori. Avverte, altresì, che il relatore ha presentato una proposta di relazione favorevole sul medesimo disegno di legge.

Prende atto che non vi sono richieste di intervento in ordine alla proposta di relazione favorevole presentata dal relatore.

La Commissione approva, quindi, la proposta di relazione favorevole del relatore. Delibera altresì di nominare, ai sensi dell'articolo 126-ter, comma 2, del Regolamento, il deputato Bonciani quale relatore presso la XIV Commissione.

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nell'anno 2009.

Doc. LXXXVII, n. 3.

(Parere alla XIV Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame, rinviato da ultimo, nella seduta del 15 febbraio 2011.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, avverte che il relatore ha predisposto una proposta di parere favorevole sulla relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2009.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole presentata dal relatore.

La seduta termina alle 14.30.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 16 febbraio 2011. — Presidenza del vicepresidente Salvatore MARGIOTTA. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca, Guido Viceconte.

La seduta comincia alle 14.30.

5-02675 Ceccuzzi: Iniziative urgenti per garantire il corretto e regolare esercizio del servizio idrico da parte della società Acquedotto del Fiora.

Il sottosegretario Guido VICECONTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Franco CECCUZZI (PD), nel dichiararsi insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, denuncia come inaccettabili le conseguenze provocate dalla recente disciplina legislativa in materia di gestione del servizio idrico integrato, che il Governo ha improvvisamente introdotto lo scorso anno. Essa, infatti, ha determinato, da un lato, una sostanziale instabilità degli assetti societari e, dall'altro, il sostanziale blocco degli investimenti nel settore, come è platealmente dimostrato nel caso in questione dal rigetto da parte della Cassa Depositi e Prestiti della richiesta di aumento di affidamento avanzata dalla Società Acquadotto del Fiora, in ragione dell'ambiguità del quadro normativo vigente. Stigmatizza per questo il fatto che la maggioranza e il Governo, al di là di prese di posizione propagandistiche, non abbiano voluto affrontare tali gravi questioni, neanche in occasione dell'esame al Senato del cosiddetto decreto-legge « Milleproroghe ».

5-03182 Zamparutti: Sui mancati controlli e interventi igienico-ambientali lungo l'asta fluviale dell'Agri.

Il sottosegretario Guido VICECONTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Elisabetta ZAMPARUTTI (PD) ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta fornita, riservandosi di approfondirne i contenuti. Ritiene, tuttavia, di non potersi dichiarare soddisfatta di tale risposta sia perché essa è una delle pochissime fornite su una questione da lei segnalata in numerosissimi atti di sindacato ispettivo, sia perché non dice nulla rispetto al problema serio del proseguimento delle attività industriali nello stabilimento industriale citato nell'atto di sindacato ispettivo.

Nell'auspicare, inoltre, che l'inchiesta giudiziaria in corso possa acclarare in tempi rapidi i fatti e le responsabilità oggetto delle proprie interrogazioni, auspica che il nuovo direttore dell'ARPA della regione Basilicata avvii un nuovo

corso e una gestione più efficiente di tale organo a tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini di quella regione.

5-03749 Peluffo: Sulla mancata valutazione di impatto ambientale in ordine al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate.

Il sottosegretario Guido VICECONTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Chiara BRAGA (PD), cofirmataria dell'interrogazione in titolo, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal Governo, riservandosi, in ogni caso, di approfondire nel dettaglio gli elementi di conoscenza in essa contenuti.

5-04138 Tommaso Foti: Sulla disciplina del trasporto transfrontaliero di scarti della lavorazione del legno.

Il sottosegretario Guido VICECONTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Tommaso FOTI (PdL) si dichiara pienamente soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

5-04172 Di Biagio: Sull'inquinamento delle coste campane.

Il sottosegretario Guido VICECONTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Aldo DI BIAGIO (FLI) fa presente che l'atto presentato riprende una denuncia fatta nell'estate del 2009, in merito agli impressionanti e drammatici livelli di inquinamento delle coste campane, in particolare nell'area flegrea a nord del capoluogo partenopeo.

Ritiene che tale fenomeno sia ancora molto attuale, tanto da essere stato oggetto di recente di un approfondimento giornalistico oltre che di una seria inchiesta

giudiziaria. Proprio come nel 2009, il depuratore di Cuma, nell'area flegrea, continua a rappresentare un elemento di criticità, anche perché oggetto spesso di proteste con conseguente sversamento in mare di liquami, ai quali si aggiungono anche materiali organici, probabilmente di origine ospedaliera, che conducono alla proliferazione di parassiti e organismi microbiologici, con conseguenze per la salute umana, soprattutto dei bambini.

Nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta articolata ed esauritiva, nonché per l'attenzione dimostrata al tema in oggetto, fa notare come il fenomeno dell'inquinamento – per così dire balneare – si inserisce in un fenomeno ben più ampio che attiene ad un sistema di malfunzionamenti e di ritardi del quale la Regione Campania è pesantemente vittima per molte responsabilità, non ultima quella politica.

Richiama l'attenzione sul fatto che molti amministratori locali hanno presentato svariati solleciti d'intervento, ai quali non è stato dato riscontro da parte delle autorità competenti che restano silenti dinanzi all'oggettiva criticità di discariche e sversamenti abusivi, tanto da ricorrere alle sedi europee.

Ritiene che la situazione sopra riportata non produca solo l'inquinamento del mare, ma anche l'inquinamento del suolo, della sabbia e di tutti gli organismi acquatici che vivono in tale *habitat*, che rappresentano un potenziale economico significativo, nonché la lesione della salute dei cittadini che vivono in prossimità di queste aree.

Conclude evidenziando la necessità di adeguate iniziative da predisporre prima dell'inizio della prossima stagione balneare.

Salvatore MARGIOTTA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni.

La seduta termina alle 15.

RISOLUZIONI

Mercoledì 16 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti, Roberto Castelli.

La seduta comincia alle 15.

7-00465 Mariani e 7-00475 Guido Dussin: Sull'introduzione del pedaggio sul raccordo autostradale Firenze-Siena.

(Seguito della discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni in oggetto, rinviata nella seduta del 1° febbraio 2011.

Raffaella MARIANI (PD) dichiara che, alla luce degli elementi di valutazione acquisiti nel corso delle audizioni svolte nelle precedenti sedute, è stata predisposta una nuova formulazione della propria risoluzione (*vedi allegato 8*), che illustra sinteticamente. Esprime, inoltre, la disponibilità dei deputati del gruppo del Partito Democratico a concludere la discussione sugli atti di indirizzo in titolo nella seduta odierna e a procedere alla votazione degli stessi.

Il viceministro Roberto CASTELLI, nel rappresentare l'esigenza del Governo di procedere al necessario approfondimento dei contenuti della nuova formulazione della risoluzione 7-00465 Mariani, prospetta l'opportunità che la votazione degli atti di indirizzo in titolo sia differita di qualche giorno, in modo da poter effettuare una più ampia istruttoria su quanto previsto nel nuovo testo.

Franco CECCUZZI (PD), pur ritenendo legittima la richiesta avanzata dal rappresentante del Governo, chiede allo stesso di esprimersi quantomeno sulla questione relativa ad una possibile esclusione dell'infrastruttura in questione, in ragione delle caratteristiche della medesima, dall'elenco delle tratte che saranno oggetto di nuovo

pedaggiamento. Chiede, inoltre, che il Governo si impegni formalmente davanti alla Commissione a non emanare il DPCM contenente, in applicazione della norma contenuta nell'articolo 15 del decreto-legge n. 78 del 2010, l'elenco delle tratte da pedaggiare, prima del voto sugli atti di indirizzo in titolo.

Raffaella MARIANI (PD) chiede al viceministro Castelli di impegnarsi a far sì che si tenga al più presto l'incontro chiesto dai rappresentanti della regione Toscana al Governo per discutere del complesso delle questioni connesse all'ipotizzato pedaggiamento del raccordo autostradale Firenze-Siena.

Alessandro BRATTI (PD) chiede al rappresentante del Governo chiarimenti in ordine alle recenti notizie di stampa relative a pubbliche prese di posizione di parlamentari della maggioranza, secondo i quali il raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi figurerebbe fra le infrastrutture stradali escluse dall'elenco di cui al citato DPCM che il Governo si appresta ad emanare.

Tino IANNUZZI (PD), nel richiamare le confuse prese di posizione, anche ai massimi livelli, fra i rappresentanti dell'Anas e quelli del Ministero per le infrastrutture, circa l'eventualità del pedaggiamento della Salerno-Reggio Calabria, ritiene che il Governo debba avviare un confronto davanti alle Commissioni parlamentari competenti sulle tematiche in discussione, a partire dal tema relativo alla individuazione di precisi e oggettivi criteri per l'eventuale esclusione di talune infrastrutture stradali dal previsto pedaggiamento.

Il viceministro Roberto CASTELLI, in risposta alle richieste e osservazioni critiche formulate dai deputati intervenuti, fa presente anzitutto che l'azione del Governo è dettata dall'esigenza di dare attuazione ad una norma approvata dal Parlamento, quale il richiamato articolo 15 del decreto-legge n. 78 del 2010, e, quindi, di procedere all'emanazione del

DPCM previsto da tale norma. Conferma che tale decreto è *in fieri*, facendo presente che si tratta di un provvedimento che investe la competenza e la responsabilità di più Dicasteri.

Quanto alle osservazioni critiche formulate dai deputati intervenuti nel dibattito circa presunte prese di posizioni di esponenti politici della maggioranza relative all'esclusione di questa o quella infrastruttura autostradale dall'insieme delle infrastrutture oggetto di nuovo pedaggiamento, ritiene che si sia in presenza di semplici illazioni giornalistiche prive di dati di fatto concreti.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia ad altra seduta la discussione congiunta degli atti di indirizzo in titolo.

La seduta termina alle 15.15.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.30.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 16 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti, Roberto Castelli.

La seduta comincia alle 15.30.

5-03844 Delfino: Inserimento nel piano triennale ANAS di infrastrutture strategiche per la provincia di Cuneo.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 9*).

Teresio DELFINO (UdC) ringrazia il Governo della risposta fornita di cui tuttavia si dichiara insoddisfatto. Osserva,

infatti, che la questione centrale posta con la presentazione del proprio atto di sindacato ispettivo, alla quale la risposta del Governo non fornisce chiarimenti, era quella relativa alla natura prioritaria delle opere che la nuova maggioranza politica della regione Piemonte ha chiesto al Governo di inserire nel quadro strategico delle infrastrutture. Preannuncia, pertanto, la presentazione di ulteriori atti di sindacato ispettivo per chiarire tale questione e richiama il Governo alla necessità di operare per un aggiornamento del piano triennale ANAS con l'inserimento nello stesso delle infrastrutture strategiche per la provincia di Cuneo richiamate nel proprio atto di sindacato ispettivo.

5-03964 Sposetti: Sul completamento della superstrada Orte-Viterbo-Civitavecchia.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 10*).

Ugo SPOSETTI (PD) ringrazia il viceministro Castelli per la completezza tecnica della risposta fornita. Sul piano politico, tuttavia, dichiara di non potersi dichiarare soddisfatto della stessa risposta, stante la mancanza di indicazioni chiare in ordine alla necessità impellente che l'Anas – anche grazie al ripristino degli stanziamenti regionali – proceda in tempi strettissimi alla predisposizione di tutti gli atti necessari a dare avvio alla realizzazione dei lavori sullo stralcio funzionale Cinelli/Monte Romano, che rappresenta un tassello essenziale per la costruzione del Corridoio TEN Tirreno-Adriatico. Conclude, quindi, richiama il Governo a porre in essere tutto quanto in suo potere affinché l'Anas assolva agli indicati compiti nel più breve tempo possibile.

5-03967 Brandolini: Sulla realizzazione del lotto zero della secante di Cesena.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei ter-

mini riportati in allegato (*vedi allegato 11*).

Sandro BRANDOLINI (PD) ringrazia il viceministro Castelli per la cortese risposta, di cui, peraltro, si dichiara insoddisfatto. Dalla risposta fornita, infatti, emerge con chiarezza che, nonostante i formali, positivi impegni assunti dai rappresentanti degli enti territoriali, non vi sono risorse disponibili per la realizzazione dell'infrastruttura in questione e che il Governo non è in grado di indicare un percorso credibile per il reperimento delle risorse stesse. Sollecita, pertanto, il Governo ad impegnarsi concretamente per la realizzazione di un'opera attesa da lungo tempo dai cittadini e dalle imprese dei territori interessati.

5-04079 Delfino: Realizzazione in Piemonte della SR 20, della strada reale e dell'autostrada Torino-Savona.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 12*).

Teresio DELFINO (UdC) prende atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo che almeno in parte prefigura un impegno dell'ANAS a predisporre tutti gli atti necessari per dare concretamente avvio alla realizzazione di un'opera fondamentale per la crescita infrastrutturale ed economica dei territori interessati.

5-04204 Rondini: Sulla realizzazione della tratta autostradale Rho-Monza nel tratto compreso nel comune di Paderno Dugnano.

Il viceministro Roberto CASTELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 13*).

Marco RONDINI (LNP), nel ringraziare il viceministro Castelli per la risposta fornita, ritiene tuttavia di non potersi

dichiarare completamente soddisfatto della stessa. Pur riconoscendo infatti il carattere fondamentale di un'opera indispensabile per completare la dotazione infrastrutturale dei territori coinvolti, rinnova l'auspicio – che è all'origine della presentazione del proprio atto di sindacato – che fra società concessionaria e istituzioni territoriali e statali competenti

sia possibile addivenire al reperimento delle risorse necessarie per l'interramento dell'opera in questione.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

Istituzione della Soprintendenza del mare e delle acque interne e organizzazione del settore del patrimonio storico-culturale sommerso nell'ambito del Ministero per i beni culturali (Nuovo testo C. 2302 Granata).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La VIII Commissione,

esaminato il nuovo testo, elaborato dal Comitato ristretto, adottato come testo base, della proposta di legge n. 2302 Granata, recante « Istituzione della Soprintendenza del mare e delle acque interne e organizzazione del settore del patrimonio storico-culturale sommerso nell'ambito del Ministero per i beni e le attività culturali »;

valutato positivamente il contenuto complessivo del provvedimento che consente, colmando una effettiva lacuna organizzativa, di dotare il nostro Paese di un organismo adeguato alla necessità di utilizzare al meglio le risorse di mezzi e di personale disponibili e, al tempo stesso, capace di rafforzare l'intervento dello Stato nel settore, qual è quello dell'archeologia subacquea, nel quale abbiamo avuto fino a qualche decennio fa una indiscussa *leadership* internazionale;

ritenuto, peraltro, che, sotto il profilo delle competenze assegnate alla istituenda Soprintendenza del mare e delle acque interne, talune disposizioni contenute nel testo esaminato pongono un'esigenza di coordinamento normativo allo scopo di evitare ogni rischio di sovrapposizione di discipline e di prevedibili interferenze in ambiti legislativamente assegnati alla competenza sia del Dicastero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (con particolare riferimento alla disciplina in materia di istituzione, regolamentazione e gestione delle aree naturali protette), sia del Dicastero per le infrastrutture e i

trasporti (con particolare riferimento al quadro normativo che regola le attività degli Uffici marittimi e del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) si riveda il testo dell'articolo 2, comma 1, lettera *l*) – che attribuisce alla nuova Soprintendenza del mare e delle acque interne compiti di coordinamento e indirizzo – dell'articolo 3 – che attribuisce alla nuova Soprintendenza del mare e delle acque interne di compiti di vigilanza – e dell'articolo 5, che attribuisce alla nuova Soprintendenza del mare e delle acque interne poteri autorizzatori, in modo da chiarire la compatibilità delle disposizioni in esso contenute con l'attuale riparto legislativo di competenze poste in capo al Dicastero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (con particolare riferimento alla disciplina in materia di istituzione, regolamentazione e gestione delle aree naturali protette) ed al Dicastero per le infrastrutture e i trasporti (con particolare riferimento al quadro normativo che regola le attività degli Uffici marittimi e del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera);

2) si riveda il testo dell'articolo 6, in materia di collaborazioni nelle attività della nuova Soprintendenza del mare e delle acque interne, in modo chiarire che

nello svolgimento delle attività in esso disciplinate, sono fatte salve le specifiche competenze attribuite alle Autorità marittime dalla legge n. 157 del 2009 e dal decreto interministeriale 12 luglio 1989, nonché le specifiche competenze attribuite agli uffici e organi del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dalle leggi n. 979 del 1982, n. 394 del 1991;

3) si sostituisca l'attuale rubrica dell'articolo 8 «sicurezza in mare» con la rubrica «sicurezza delle attività subacquee» in modo da rendere chiaro, sin dalla rubrica dell'articolo, che oggetto delle disposizioni in esso contenute è l'attività subacquea strumentale alla valorizzazione e tutela del patrimonio archeologico subacqueo e non già, la distinta materia della «sicurezza della navigazione»;

4) si preveda espressamente, al fine di evitare eventuali conflittualità fra le Amministrazioni interessate, che il decreto ministeriale indicato all'articolo 9, sia emanato dal Ministro per i beni e le attività culturali, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro per le infrastrutture e i trasporti;

e con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito l'opportunità di rivedere il testo dell'articolo 2, comma 1, lettera g), che attribuisce alla nuova Soprintendenza del mare e delle acque interne il compito della redazione annuale di indicazioni topografiche riguardanti la localizzazione del patrimonio archeologico subacqueo, in modo da chiarire meglio quale Amministrazione dello Stato dovrebbe sostenere il relativo onere finanziario.

ALLEGATO 2

Legge comunitaria 2010 (C. 4059 Governo, approvato dal Senato).**EMENDAMENTI ED ARTICOLI AGGIUNTIVI**

All'articolo 1, comma 1, trasferire la seguente direttiva dall'Allegato A all'Allegato B: 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia.

Conseguentemente dopo l'articolo 16 aggiungere il seguente:

ART. 16-bis.

(Delega al governo per il recepimento della Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia. Procedura d'infrazione n. 2006/2378).

1. Nella predisposizione del decreto legislativo per l'attuazione della direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia, che sostituisce la direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia, recepita con il Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 192 il Governo è tenuto, oltre che al rispetto dei principi e criteri direttivi generati di cui all'articolo 2, in quanto compatibili, anche in considerazione di quanto dispone l'articolo 10 della presente direttiva, al rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi specifici:

a) stabilizzare gli incentivi temporanei previsti dalla legislazione vigente per gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, con particolare riferimento agli interventi di riqualificazione finalizzati al miglioramento della prestazione energetica per la climatizzazione invernale; agli interventi sugli edifici esistenti o su parti di

essi o su singole unità immobiliari riguardanti strutture opache verticali, strutture opache orizzontali e finestre comprensive di infissi; all'installazione di pannelli solari per la produzione di acqua calda per usi domestici o industriali e per la copertura del fabbisogno di acqua calda in piscine, strutture sportive, case di ricovero e cura, istituti scolastici e università; agli interventi di sostituzione di impianti di climatizzazione invernale con impianti dotati di caldaie a condensazione e contestuale messa a punto del sistema di distribuzione;

b) prevedere che gli incentivi per gli interventi di miglioramento della prestazione energetica sul patrimonio edilizia esistente spettino alle persone fisiche, agli enti e ai soggetti di cui all'articolo 5 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, non titolari di reddito d'impresa, ai soggetti titolari di reddito d'impresa e agli Istituti autonomi per le case popolari comunque denominati, per gli alloggi in proprietà o in gestione degli istituti medesimi, nonché agli inquilini assegnatari degli alloggi di edilizia residenziale pubblica, per interventi realizzati in base ad un progetto autorizzato dall'ente proprietario o gestore, asseverato da un tecnico abilitato.

2. Il comma 2-bis, dell'articolo 35, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la compe-

tività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, è abrogato.

3. Al decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 192, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 6, dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

2-bis. Nel caso di compravendita dell'intero immobile o della singola unità immobiliare, l'attestato di certificazione energetica è allegato all'atto di compravendita, in originale o copia autenticata.

2-ter. Nel caso di locazione, l'attestato di certificazione energetica è messo a disposizione del conduttore o ad esso consegnato in copia dichiarata dal proprietario conforme all'originale in suo possesso.

b) all'articolo 15, dopo il comma 7, sono aggiunti i seguenti:

7-bis. In caso di violazione dell'obbligo previsto dall'articolo 6, comma 3, il contratto è nullo. La nullità può essere fatta valere solo dal compratore.

7-ter. In caso di violazione dell'obbligo previsto dall'articolo 6, comma 4, il contratto è nullo. La nullità può essere fatta valere solo dal conduttore.

4. L'articolo 9, del decreto del Ministro dello sviluppo economico del 26 giugno 2009 contenente le linee guida nazionali per la certificazione energetica degli edifici, è abrogato.

1. 1. Mariani, Realacci, Margiotta, Benamati, Bocci, Braga, Bratti, Esposito, Ginoble, Iannuzzi, Marantelli, Morassut, Motta, Viola.

All'articolo 1, comma 1, trasferire la seguente direttiva dall'Allegato A all'Allegato B: 2010/31/UE del Parlamento europeo e

del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia.

1. 2. Mariani, Realacci, Margiotta, Benamati, Bocci, Braga, Bratti, Esposito, Ginoble, Iannuzzi, Marantelli, Morassut, Motta, Viola.

Dopo l'articolo 15 aggiungere il seguente:

ART. 15-bis.

(Principi e criteri direttivi per l'attuazione della direttiva 2010/31/CE sulla prestazione energetica nell'edilizia).

1. Nella predisposizione del decreto legislativo di attuazione della direttiva 2010/31/CE sulla prestazione energetica nell'edilizia, il Governo è tenuto a seguire oltre ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 2 della presente legge, in quanto compatibili, anche i seguenti principi e criteri direttivi:

a) raccordare e coordinare la disciplina prevista dalla direttiva 2010/31/CE con le direttive 2009/28/CE, 2006/32/CE, 2009/72/CE e la relativa normativa di recepimento;

b) garantire la promozione congiunta di efficienza energetica nell'edilizia attraverso programmi e misure di miglioramento dell'efficienza energetica e la installazione di sistemi alternativi ad alta efficienza oltre che di utilizzo delle fonti rinnovabili per la produzione e il consumo di energia elettrica e calore;

c) attuare negli edifici esistenti programmi e misure di miglioramento dell'efficienza energetica previsti nell'Allegato III della Direttiva 2006/32/CE attraverso la installazione delle tecnologie ivi espressamente indicate;

d) prevedere espressamente in sede di pianificazione, progettazione, costruzione, ristrutturazione di edifici pubblici e privati in aree residenziali, industriali, commer-

ciali, agricole e artigianali e nella pianificazione delle infrastrutture urbane, sistemi alternativi ad alta efficienza quali:

sistemi di fornitura energetica decentrati basati su energia da fonti rinnovabili;

cogenerazione ad alto rendimento;

teleriscaldamento o telerinfrescamento urbano o collettivo, in particolare se basato interamente o parzialmente su energia da fonti rinnovabili;

pompe di calore;

e) attuare una metodologia di calcolo della prestazione energetica degli edifici che tenga conto delle norme europee ed essere coerente con la pertinente legislazione dell'Unione europea e nazionale, compresa la direttive 2006/32/CE e 2009/28/CE.

15. 01. Di Biagio.

Dopo l'articolo 18 aggiungere il seguente:

ART. 18-bis.

(Delega al Governo per la piena attuazione dell'articolo 191 del Trattato sull'Unione europea in materia di protezione dell'ambiente attraverso l'introduzione del principio « chi inquina paga »).

1. Al fine di dare una nuova visione alle politiche di tutela dell'ambiente agendo sul piano della prevenzione e della dissuasione dei comportamenti dannosi e sull'incentivazione di quelli virtuosi, il Governo è delegato ad attuare uno o più decreti legislativi, anche apportando le opportune modifiche al Codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006), per dare piena attuazione al principio comunitario « chi inquina paga » espressamente richiamato nell'articolo 191, comma 2, del Trattato sull'Unione europea.

2. Per l'attuazione della delega di cui al precedente comma, il Governo si attiene ai seguenti principi direttivi:

a) recepire le indicazioni contenute nel Libro verde sull'uso di strumenti di

mercato ai fini della politica ambientale, COM(2037) 140 del 28 marzo 2007;

b) scoraggiare, tramite gli strumenti della fiscalità ambientale, i comportamenti dannosi per l'ambiente e al tempo stesso incoraggiare i comportamenti rispettosi dell'ambiente, promuovendo altresì l'innovazione e la ricerca e lo sviluppo in materia;

c) elaborare un sistema di fiscalità ambientale che non generi nuovi o maggiori oneri per lo Stato attraverso un meccanismo compensativo tra incentivi per chi non inquina e aggravii per chi invece inquina.

18. 01. Cosenza, Scalia.

Dopo l'articolo 18 aggiungere il seguente:

ART. 18-bis.

(Modifiche al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 117. recante attuazione della Direttiva 2006/21/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 relativa alla gestione dei rifiuti delle industrie estrattive e che modifica la Direttiva 2004/35/CE).

Al decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 117. sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 2, comma 3, dopo le parole « gli articoli 7, 8, 11, commi I » le parole « e 3 » sono sostituite con « e 6 »;

b) all'articolo 2, comma 4, dopo le parole « agli articoli 7, 8, 11, commi I » le parole « e 3 » sono sostituite con « e 6 »;

c) all'articolo 2, comma 5, dopo le parole « gli obblighi di cui agli articoli 11, » le parole « comma 3 » sono sostituite con « comma 6 »;

d) all'articolo 7 comma 5 lettera a) dopo le parole « riferiti dall'operatore ai sensi dell'articolo 11, » le parole « comma 3 » sono sostituite con « comma 6 »;

e) all'articolo 5, comma 5, dopo le parole « da parte dell'autorità competente » aggiungere le seguenti: « A condizione che vengano rispettate tutte le disposizioni dei commi da I a 4, qualora le informazioni di cui al comma 3 siano state fornite in altri piani predisposti ai sensi della normativa vigente, l'operatore può allegare integralmente o in parte detti piani, indicando le parti che comprendono dette informazioni. »

f) all'articolo 6 comma 10 dopo le parole « fornendo al medesimo le informazioni pertinenti » sono aggiunte le parole « , comprese quelle sul diritto di partecipare al processo decisionale e sull'autorità competente alla quale presentare osservazioni e quesiti, »;

g) l'articolo 8 comma 1 è sostituito dal seguente:

« L'autorità competente, entro trenta giorni dal ricevimento della domanda di autorizzazione o di rinnovo dell'autorizzazione di cui all'articolo 7, ovvero, in caso di riesame ai sensi dell'articolo 7, comma 5, contestualmente all'avvio del relativo procedimento, comunica all'operatore la data di avvio del procedimento ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, e la sede degli uffici presso i quali sono depositati i documenti e gli atti del procedimento, ai fini della consultazione del pubblico. Entro il termine di quindici giorni dalla data di ricevimento della comunicazione l'operatore provvede, a sua cura e a sue spese, alla pubblicazione su un quotidiano a diffusione provinciale o regionale di un annuncio contenente:

a) la domanda di autorizzazione contenente l'indicazione della localizzazione della struttura di deposito e del nominativo dell'operatore;

b) informazioni dettagliate sulle autorità competenti responsabile del proce-

dimento e sugli uffici dove è possibile prendere visione degli atti e trasmettere le osservazioni nonché i termini per la presentazione delle stesse;

c) se applicabile, informazioni sulla necessità di una consultazione tra Stati membri prima dell'adozione della decisione relativa ad una domanda di autorizzazione ai sensi dell'articolo 16;

d) la natura delle eventuali decisioni;

e) indicazione delle date e dei luoghi dove saranno depositate le informazioni ed i mezzi utilizzati per la divulgazione »;

h) l'articolo 8 comma 2 è sostituito dal seguente « I soggetti interessati possono presentare in forma scritta osservazioni all'autorità competente fino a 30 giorni prima della conclusione del procedimento autorizzativi. L'operatore provvede ad informare il pubblico della data di scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni unitamente alla pubblicazione delle altre informazioni di cui al comma I. »;

i) all'articolo 10 comma I lettera a) dopo le parole « ai sensi dell'articolo 11, » le parole « comma 2 » sono sostituite con le parole « comma 3 »;

j) all'articolo 10 comma I lettera c) dopo le parole « ai sensi dell'articolo 12, » le parole « commi 4 e 5 » sono sostituite con le parole « commi 3 e 4 »;

k) all'articolo 11 comma 7 alla fine dell'ultimo periodo sono aggiunte le parole « Tali verifiche possono essere effettuate dall'autorità competente stessa o da enti pubblici o esperti indipendenti dei quali la stessa si avvale. »;

l) all'articolo 12 comma 3 alla fine del periodo è aggiunto il seguente periodo « In caso di inadempienza dell'operatore, autorità competente può assumersi gli incarichi dell'operatore dopo la chiusura definitiva della struttura di deposito, utilizzando le risorse di cui all'articolo 14 e fatta salva tutta la normativa nazionale e comunitaria in materia di responsabilità civile del detentore dei rifiuti, »;

m) all'articolo 13 comma 1, lettera a) dopo le parole « valutare la probabilità che si produca pericolato dai rifiuti di estrazione depositati, » sono aggiunte le parole « anche con riferimento agli inquinanti in esso presenti, »;

n) all'articolo 16 comma 3 le parole « l'operatore trasmette le informazioni di cui all'articolo 6, comma 14, » sono sostituite con le parole « l'operatore trasmette immediatamente le informazioni di cui all'articolo 6, comma 15. »;

o) all'articolo 17 comma 1 dopo le parole « prima dell'avvio delle operazioni di deposito e » la parola « successivamente » è sostituita con le seguenti parole « a intervalli periodici in seguito, compresa la fase successiva alla chiusura » e alla fine dell'articolo dopo le parole « all'interno e all'esterno della struttura è aggiunta la frase « Un risultato positivo non limita in alcun modo la responsabilità dell'operatore in base alle condizioni dell'autorizzazione ».

18. 02 Tortoli.

Dopo l'articolo 18 aggiungere il seguente:

ART. 18-bis.

(Attenuazione della direttiva 2009/126/CE del 21 ottobre 2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, relativa alla fase II del recupero dei vapori di benzina durante il rifornimento dei veicoli a motore nelle stazioni di servizio e disciplina organica dei requisiti di installazione degli impianti di distribuzione di benzina).

1. Il Governo è delegato ad adottare entro i termini di cui all'articolo 1. uno o

più decreti legislativi recanti attuazione della direttiva 2009/129/CE del 21 ottobre 2009 relativa alla fase II del recupero dei vapori di benzina durante il rifornimento dei veicoli a motore nelle stazioni di servizio.

2. I decreti legislativi previsti dal comma I prevedono l'integrazione della disciplina della direttiva 2009/126/CE del 21 ottobre 2009 nell'ambito della parte quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e sono adottati, nei rispetto della procedura e dei principi e criteri direttivi di cui agli articoli 1 e 2 su proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri di cui all'articolo 1, comma 2, sentito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome di Trento e Bolzano.

3. Con decreto del Ministro dall'interno, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dello sviluppo economico, sono disciplinati in modo organico i requisiti di installazione degli impianti di distribuzione di benzina anche in conformità alla direttiva 94/9/CE del 23 marzo 1994, concernente gli apparecchi e i sistemi di protezione destinati ad essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al presente comma, non si applica il paragrafo 3 dell'allegato VII alla parte quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152.

18. 03 Tortoli.

ALLEGATO 3

5-02675 Ceccuzzi: Iniziative urgenti per garantire il corretto e regolare esercizio del servizio idrico da parte della società Acquedotto del Fiora.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta all'interrogazione n. 5-02675, presentata dall'onorevole Ceccuzzi ed altri, si rappresenta che, con riferimento al quadro normativo relativo al servizio idrico integrato, è rilevante constatare come le recenti modifiche succedutesi a breve distanza di tempo tra loro abbiano potuto generare negli operatori del settore il convincimento di essere in presenza di un quadro in continua e preoccupante evoluzione.

Come evidenziato nella Relazione al Parlamento 2010 della CoNVIRI (Commissione nazionale per la vigilanza sulle risorse idriche), dal gennaio 1994, data dell'approvazione della legge n. 36, che istituiva il servizio idrico integrato, si sono succedute le approvazioni di oltre trenta provvedimenti di legge, frequentemente settoriali e tra loro non sufficientemente coordinati. Deve essere evidenziato d'altro canto come buona parte di essi siano stati di iniziativa parlamentare.

È parimenti noto che gli istituti finanziari attribuiscono alla instabilità del quadro normativo un elemento di incertezza che nuoce alla concessione di crediti agli operatori nel settore dei servizi idrici integrati.

I provvedimenti normativi cui fa riferimento l'interrogazione hanno riguardato due profili di grande rilievo del servizio idrico integrato. Per un verso, infatti, la disciplina recata dall'articolo 23-bis del decreto-legge n. 112 del 2008, riguarda le modalità d'affidamento. Per altro verso, invece, la disposizione contenuta all'articolo 1-quinquies del decreto-legge 25 gennaio 2010, n. 2, convertito con la legge 26 marzo 2010, n. 42, nel prevedere la sop-

pressione delle Autorità d'ambito, ha proposto un elemento di razionalizzazione istituzionale del settore, prevedendo che siano le regioni ad attribuire le funzioni in precedenza esercitate dalle AATO (Autorità ambito territoriale ottimale) ai soggetti ritenuti idonei all'esercizio unitario delle funzioni stesse.

Quanto al primo profilo, l'ormai famoso articolo 23-bis, decreto-legge n. 112 del 2008, ha inteso dare ordine e chiarezza, stabilendo un quadro di riferimento che nelle intenzioni del Governo ha carattere di stabilità.

Dall'applicazione di tale norma, nell'ipotesi dichiarata dagli interroganti che l'affidamento della concessione alla Società Acquedotto del Fiora sia stata effettuata mediante gara ad evidenza pubblica nell'anno 2001, non si vede come possano derivare ostacoli al perdurare della concessione medesima sino alla sua scadenza naturale. E infatti non sussiste alcuna incertezza circa il meccanismo di cessazione degli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore della disposizione stessa, posto che, se essi sono stati affidati conformemente alle regole dell'evidenza pubblica, continueranno fino alla naturale scadenza, mentre qualora così non fosse, si attiverà l'obbligo di indizione di una procedura di gara secondo i modi e tempi stabiliti dalla disposizioni statali vigenti. Su questo profilo, per quanto di propria competenza, ovvero per i soli profili di afferenza del tema al servizio idrico, il Ministero ha provveduto finora, anche attraverso l'autorità di vigilanza del settore,

la CoNViRI, a fornire agli operatori ed enti territoriali coinvolti nel settore ogni delucidazione e supporto riguardo alla applicabilità alle singole fattispecie concrete delle disposizioni statali suesposte, dal momento che tali problematiche impattano inevitabilmente con il rapporto tra gestori del servizio idrico e soggetto pubblico affidante, rapporti che restano sotto la costante vigilanza della CoNViRI.

Su tale quadro, pesa tuttavia, da ultimo, l'incognita dell'esito del referendum d'iniziativa popolare, che chiede l'abrogazione dell'articolo 23-bis sulla base di motivazioni che il Governo ritiene fuorvianti, secondo cui l'applicazione dell'articolo provocherebbe una privatizzazione dei servizi, la cui pubblicità è viceversa garantita dal quadro normativo vigente. Solo questo appare allo stato attuale l'elemento di possibile incertezza del quadro regolatorio del settore, e certamente non rientra, com'è noto, tra le possibili sfere di influenza ed applicazione dell'azione di Governo.

Deve essere inoltre evidenziato che, proprio nell'ottica di rendere efficace il quadro di regole del settore idrico, ben consci del riflesso immediato che esso produce sul rapporto tra gestori ed investitori del settore e istituti finanziari, l'azione del Governo è quanto mai presente ed in continua progressione.

Non v'è dubbio, infatti, che per quanto riguarda il problema della concessione di finanziamenti, come dettagliatamente descritto nella Relazione al Parlamento 2010 della CoNViRI, una corretta applicazione delle norme vigenti consentirebbe alle banche una migliore valutazione del credito dei progetti e quindi una maggiore propensione al rischio, a fronte di una accettabile qualità della pianificazione d'ambito e del piano economico-finanziario ad essa associato.

Purtroppo, fatte salve alcune situazioni virtuose nelle quali il finanziamento è stato infatti concesso, in numerosi casi si verificano alterazioni dell'equilibrio eco-

nomico-finanziario, il mantenimento del quale è ovviamente condizione necessaria per il rientro del credito.

Gli squilibri sono frequentemente causati da ritardi e inadempienze dell'ente concedente e/o del concessionario.

Per questa ragione è in preparazione e di prossima pubblicazione, un nuovo schema di convenzione tipo nazionale, su proposta della CoNViRI che, regolando con maggior chiarezza e cogenza i rapporti tra concedente e concessionario, previene le principali e più frequenti cause di squilibrio economico-finanziario.

L'esperienza maturata ha altresì dimostrato che per una più efficace attuazione delle norme vigenti occorre un rafforzamento della regolazione, alla quale si sta provvedendo nelle forme idonee, valorizzando al meglio il patrimonio di conoscenza e d'esperienza accumulati in questi anni.

Per quanto riguarda il secondo profilo, attinente alla soppressione delle AATO, occorre precisare che, da un lato, il termine di soppressione delle stesse è stato prorogato al 31 marzo 2011 con la disposizione contenuta nel decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, in corso di conversione in legge (mille proroghe), e, dall'altro lato, che il meccanismo previsto dalla norma di soppressione prevede una attività da parte delle regioni, che devono indicare, con legge regionale, a quale soggetto o ente territoriale siano attribuite le funzioni in precedenza attribuite alle AATO stesse.

Ne discende che, proprio al fine di evitare ogni soluzione di continuità della prestazione del servizio e nei rapporti tra gestori del Servizio Idrico Integrato e autorità competenti, è stata prevista una proroga del termine di soppressione, fermo restando che il grado di attuazione di tale disposizione dipende dalle singole regioni, a dell'indicazione che esse forniranno riguardo all'autorità cui conferire le funzioni di regolazione territoriale del servizio idrico.

ALLEGATO 4

5-03182 Zamparutti: Sui mancati controlli e interventi igienico-ambientali lungo l'asta fluviale dell'Agri.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta all'atto di sindacato ispettivo n. 5-03182 presentato dall'onorevole Zamparutti ed altri, dove si lamenta una grave situazione ambientale e sanitaria lungo l'asta del fiume Agri e nella diga del Pertusillo, sulla scorta degli elementi forniti dall'ISPRA, dalla regione, dall'ARPA Basilicata, dalla prefettura di Potenza e dal Comando dei carabinieri per la tutela dell'ambiente, si rappresenta quanto segue.

Le attività di controllo della qualità delle acque dell'invaso del Pertusillo, così come per gli altri invasi interessati da potabilizzazione ricadenti nella provincia di Potenza, è iniziata negli anni '80, periodo in cui, a seguito di accurate analisi chimiche e batteriologiche, vennero messe in atto da parte degli Enti preposti le procedure previste dal decreto del Presidente della Repubblica n. 515 del 1982 per destinare tali acque al consumo umano.

Le suddette analisi permisero di classificare le acque del Pertusillo nella categoria A2, che prevedeva un trattamento fisico e chimico normale e disinfezione; tale classificazione è attualmente ancora in vigore.

A seguito di segnalazioni pervenute nel maggio 2010 dai comuni di Montemurro e di Spinoso, che evidenziavano un fenomeno di fioritura algale che riguardava le acque dell'invaso del Pertusillo, l'ARPA Basilicata ha avviato una serie di campionamenti che hanno permesso di stabilire che il fenomeno denunciato era legato alla presenza di *Ceratium Hirundella*, del gruppo delle Dinoflagellati o Dinoficee,

responsabile della colorazione marrone-rossastro assunta dalle acque dell'invaso.

Al fine di ampliare lo spettro d'indagine svolto, il 13 luglio ed il 18 agosto 2010, la stessa Agenzia ha eseguito il campionamento in cinque specifici punti situati lungo l'intera estensione del bacino, cioè dall'ingresso del fiume Agri fino allo sbarramento. L'individuazione di detti punti di campionamento è stata effettuata in relazione allo scopo del monitoraggio che consiste nell'accertare il contributo dei maggiori immissari, l'eventuale influenza dei centri abitati Spinoso e Montemurro, nonché la morfologia dell'invaso.

Dai risultati ottenuti in questa fase iniziale è emerso che i parametri microbiologici non hanno subito variazioni significative rispetto a quelli ottenuti dall'attività di monitoraggio istituzionale svolta precedentemente alla comparsa del fenomeno algale.

L'analisi del fitoplancton nei siti monitorati non ha evidenziato la presenza nell'invaso di alghe tossiche; è stato ottenuto il medesimo risultato con i saggi di tossicità acuta valutata attraverso il test con *Daphnia Magna*.

L'assenza di tossicità è confermata, poi, dal valore di concentrazione di microcistina disciolta che risulta inferiore a 0,1 Mg/l, valore limite provvisorio fissato dall'Organizzazione mondiale della sanità per le acque destinate al consumo umano.

Ciò nonostante, le analisi relative al campionamento del mese di agosto hanno, in generale, evidenziato un sostanziale peggioramento dello stato di qualità delle acque all'immissione del fiume Agri, con aumento della concentrazione dei nu-

trienti e dell'ossigeno disciolto, una maggiore densità algale e la comparsa di nuove specie di alghe comunque non riconducibili a famiglie di cui sia nota la tossicità.

L'ARPAB, ipotizzando che tale situazione potrebbe derivare, tra l'altro, da una cattiva qualità degli scarichi degli impianti di depurazione dei comuni della zona, a seguito di istruttoria condotta in collaborazione con gli uffici competenti della provincia di Potenza e dell'Acquedotto Lucano per verificare l'eventuale presenza di scarichi fognari e/o di impianti di depurazione, di scarichi di aziende produttive, in particolare zootecniche ed agroalimentari, che recapitano nei corpi idrici affluenti all'invaso, ha svolto nel mese di agosto una ulteriore azione di monitoraggio sugli impianti le cui acque, in maniera diretta o indiretta, scaricano nel Pertusillo.

L'Agenzia ha eseguito nei mesi di settembre e novembre 2010 ulteriori campionamenti da cui è emerso che, pur rilevandosi significativi miglioramenti della qualità delle acque, nelle stesse è stata accertata la presenza di *Ceratium Hirondella* e del ciano batterio *Anabaena* spp, specie potenzialmente tossica.

È stato elaborato, quindi, un progetto denominato « Valutazione dello stato ecologico del lago Pertusillo » approvato dalla giunta regionale della Basilicata con D.G.R. n. 2013 del 30 novembre 2010. Tale progetto – condotto in collaborazione con l'Istituto superiore di sanità e con l'Istituto zooprofilattico di Foggia – ha come obiettivo la caratterizzazione dello stato ecologico del Pertusillo, la formulazione di ipotesi gestionali e di misure di mitigazione degli impatti antropici even-

tualmente riscontrati, la valutazione di eventuali rischi per la salute della popolazione eventualmente esposta a ciano tossine ed un rapporto dettagliato dei risultati ottenuti e relative elaborazioni grafiche e cartografiche.

Dagli accertamenti e indagini svolte, invece, dal NOE di Potenza sulla situazione ambientale e sanitaria del lago e dei suoi affluenti è emerso che i processi di potabilizzazione delle acque dell'invaso posti in essere dal gestore del servizio idrico risultano idonei a permetterne l'immissione nella rete idrica. I risultati delle analisi effettuate ai sensi del decreto legislativo n. 31 del 2001 – « Attuazione della Direttiva 98/83/CE relativa alla qualità delle acque destinate al consumo umano » – hanno, infatti, evidenziato valori nel rispetto dei limiti di legge.

Su delega della procura della Repubblica di Potenza, sono attualmente in corso indagini del Noe e del NIPAF – Corpo Forestale dello stato di Potenza tese all'individuazione delle probabili cause di inquinamento dell'invaso. Sono in corso di espletamento, in particolare, sopralluoghi presso gli insediamenti industriali della zona con relativi campionamenti ed analisi di possibili inquinanti nonché controlli sulle acque di scarico dei singoli impianti di depurazione e, contestualmente, sulla corretta gestione e manutenzione degli stessi.

Si segnala, da ultimo, che rapporti di prova relativi al monitoraggio effettuato nel 2010 sugli invasi lucani con acque destinate al consumo umano sono pubblicati sul sito istituzionale dell'ARPA Basilicata (www.arpab.it).

ALLEGATO 5

5-03749 Peluffo: Sulla mancata valutazione di impatto ambientale in ordine al potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta all'interrogazione n. 5-03749 presentata dall'onorevole Peluffo ed altri, nella quale, in riferimento al progetto definitivo avente ad oggetto il potenziamento della linea Rho-Gallarate e, in particolare, in merito all'approvazione da parte del CIPE della realizzazione del quarto binario, per la sola tratta Rho-Parabiago, si chiede quali siano le, motivazioni che hanno indotto il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare a non prevedere una nuova valutazione di impatto ambientale inerente la modifica del progetto in questione (quarto binario relativo alla tratta Rho-Parabiago), si rappresenta quanto segue.

Il 6 luglio 2004, sul Progetto Preliminare per il «Potenziamento linea Rho-Gallarate; realizzazione terzo binario», la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, ha espresso il giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni. Anche il CIPE, con delibera del 27 maggio 2005, n. 65, ha approvato, con prescrizioni, tale progetto.

Successivamente, sul progetto definitivo, è stata svolta la procedura di Verifica di Ottemperanza, ex articolo 185 del decreto legislativo n. 163 del 2006 e s.m.i., e la Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale VIA/VAS, con parere n. 383 del 30 novembre 2009, ha espresso parere positivo con prescrizioni.

Nel suddetto parere si legge che il progetto definitivo presentato prevede la realizzazione di quattro binari dall'uscita dalla stazione di Rho in direzione Arona, fino alla stazione di Parabiago, la successiva prosecuzione del triplicamento fino alla stazione di Gallarate e il collegamento Rho Fiera-Malpensa attraverso una connessione a Y.

A tale riguardo, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale ha valutato che: « Sussiste una sostanziale coerenza tra progetto definitivo e progetto preliminare oggetto della delibera CIPE n. 65 del 27 maggio 2005 e che le variazioni intercorse nel progetto definitivo non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, oppure introducono elementi migliorativi, ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale ».

Per completezza di trattazione, si rappresenta che il caso di specie non rientra tra quelli indicati all'articolo 2, paragrafo 3, lettera c) della direttiva europea 85/377/CEE, in quanto la valutazione da parte del Ministero attraverso la Commissione tecnica è stata effettuata, ritenendo le modifiche progettuali non sostanziali sotto il profilo dell'impatto ambientale. Pertanto, non costituendo una esenzione alle procedure di valutazione ambientale non è stato necessario darne informazione alla Commissione Europea.

ALLEGATO 6

5-04138 Tommaso Foti: Sulla disciplina del trasporto transfrontaliero di scarti della lavorazione del legno.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta n. 5-04138 presentata dall'onorevole Foti, nel premettere che l'obbligatorietà dell'istituzione della sede secondaria con rappresentanza stabile sul territorio nazionale, richiesta alle imprese estere per l'iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali, è prevista dal decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei trasporti e della navigazione, e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica 23 aprile 1998, recante il Regolamento dell'Albo, si rappresenta che a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo n. 205 del

2010, è stato avviato l'*iter* procedimentale volto all'approvazione del nuovo regolamento dell'Albo, il quale abolirà la disposizione di cui trattasi.

Nell'attesa della modifica della norma regolamentare, l'Albo Nazionale dei Gestori Ambientali ha chiarito, con circolare del 25 gennaio 2011, prot. n. 146, che le imprese estere che effettuano il trasporto transfrontaliero si possono iscrivere da subito all'Albo senza l'obbligo di istituire in Italia una sede secondaria con rappresentanza stabile, ma indicando nella domanda, ai soli fini dell'iscrizione all'Albo, semplicemente un domicilio.

ALLEGATO 7

5-04172 Di Biagio: Sull'inquinamento delle coste campane.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto indicato nell'interrogazione n. 5-04172, presentata dall'onorevole Di Biagio e riguardante l'inquinamento delle coste campane, si rappresenta quanto segue.

L'informazione al pubblico in materia ambientale costituisce un principio fondamentale dell'azione dei pubblici poteri, sancito a livello internazionale, comunitario e nazionale. Attraverso la doverosa divulgazione dei dati ambientali si garantisce ai cittadini il diritto di venire a conoscenza della qualità dell'ambiente in cui vivono.

In ossequio a tale principio le ARPA effettuano, con cadenza annuale, un'attività di monitoraggio della qualità delle acque di balneazione nel periodo compreso tra aprile e settembre, i cui esiti vengono pubblicati nel « Rapporto annuale sullo stato delle acque di balneazione » predisposto dal Ministero della Salute nonché sui siti internet www.portaleacque.it e <http://www.salute.gov.it/balneazione/balneazione.jsp>. In tal modo vengono resi noti ai cittadini lo stato di qualità delle acque del nostro Paese e i possibili rischi sanitari derivanti da situazioni di inquinamento eventualmente riscontrate.

Con riferimento, in particolare, allo stato di qualità delle acque della regione Campania si rappresenta che gli esiti dei monitoraggi effettuati sono reperibili, oltre che nelle suddette pagine web, anche nel sito internet dell'Arpa Campania (www.arpacampania.it) sotto la voce « Dati balneazione 2010 », nonché nella « Relazione sullo stato dell'ambiente in Campania » consultabile sullo stesso sito web.

Si evidenzia, inoltre, che la giunta della regione Campania con delibera del 30

dicembre 2010, n. 1008 ha proceduto – ai sensi del decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 116 e relativo decreto attuativo interministeriale 30 marzo 2010 – all'individuazione delle zone idonee e non idonee alla balneazione per l'anno 2011. Tale provvedimento è stato pubblicato sul BURC ed è consultabile sul portale della regione Campania.

Secondo le rilevazioni effettuate, in provincia di Napoli l'andamento percentuale dei tratti di costa balneabili, nel corso dell'ultimo decennio, si è mantenuto intorno al 70 per cento senza variazioni apprezzabili. A tal proposito l'ARPAC ha evidenziato l'impossibilità di ottenere miglioramenti della qualità delle acque, se non attraverso la realizzazione di specifici interventi strutturali relativi al collettamento e alla depurazione.

La regione, in merito riferisce che sta per essere avviata una gara di appalto comunitaria per la gestione degli impianti di depurazione e per la loro rifunzionizzazione, compatibilmente con le risorse di bilancio disponibili. È *in itinere*, inoltre, una ridefinizione delle competenze degli ambiti territoriali ottimali (ATO) che saranno deputati a sovrintendere alla gestione degli impianti di depurazione regionali.

Per quanto concerne le criticità riscontrate in relazione al depuratore di Cuma si rappresenta che le stesse sono riconducibile alle numerose difficoltà sorte nell'ambito del rapporto concessorio instaurato con la società di progetto Hydrogest Campania Spa.

In tale contesto, la società svolgeva principalmente attività di gestione ordina-

ria senza però procedere alla realizzazione delle opere di ammodernamento e rifunzionalizzazione previste nel *Project Financing*, necessarie a garantire la piena efficienza depurativa.

Per superare tale situazione di stallo, in data 28 luglio 2009, è stato sotto scritto, presso la regione della Campania, un'ipotesi di accordo tra il Concedente ed il Concessionario, in cui sono stati inseriti i primi lavori urgenti di rifunzionalizzazione delle opere finalizzati a dare una risposta immediata alle criticità ambientali oltre al riallineamento del Piano economico finanziario.

Per tali interventi la Hydrogest Campania S.p.a., in data 15 settembre 2009, ha consegnato i progetti « esecutivi » concernenti gli impianti di Cuma e Regi Lagni a cui è stata data priorità.

La regione Campania ha sottolineato il proprio impegno per garantire la corretta gestione delle opere verificando il corretto svolgimento delle funzioni della società Hydrogest ed intervenendo con numerosi ordini di servizio e comunicazioni laddove si sono verificate manchevolezze da parte di quest'ultima.

In tal senso, il Responsabile unico della concessione ha più volte contestato al concessionario varie criticità relative alla gestione di tutti i settori del ciclo depurativo e il rilevante e pernicioso accumulo dei fanghi prodotti oltre che ai mancati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Il permanere di siffatte condizioni di gestione ha portato alla diffida formale della Hydrogest Campania S.p.A. ad adempiere agli obblighi scaturenti dalla concessione.

A seguito di tale diffida, non essendo stata espressa alcuna volontà ad ottemperare da parte della società, in data 28 settembre 2010, la regione Campania ha comunicato alla Hydrogest Campania S.p.A. la risoluzione della convenzione del *project financing*.

In questa fase transitoria è stato richiesto alla stessa società di provvedere alla gestione temporanea degli impianti nonché alla realizzazione degli interventi urgenti.

Nel frattempo la regione Campania sta provvedendo, come già rilevato, alla predisposizione degli atti di gara per l'affidamento, in tempi brevi, della gestione degli impianti di depurazione.

ALLEGATO 8

7-00465 Mariani: Sull'introduzione del pedaggio sul raccordo autostradale Firenze-Siena.**NUOVO TESTO**

La VIII Commissione,

premessi che:

l'articolo 15 del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010 prevede l'applicazione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di Anas Spa;

il comma 4, dell'articolo 1, del decreto-legge n. 125 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 163 del 2010 specifica che Anas « entro il 30 aprile 2011 » debba provvedere alla realizzazione di impianti e sistemi occorrenti per il « pedaggiamento » di segmenti di infrastrutture viarie interconnesse con le autostrade;

fra i tratti gestiti dall'Anas e per cui è prevista l'introduzione del pedaggio è presente la Firenze-Siena e la Bettolle-Perugia: infrastrutture viarie che incidono in maniera rilevante sul diritto alla mobilità della popolazione e sulla promozione del tessuto sociale, economico e produttivo della Toscana e della provincia di Siena. La Firenze-Siena, in particolare, assume infatti un ruolo strategico di primo piano in quanto collega direttamente Siena con il capoluogo di regione e conseguentemente con il sistema autostradale del nord Italia;

in questo contesto va sottolineato come l'introduzione del pedaggio risulti però inaccettabile sia rispetto alle caratteristiche tecniche del tracciato (carreggiata di 13 metri che non rispetta lo standard europeo, mancanza di corsia di

emergenza e limite massimo di velocità di 90 chilometri orari per la tortuosità dell'attuale percorso), sia in ordine alla situazione disastrosa del manto stradale dissestato e pericoloso, sia a causa della mancanza di una rete di infrastrutture accessorie capace oggi di elevare la fruibilità del tratto in oggetto (a riguardo basta ricordare come lo svincolo di Colle Nord per collegare con efficacia la Firenze-Siena al comune di Colle di Val d'Elsa, uno dei maggiori centri sociali, economici e produttivi del territorio, è ancora oggi in fase di completamento dopo decenni di attesa);

la situazione disastrosa sopracitata che caratterizza lunghi tratti della carreggiata è stata evidenziata anche ultimamente da due gravi episodi:

in primo luogo da venerdì 17 a lunedì 20 dicembre 2010 la Firenze-Siena ha registrato, a causa della eccezionale ondata di maltempo che ha interessato soprattutto il centro Italia, code di decine di chilometri, rallentamenti alla viabilità ed addirittura la chiusura dell'intero tratto. Al di là delle dirette responsabilità degli organi competenti alla gestione della viabilità è indubbio come tali disagi siano stati aggravati dalla inadeguatezza strutturale in cui versa il percorso;

in secondo luogo, in data 25 dicembre 2010, una improvvisa frana di terra e pietre ha invaso la Firenze-Siena, in prossimità dell'uscita per San Casciano Val di Pesa, causando la chiusura immediata di entrambe le carreggiate e lo spostamento del traffico in una tortuosa

viabilità alternativa. Si tratta di un ulteriore evento, che solo per una fortuita coincidenza non ha provocato conseguenze gravi per gli automobilisti, che testimonia ancora una volta come tale tratto non possa essere, con le attuali problematiche e caratteristiche morfologiche e strutturali, considerato come « autostrada »;

risulta quindi evidente come sia indispensabile, prima di prendere in considerazione l'introduzione del pedaggio, procedere alla messa in sicurezza e all'ammodernamento della Firenze-Siena. Nella XV legislatura il Governo ha accolto un ordine del giorno (alla Camera dei deputati, n. 9/03256/116 del 15 dicembre 2007) alla legge numero 244 del 2007 per l'adeguamento di tutto il tracciato. La regione Toscana ha fatto così accantonare 80 milioni di euro con i quali sarebbe stato possibile programmare interventi di ammodernamento e messa in sicurezza esclusivamente per il tratto Siena-Poggibonsi.

Successivamente però, il Governo venendo meno agli impegni presi, ha distolto 60 milioni di euro da tali risorse, inizialmente stanziati per la Firenze-Siena, destinandole alla realizzazione dello Stretto di Messina. I finanziamenti rimasti ammontano quindi a 20 milioni di euro, necessari soltanto per gli interventi nel primo lotto (Siena-Badesse) per il quale è previsto l'espletamento della gara di appalto entro l'anno in corso;

occorrono comunque altri 200 milioni di euro per il rimanente tratto Poggibonsi-Firenze. In numerose occasioni l'attuale Governo si è impegnato a reperire tali risorse rimanenti anche se ad oggi non è stato stanziato alcun finanziamento aggiuntivo;

in questo contesto va poi segnalato che l'amministrazione comunale di Poggibonsi ha fatto ricorso contro il provvedimento disposto da Anas Spa che ha recentemente classificato la Firenze-Siena come autostrada. Rispetto a tale decisione va infatti evidenziato che l'attuale norma-

tiva (articolo 2 del codice della strada – decreto legislativo n. 285 del 1992 e successive modificazioni) non preveda la definizione di « raccordo autostradale » ma di « autostrada » (lettera « A ») e successivamente di « strada extraurbana principale » (lettera « B »). Le peculiarità previste per le « autostrade » (secondo il citato provvedimento: articolo 2, comma 3, lettera a) del codice della strada) non sono oggettivamente presenti sul tratto Firenze-Siena che conseguentemente può essere catalogato esclusivamente come « Strada urbana principale »;

conseguentemente va ricordato che il tratto in oggetto, seppur definito inizialmente con il decreto ministeriale 1o aprile 1968 numero 1404 « raccordo autostradale RA3 » è stato poi, con il decreto legislativo 29 ottobre 1999 n. 461, identificato non come autostrada ma tra la rete stradale a viabilità ordinaria di interesse nazionale (anche se l'Anas non ha mai provveduto formalmente ad aggiornare tale classificazione);

a supporto di tale tesi va poi ricordato che ad oggi non esiste ancora un archivio nazionale delle strade poiché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha ancora provveduto alla classificazione delle strade statali prevista dal codice della strada;

oltre ad essere quindi non giustificabile dal punto di vista « normativo » e « strutturale », l'introduzione del pedaggio produrrebbe inoltre conseguentemente notevoli ricadute negative per la popolazione residente e per l'intero sistema economico locale: nel sistema viario territoriale, non esistono strade funzionali alternative. Il pedaggio (che rappresenta di fatto una ulteriore e pesante tassa per famiglie ed imprese) penalizza migliaia di cittadini che ogni giorno usufruiscono di tale tratto stradale per motivi di lavoro o di studio, le attività ed i distretti produttivi della zona ed il comparto del turismo, senza peraltro assicurare che i proventi della nuova imposta vadano a finanziare effettivamente gli interventi di Anas in Toscana;

va infatti evidenziato come il budget assegnato dal Governo ad Anas per la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le strade toscane sia stato ridotto di un terzo rispetto all'anno precedente (passando da 47 a 16 milioni di euro) e i milioni di euro incassati da Anas nei 34 giorni in cui è stato in vigore il pedaggio forfettario sulla Firenze-Siena (introdotto dal decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78 e sospeso dall'ordinanza n. 3545/2010 del Tar del Lazio) non siano stati ad oggi impiegati per la manutenzione di tale tratta;

in data 29 luglio 2010 il Governo ha accolto un ordine del giorno (atto n. 9/03638/166) alla legge n. 122 del 2010 che lo impegnava tra l'altro a « valutare l'opportunità di introdurre ulteriori iniziative normative volte a rivedere il sistema tariffario autostradale in modo da ridurre il costo dei pedaggi e da razionalizzarne le entrate »; « a prevedere l'esclusione dal pedaggio, sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di Anas Spa per i cittadini residenti nei comuni in cui insistono le rispettive autostrade e i raccordi autostradali »; « a prevedere che l'Anas spa debba destinare le maggiori entrate, provenienti dai singoli pedaggi introdotti per la fruizione delle autostrade e dei raccordi autostradali, ai rispettivi compartimenti regionali per consentire la corretta manutenzione ordinaria e straordinaria dei relativi tratti stradali »;

in data 30 settembre 2010 il Governo ha inoltre accolto un ordine del giorno alla legge n. 163 del 2010 (atto n. 9/03725/041) che lo impegna, tra l'altro, « a prevedere l'esclusione dal pedaggio » sul raccordo autostradale Firenze-Siena « per i cittadini residenti e per le imprese presenti sul territorio » ed « a prevedere che l'Anas Spa debba destinare le maggiori entrate sino ad oggi realizzate e che verranno realizzate », provenienti dal pedaggio sul raccordo autostradale Firenze-Siena, al « compartimento regionale Anas della Toscana per consentire la corretta manutenzione ordinaria e straordinaria » del tratto stradale in oggetto;

occorre infine segnalare che dallo scorso mese di luglio il presidente della provincia di Siena, il presidente della provincia di Firenze e l'assessore della regione Toscana alle infrastrutture per la mobilità, logistica, viabilità e trasporti, hanno richiesto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senza ottenere ad oggi alcun riscontro, la convocazione di un tavolo istituzionale sulla situazione della Firenze-Siena,

impegna il Governo:

1. a non inserire nel Dpcm previsto dall'articolo 15 comma 1 del DL 13 maggio n. 78, convertito con modificazioni dalla Legge 30 luglio 2010 n. 122, il raccordo autostradale Firenze – Siena e tutti i raccordi autostradali con le caratteristiche e parametri strutturali di cui al punto successivo (2) del presente dispositivo;

2. ad emanare ogni utile provvedimento affinché tutti gli attuali « raccordi autostradali » che presentino le medesime carenze infrastrutturali e problematiche di logoramento siano classificati in una categoria, sempre di competenza statale, inferiore a quella denominata « raccordi autostradali ». La Firenze – Siena non rispetta infatti i parametri di sicurezza relativi alle strade di tipologia « A » (autostrade) e di tipologia « B » (extraurbane principali o a grande comunicazione) presenti nelle leggi nazionali di riferimento (decreto ministeriale 5 novembre 2001, decreto ministeriale 19 aprile 2006, decreto ministeriale 21 giugno 2004); nello specifico non sono a norma le barriere di sicurezza stradale con particolare riferimento a quelle laterali, le corsie di marcia (che devono essere ampie 3,75 metri sia per le strade di tipologia A e B), le corsie di emergenza (che devono essere ampie 3 metri per le strade di tipologia A e 1,75 metri per quelle di tipologia B), le banchine di sinistra (che devono essere ampie 0,70 metri per le strade di tipologia A e 0,50 metri per quelle di tipologia B), lo spartitraffico centrale (che deve essere ampio 2,60 metri per le strade di tipologia

A e 2,50 metri per quelle di tipologia B). Va inoltre aggiunto che rappresentano criticità rilevanti le piste di accelerazione e decelerazione in corrispondenza degli svincoli, i raggi di curvatura e le pendenze, tutti con valori inferiori a quelli normativi previsti;

3. ad emanare ogni utile provvedimento per modificare l'articolo 15 del decreto-legge 13 maggio n. 78 con la finalità di destinare obbligatoriamente i proventi dei pedaggiamenti che saranno posti in essere con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sopracitato ai compartimenti regionali Anas di pertinenza. Tali proventi dovranno essere utilizzati, di concerto con la Regione stessa, ad interventi sul territorio di pertinenza per la manutenzione ordinaria e straordinaria del tratto stradale in oggetto, oltre che a nuovi investimenti a sostegno della mobilità locale;

4. a destinare ai compartimenti Anas regionali gli introiti incassati dai pedaggi nel periodo transitorio citato in premessa (per un totale di 34 giorni: dall'entrata in vigore del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78 alla sospensione sancita dall'ordinanza n. 3545/2010 del Tar del Lazio) per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei relativi tratti;

5. a convocare quanto prima un incontro con la regione Toscana, le Province di Firenze e Siena, per definire, in tempi brevi, un progetto di ammodernamento della Firenze – Siena che faccia ricorso a capitale privato e che sia compatibile con i lavori già finanziati, ed in fase di avanzata progettazione, sul tratto Siena – Badesse;

6. a recuperare lo stanziamento originario di 60 milioni di euro presente nel piano triennale Anas per gli anni 2008 – 2010 e finalizzato all'ammodernamento della Firenze – Siena. Tali risorse sono essenziali per la quota di copertura mancante sul primo lotto Siena – Badesse e per proseguire con l'ammodernamento sul tratto Siena – Poggibonsi in corso di progettazione con un finanziamento dell'Amministrazione Provinciale di Siena. Gli importi a carico della finanza pubblica per il finanziamento dei suddetti stralci funzionali saranno poi scomputati dal contributo pubblico al sopracitato project financing per l'ammodernamento complessivo della Firenze – Siena;

7. a prevedere comunque l'esclusione di ogni forma di pedaggio sulla Firenze – Siena per i cittadini residenti e per le imprese presenti ed operanti sul territorio;

8. a compensare i mancati introiti dovuti dal non inserimento nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri citato relativo alla individuazione dei raccordi autostradali, di cui al punto 2 del presente dispositivo, attraverso la rinegoziazione del contratto di servizio con i concessionari autostradali di cui alla legge numero 498 del 1992 e successive modificazioni ed integrazioni. Tale rinegoziazione deve escludere aumenti dei pedaggi e prevedere una maggiorazione della quota che i concessionari autostradali versano ad Anas ed allo Stato in relazione alla crescita dei ricavi registrati, negli ultimi anni, dalle aziende stesse.

ALLEGATO 9

5-03844 Delfino: Inserimento nel piano triennale ANAS di infrastrutture strategiche per la provincia di Cuneo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta all'interrogazione in oggetto si forniscono le notizie riguardanti le infrastrutture strategiche nella Provincia di Cuneo sulle quali ANAS sta effettuando i seguenti interventi:

S.S. 20 – « Colle di Tenda » – Tunnel del Colle di Tenda.

L'intervento è inserito nel Piano degli investimenti ANAS 2007/2011 – Fondi Ordinari e nei Contratti di programma 2007 e 2009.

Nel 2009 l'ANAS ha bandito la gara d'appalto integrato per l'ammodernamento del Tunnel di Colle Tenda. È stata completata la fase di prequalifica delle imprese partecipanti, ma attualmente la gara risulta in « stand-by », poiché alcune aree, individuate dalle autorità francesi, per lo stoccaggio dello smarino sul loro territorio, (elencate nel progetto definitivo a base di gara) non sono più disponibili. La delegazione italiana della Commissione Intergovernativa per le Alpi del Sud (CIG) ha richiesto alla controparte francese di attivarsi per pervenire ad una soluzione della questione così come previsto dagli accordi sottoscritti. Nel contempo l'ANAS ha attivato ulteriori contatti con gli Enti territoriali italiani per verificare le eventuali soluzioni alternative sul suolo italiano.

L'ANAS completerà le procedure della gara d'appalto non appena verranno risolte le criticità relative allo stoccaggio dello smarino.

S.S. 20 – Nuova bretella di collegamento tra il nuovo casello autostradale di Carmagnola Sud sull'autostrada A/6 Torino-Savona e la S.S. 20 e la ex S.S. 661.

L'intervento è inserito nel Piano degli Investimenti ANAS 2007/2011 – Fondi Ordinari e nel Contratto di programma 2008.

L'ANAS ha provveduto ad appaltare i lavori nell'aprile scorso.

S.S. 20 – Tratto Cuneo confine di Stato Sistemazione viabilità in variante alla SS 20 di collegamento tra la Variante Est-Ovest di Cuneo e la Variante di Rocca-vione Robilante.

L'intervento è nell'Area d'Inseribilità del Piano degli Investimenti 2007-2011, con un importo complessivo di circa 28 milioni di euro.

È stato predisposto il progetto preliminare.

S.S. 21 – « Colle della Maddalena » – Variante di Vinadio, Aisone e Demonte.

Nel maggio 2008 l'ANAS ha approvato il progetto preliminare, condiviso con gli enti locali, della Variante della S.S. 21 da Demonte a Vinadio.

La realizzazione della nuova infrastruttura, con un costo complessivo di circa 252 milioni, è stata suddivisa in tre lotti:

1° lotto Variante di Demonte.

È inserito nel Piano degli Investimenti ANAS 2007/2011 – Fondi Ordinari e nella

Tabella 2 del Contratto di Programma 2009 (ulteriori interventi attivabili con finanziamenti aggiuntivi). Il costo complessivo del progetto preliminare del 2008 è di circa 94 milioni di euro.

Allo scopo di facilitare il reperimento delle risorse necessarie, l'ANAS, d'intesa con gli Enti locali, sta effettuando uno studio di fattibilità per individuare una soluzione alternativa con un costo inferiore rispetto a quella del progetto preliminare del 2008. Sarà possibile, quindi, redigere il nuovo progetto preliminare dopo che tale studio avrà avuto esito positivo e successivamente all'approvazione, da parte degli Enti locali, della soluzione individuata.

2° lotto Variante di Aisone.

È nell'Area d'Inseribilità del Piano degli Investimenti ANAS 2007/2011. Il costo complessivo è di circa 98 milioni di euro.

3° lotto Variante di Vinadio.

È nell'Area d'Inseribilità del Piano degli Investimenti ANAS 2007/2011. Il costo complessivo è di circa 60 milioni di euro.

S.S. 28 « Colle di Nava » – Tratto Ceva Ormea

Nel Piano degli Investimenti ANAS 2007-2011 – Fondi Ordinari sono presenti i seguenti interventi di sistemazione ed adeguamento della Statale 28 nel tratto Ceva-Ormea:

Lotto 1 km. 57+923 – km 59+906 – 19,4 Ml di euro;

Lotto 2 km. 68+000 – km 70+550 – 10,1 Ml di euro;

Lotto 3 km. 83+100 – km 85+290 – 8,9 Ml di euro.

I progetti definitivi dei tre interventi sono stati sottoposti alla VIA, ai sensi della legge regionale 40/98 (conclusasi con la determinazione n. 122 del 22 marzo 2004), ottenendo la localizzazione urbanistica a seguito della Conferenza dei Servizi, rispettivamente nel maggio 2010 per il lotto 1, nel febbraio 2008 per il lotto 2 e nel novembre 2008 per il lotto 3.

I suddetti interventi sono inseriti nella tabella 2 – Ulteriori Interventi del contratto di programma 2009, attivabili solo tramite finanziamenti aggiuntivi.

Dopo lo stanziamento dei finanziamenti necessari l'ANAS aggiornerà i progetti definitivi seguendo le prescrizioni della regione e bandirà la gara per l'appalto integrato.

S.S. 28 – Eliminazione di un tratto ad elevata incidentalità tra il km 44+200 al km 45+100

L'intervento è inserito nel Piano degli Investimenti ANAS 2007-2011 – Fondi Ordinari. È in fase di ultimazione lo studio di fattibilità. Il costo complessivo è di circa 4 milioni di euro.

S.S. 28 Variante di Pieve di Teco-Ormea con il traforo di Armo-Cantarana

L'intervento, che ricade in corrispondenza del confine tra le regioni Liguria e Piemonte, è inserito nel primo programma delle Infrastrutture Strategiche. Il 24 novembre scorso l'ANAS ha stipulato il contratto relativo all'affidamento della progettazione definitiva. Dopo la stesura di quest'ultima l'ANAS avvierà le procedure di legge obiettivo per l'approvazione del progetto e per il finanziamento dell'opera.

ALLEGATO 10

**5-03964 Sposetti: Sul completamento della superstrada
Orte-Viterbo-Civitavecchia.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Il nuovo collegamento stradale S.S. 675 Terni-Orte-Viterbo-Civitavecchia (strada extraurbana principale con due corsie per senso di marcia e svincoli a livelli sfalsati) è, in parte, aperto al traffico, in parte in costruzione e per il rimanente in fase di progettazione.

Il tratto « Terni (E45)-Orte (A1)-Viterbo-Vetralla » è aperto al traffico mentre per il tratto « Vetralla-Cinelli » i lavori sono in corso, con uno stato di avanzamento pari a circa l'86 per cento. L'ultimazione è prevista entro il primo semestre del 2011.

Per quanto riguarda il Tratto « Cinelli-Civitavecchia (S.S. 1) », l'ANAS ha predisposto il progetto definitivo nell'agosto 2007 e ha avviato le procedure per l'approvazione del progetto con il finanziamento dell'opera ai sensi dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006: gli elaborati prodotti sono stati sottoposti al vaglio del Ministero delle infrastrutture e degli altri soggetti competenti, i quali hanno espresso parere positivo.

L'approvazione del progetto da parte del CIPE è vincolato tuttavia al reperimento dei finanziamenti necessari.

Il costo totale dell'opera è di 815 milioni di euro, attualmente senza copertura finanziaria.

L'ANAS provvederà, quindi, a bandire la gara per l'affidamento congiunto della

progettazione esecutiva e dei lavori solo a seguito della delibera del CIPE e con lo stanziamento dei fondi necessari.

Nell'intesa sottoscritta l'8 novembre 2006 tra il Ministero delle infrastrutture, l'ANAS e la regione Lazio, è previsto l'impegno della citata regione a finanziare parte dell'opera con 100 milioni di euro.

Il nuovo collegamento stradale da realizzare è stato suddiviso dall'ANAS in due stralci funzionali: il primo, da Cinelli a Monte Romano, con un costo di 300 milioni di euro, mentre il secondo, da Monte Romano alla SS 1 (Civitavecchia), con un impegno economico di 515 milioni di euro.

Per quanto riguarda, infine, il presunto definanziamento da parte della regione Lazio, si rinvia a quanto affermato, in data 16 dicembre 2010, dall'assessore alle infrastrutture e lavori pubblici della regione Lazio, onorevole Malcotti, che ha confermato la disponibilità dei fondi per la trasversale Orte-Civitavecchia nel bilancio regionale.

L'ANAS, al fine di avviare i cantieri del collegamento Orte-Civitavecchia, sta predisponendo la progettazione di uno stralcio funzionale da Cinelli a Monte Romano utilizzando le somme rese disponibili dalla regione Lazio pari a circa 100 milioni di euro.

ALLEGATO 11

5-03967 Brandolini: Sulla realizzazione del lotto zero della secante di Cesena.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione parlamentare in esame, ANAS S.p.A. comunica che la secante di Cesena, completamente aperta al traffico dall'Anas nel mese di febbraio 2008, è una strada extraurbana principale, a due corsie per senso di marcia, spartitraffico centrale e intersezioni a livelli sfalsati e costituisce la variante alla vecchia strada statale n. 9 « Via Emilia » in corrispondenza del centro abitato di Cesena.

Il lotto 0 (zero) risulta in fase di progettazione e ha lo scopo di migliorare il collegamento tra la strada statale Emilia « secante di Cesena » e la via San Cristoforo in comune di Cesena. Tale intervento,

inserito nel Piano degli Investimenti ANAS 2007-2011 tra i Fondi Ordinari, ha un costo stimato di 37 milioni di euro circa ed, a oggi, appare privo di copertura finanziaria.

Per completezza di informazione si fa presente che il progetto preliminare del lotto 0, redatto dagli enti locali, dovrà, comunque, essere adeguato alle norme tecniche entrate in vigore con il decreto del Ministero delle infrastrutture 14 gennaio 2008 « Nuove norme tecniche per le costruzioni ».

Solo al completamento di tale *iter* si potrà quindi procedere all'identificazione delle risorse finanziarie necessarie.

ALLEGATO 12

**5-04079 Delfino: Realizzazione in Piemonte della SR 20,
della strada reale e dell'autostrada Torino-Savona.**

TESTO DELLA RISPOSTA

La Convenzione Unica stipulata tra ANAS S.p.A. ed Autostrada Torino-Savona S.p.A. in data 18 novembre 2009, è divenuta efficace a decorrere dal 22 dicembre 2010.

L'articolo 2-*bis* della Convenzione prevede l'obbligo della Concessionaria di sviluppare la progettazione preliminare del collegamento tra la Strada Regionale 20, la Strada Reale e l'autostrada Torino-Savona, in corrispondenza dello svincolo di Marene.

Tale atto prevede, altresì, che il Concedente, una volta approvato il progetto preliminare, possa richiedere al Concessionario di sviluppare lo Studio di Impatto Ambientale e la progettazione de-

finitiva e soltanto alla conclusione del relativo *iter* autorizzativo, il Concedente potrà richiedere l'inserimento del citato collegamento tra gli impegni di investimento.

Tutto ciò premesso, risulta evidente che le attività previste tra gli obblighi contrattuali, divenuti efficaci dal 22 dicembre 2010, sono appena all'inizio. Di contro, l'ispettorato di Vigilanza sulle Autostrade di ANAS S.p.A. ha già convocato la società concessionaria per la predisposizione di un cronoprogramma, così come auspicato dall'onorevole interrogante, per la definizione di tutte le attività, e per addivenire in tempi celeri alla realizzazione dell'opera.

ALLEGATO 13

5-04204 Rondini: Sulla realizzazione della tratta autostradale Rho-Monza nel tratto compreso nel comune di Paderno Dugnano.**TESTO DELLA RISPOSTA**

I lavori oggetto dell'interrogazione in esame consistono nell'adeguamento a livello autostradale della Sp 46 « Rho-Monza », nel tratto compreso tra la SS 35 « dei Giovi », in corrispondenza della connessione con la Tangenziale Nord a Moderno Dugnano, e l'abitato di Baranzate.

L'opera, situata nel settore Nord-Ovest del nodo autostradale milanese, consentirà, attraverso il prolungamento dell'attuale SP 46 sino all'autostrada A8 (a cura della provincia di Milano) e alla viabilità di accesso al Nuovo Polo Fieristico di Rho-Pero (in avanzata fase attuativa), il completamento dell'anello tangenziale attorno alla città di Milano.

L'intervento complessivo è stato suddiviso in tre tratte la cui realizzazione è stata suddivisa tra le società « Milano Serravalle-Milano Tangenziale » e « Autostrade per l'Italia ».

Il 2 febbraio 2009 l'Anas ha approvato il Progetto Preliminare ed il 12 maggio 2009 è stata stipulata con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Provveditorato alle opere pubbliche per la Lombardia e la Liguria una convenzione con la quale la società Concessionaria Milano Serravalle ha conferito al Provveditorato le funzioni, con le relative responsabilità, di Stazione appaltante e Responsabile unico del procedimento su tutte le attività inerenti la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché i lavori di realizzazione.

Il 9 settembre 2009 il Provveditorato, quale stazione appaltante, ha richiesto al Consiglio superiore dei lavori pubblici un parere in merito alla possibilità di proce-

dere con appalto concorso sul Progetto preliminare, ai sensi dell'articolo 20 comma 4, della legge n. 109 del 1994 e s.m.i.

In data 9 ottobre 2009 l'Assemblea del consiglio dei lavori pubblici ha quindi dato il proprio assenso.

Ad aprile 2010 si è conclusa con parere favorevole (a maggioranza) la Conferenza di servizi preliminare e il 17 maggio successivo è stato inviato alla scrivente lo schema di « bando per appalto concorso » che è stato approvato, con prescrizioni, il 12 luglio 2010 e pubblicato nel mese di novembre scorso.

Allo stato, la gara è in fase di svolgimento.

Dal punto di vista procedurale, è stata conclusa la Conferenza di servizi preliminare, finalizzata ad individuare le condizioni poste dagli enti interessati per il rilascio del proprio assenso formale alla realizzazione della tratta, e consentire, quindi, la redazione del progetto nell'ambito dell'appalto concorso.

In sede di Conferenza si sono svolti dei tavoli tecnici, coordinati dalla provincia di Milano, che hanno visto coinvolti i comuni di Bollate, Novate, Baranzate e Paderno Dugnano.

Nella Conferenza sono emerse, altresì, condizioni diverse, rispetto a quelle scaturite in occasione della concertazione in sede regionale conclusasi nel novembre 2008, a seguito delle quali il progetto preliminare, con il relativo conto economico, era stato approvato da ANAS S.p.A. nel febbraio 2009.

In sede di Conferenza sono state, altresì, rilevate le posizioni contrarie delle

Amministrazioni comunali di Paderno Dugnano e di Novate.

Si è, successivamente, tenuto un tavolo tecnico con il comune di Paderno Dugnano sullo studio di fattibilità per l'interramento della tratta 1 del tracciato originario, ricadente nel suo territorio.

I dati sintetici di tale studio, presentato al comune, hanno evidenziato che il tratto di galleria naturale ipotizzato è di circa 1,8 km. e che i tempi ed i costi di realizzazione risultano decisamente superiori rispetto al progetto originario approvato.

Più precisamente, i tempi di sola realizzazione variano in funzione della soluzione di scavo adottata e oscillano tra i quarantuno ed i sessantacinque mesi contro i trenta mesi previsti nel progetto preliminare approvato da ANAS S.p.A.

Per quanto riguarda gli aspetti economici, il costo lordo delle opere delle due tratte (tratta 1 denominata Collegamento A52-SP46-tratta in Paderno Dugnano – e tratta 2 intermedia denominata Riqualfica SP46), arriverebbe ad oltre 450 milioni di euro, contro l'attuale disponibilità di 200 milioni di euro circa.

Si evidenziano, inoltre, i seguenti aspetti relativi all'interramento del tracciato:

1) problemi di gestione legati al possibile incremento dell'incidentalità;

2) dal punto di vista della qualità dell'aria, l'effetto complessivo della variante in interrimento è sostanzialmente quella di spostare, concentrandoli, i possibili impatti dall'area lungo il tracciato della SP46 a quella limitrofa agli imbocchi della galleria;

3) dal punto di vista del rumore, l'effetto che la galleria naturale apporta è di un generale beneficio al clima acustico. Tale beneficio però risulta apprezzabile soltanto in prossimità di alcune posizioni dato che le immissioni sonore in ambiente

sono influenzate in modo sensibile soprattutto dalla SS35 Milano-Meda e dalle numerose strade secondarie e/o complanari presenti.

Analoghi problemi si rilevano per gli aspetti paesaggistici.

Si segnala, per completezza di esposizione, che il progetto preliminare sviluppato e approvato da ANAS ha avuto, tra le linee fondamentali di sviluppo, quella di dare un'adeguata e giusta importanza all'inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale, ponendo l'attenzione sulla realizzazione di corridoi verdi e di continuità della connessione ecologica, sul rafforzamento della naturalità, sugli aspetti acustici ed ambientali, con la previsione di interventi a carattere compensativo.

A conferma di quanto sopra sostenuto anche dal punto di vista acustico, il progetto prevede la costruzione di una galleria antirumore proprio nel territorio del comune di Paderno Dugnano.

È opportuno sottolineare, inoltre, che in aggiunta alle prescrizioni già approvate in sede di Conferenza di Servizi preliminare, sono state avanzate ulteriori proposte, da parte dell'Amministrazione provinciale di Milano, che saranno valutate nell'ambito dello sviluppo della procedura.

La provincia di Milano ha infatti richiesto un allungamento della galleria antirumore e un rafforzamento delle opere di compensazione tra le quali la riconnessione ecologica tra aree Parco Balossa e Groane (Novate Bollate) ed il consolidamento ecologico nel Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) della Balossa.

Le proposte avanzate dalla provincia verranno, quindi, discusse ed esaminate in sede di valutazione di impatto ambientale e, successivamente, in sede di Conferenza di servizi, tenendo, peraltro, sempre presente il totale dei finanziamenti disponibili ed i tempi necessari per la realizzazione delle opere richieste.