

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

#### S O M M A R I O

##### INTERROGAZIONI:

5-00137 Tentori: Sulla strada statale 36 del lago di Como e dello Spluga .....	155
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	164
5-00236 Malisani: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.	
5-00561 Da Villa: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.	
5-00853 Malisani: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.	
5-01048 Zan: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia .....	155
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	166
5-00694 Dell'Orco: Sulla realizzazione del « passante autostradale nord » .....	157
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	168
5-00279 Burtone: Sulla messa in sicurezza della strada statale 407 Basentana .....	157
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	171

##### SEDE CONSULTIVA:

D.L. 102/2013 recante disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni e di trattamenti pensionistici. C. 1544 Governo (Parere alle Commissioni V e VI) ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	157
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2012. C. 1572 Governo, approvato dal Senato.	
Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2013. C. 1573 Governo, approvato dal Senato.	
Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'anno finanziario 2013.	
Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza) (Relazione alla V Commissione) ( <i>Seguito esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli</i> ) .....	159
<i>ALLEGATO 5 (Relazione approvata dalla VIII Commissione)</i> .....	160
<i>ALLEGATO 6 (Relazione approvata dalla VIII Commissione)</i> .....	172
D.L. 104/2013: Misure urgenti in materia di istruzione, università e ricerca. C. 1574 Governo (Parere alla VII Commissione) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	173

## RISOLUZIONI:

7-00089 Pastorelli: Sullo smaltimento di materiale agricolo o forestale non pericoloso.	
7-00100 Mazzoli: Sullo smaltimento di materiale agricolo o forestale non pericoloso.	
7-00107 Zolezzi: Sullo smaltimento di materiale agricolo o forestale non pericoloso ( <i>Seguito discussione e rinvio</i> ) .....	162
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	163

## INTERROGAZIONI

*Mercoledì 25 settembre 2013. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI, indi del vicepresidente Tino IANNUZZI. — Interviene il sottosegretario di Stato di Stato per le infrastrutture Rocco Girlanda.*

**La seduta comincia alle 14.25.****5-00137 Tentori: Sulla strada statale 36 del lago di Como e dello Spluga.**

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

Veronica TENTORI (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatta. Apprezza la risposta del sottosegretario e riconosce il merito di aver ripristinato in tempi rapidi le condizioni di sostenibilità per la viabilità, avendo messo in campo, seppur nell'emergenza drammatica nella quale ci si è trovati ad operare, un'accelerazione del cantiere. Sottolinea in primo luogo che la statale SS36 non è solo un'importante arteria stradale ma è l'unica arteria strategica che collega Lecco ai comuni del litorale lariano e alla Provincia di Sondrio, esclusi i valichi alpini. Lamenta che ancora per molto tempo una delle due canne resterà chiusa, lasciando di fatto un intero territorio collegato al resto del Paese attraverso un'arteria depotenziata. Chiede che il Ministro possa lavorare di concerto con gli enti locali, per mettere in campo un'attenta programmazione degli interventi infrastrutturali sul tratto Lecco-Colico della strada statale 36 quali il Peduncolo di Dervio e lo svincolo di Piona, opere che permetterebbero di pianificare ed attuare in caso di

nuova emergenza una viabilità alternativa efficace per non isolare un intero territorio, per altro a vocazione turistica, e quindi evitare conseguenze economiche e ambientali devastanti. Coglie l'occasione per sottolineare inoltre che il potenziamento e l'efficientamento della linea ferroviaria Lecco-Sondrio sarebbe di grande aiuto per garantire i collegamenti, anche in un'ottica di sostenibilità ambientale e di riduzione del traffico su gomma. Strategico anche in questo senso il completamento della pista ciclopedonale tra Lecco e Abbadia Lariana i cui lavori dovevano completarsi entro il 31 agosto, ma il cui cantiere è stato fermo inspiegabilmente per mesi, vicenda sulla quale ha presentato un atto di sindacato ispettivo.

Sottolinea che l'azione del Governo non si deve intendere terminata qui, ma che l'importante fase di controllo e monitoraggio deve proseguire con maggior insistenza, affinché si possano avere garanzie sulla stabilità dell'opera, data la persistente preoccupazione per gli effetti delle spinte sulle strutture, e data la criticità del tratto di montagna nel quale ci troviamo ad operare. In conclusione, auspica che Ministero e Governo possano seguire la situazione con la massima attenzione la vicenda.

**5-00236 Malisani: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.**

**5-00561 Da Villa: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.**

**5-00853 Malisani: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.**

**5-01048 Zan: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.**

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo

sullo stesso argomento saranno trattate congiuntamente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Gianna MALISANI (PD) replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo giacché dimostra platealmente il ritardo con il quale l'Esecutivo sta affrontando la questione oggetto delle interrogazioni in titolo e l'incapacità di assumere con urgenza decisioni nette nel senso del divieto, anche solo temporaneo, del passaggio delle grandi navi nel bacino di San Marco. Aggiunge che tale ritardo appare ancor più grave in considerazione della contrarietà chiaramente espressa da tutti i rappresentanti delle istituzioni territoriali e dalla cittadinanza di Venezia che mal sopporta, ormai, il passaggio delle grandi navi in laguna e che considera inaccettabile il rischio di incalcolabili danni al patrimonio storico, artistico e paesaggistico che potrebbe derivare in caso di incidente simile a quello verificatosi nell'Isola del Giglio. Stigmatizza, inoltre, l'enfasi posta nella risposta sull'aspetto economico di un eventuale blocco del traffico delle grandi navi nella laguna di Venezia, sottolineando come la pur importante questione economica non possa essere considerata dirimente se è vero, come è vero, che le attività turistiche a Venezia conserverebbero la loro forza anche senza il passaggio delle grandi navi e che è giunto il momento che la città e l'intero Paese si interroghi su quale turismo debba esserci nel futuro della città lagunare. Conclude infine prendendo atto dell'annuncio incontro del prossimo 1° ottobre auspicando fortemente che l'esito di tale incontro, l'unico ragionevole ed accettabile, sia quello di un immediato stop al transito delle grandi navi nel Canale della Giudecca e nel Bacino di San Marco.

Marco DA VILLA (M5S) si dichiara insoddisfatto della risposta che riproduce un testo già presentato nella scorsa estate

in risposta ad un analogo atto di sindacato ispettivo. Sottolinea che i progetti che prevedono scavi di altri canali che stravolgerebbero ulteriormente l'ambiente lagunare di Venezia. Ricorda che il cosiddetto decreto Clini-Passera che aveva introdotto un limite di 2 miglia di distanza per le navi superiori alle 500 tonnellate aveva introdotto una deroga applicabile alle grandi navi da crociera che rappresentano una minaccia per Venezia e l'ambiente lagunare che nessuna amministrazione ha finora voluto affrontare seriamente. Sottolinea che l'enorme accesso di turisti (circa 25 - 30 milioni ogni anno) minaccia di distruggere un patrimonio culturale capitalizzato in secoli di storia auspica che il vertice di Governo previsto per il prossimo 1° ottobre possa portare ad una soluzione dell'annoso problema oggetto degli atti ispettivi in discussione.

Alessandro ZAN (SEL) replicando si dichiara del tutto insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che ricalca quasi integralmente risposte fornite in precedenza e che sembra, nonostante l'ultima parte, non tenere in alcuna considerazione le più recenti novità, a partire da quella rappresentata dalla presa di posizione ufficiale del Presidente del Consiglio dei ministri. Nel merito, denuncia l'indecisione e il ritardo del Governo nel dare soluzione a una questione che richiede il massimo di coinvolgimento degli esperti e della cittadinanza di Venezia e che è urgente risolvere per scongiurare il rischio gravissimo di danni irreparabili allo straordinario patrimonio storico, artistico e naturalistico rappresentato dalla città di Venezia e dalla sua laguna. Sottolinea quindi che, nonostante le ripercussioni sul piano economico, l'unica soluzione accettabile è uno stop immediato al traffico delle grandi navi nel Bacino di San Marco, cosa del tutto incompatibile con il dovere di salvaguardare Venezia. Ribadisce inoltre che, a suo avviso, la competenza ed i poteri in materia di regolazione del traffico nella laguna di Venezia non possono che essere esercitati dal sindaco e dal consiglio co-

munale della città, con esclusione di ogni altro soggetto. Conclude, quindi, denunciando l'infondatezza delle posizioni di chi dice che non esistono soluzioni alternative allo stato di cose attuale. Infatti, è ben possibile immaginare che il traffico delle grandi navi da crociera venga dirottato su Porto Marghera, avviando in questo modo anche un percorso virtuoso di riqualificazione e di riconversione economica di questa parte del territorio.

**5-00694 Dell'Orco: Sulla realizzazione del « passante autostradale nord ».**

Claudia MANNINO (M5S) dichiara di aver sottoscritto l'interrogazione in titolo.

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

Claudia MANNINO (M5S) si dichiara insoddisfatta della risposta del Governo.

**5-00279 Burtone: Sulla messa in sicurezza della strada statale 407 Basentana.**

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

Giovanni Mario Salvino BURTONE (PD), dichiara di non potersi ritenere soddisfatto della risposta del Governo. Evidenza, infatti, che l'asse stradale oggetto dell'interrogazione è l'unico collegamento fra il versante ionico e quello tirrenico della regione e che l'urgenza di interventi di ammodernamento e di messa in sicurezza di tale infrastruttura, così come delle arterie provinciali che ad essa affluiscono, è incompatibile con i tempi e le modalità di intervento indicati nella risposta. Conclude quindi richiamando il Governo ad intervenire con maggiore incisività su ANAS affinché siano messe in campo iniziative ed interventi incisivi e immediati per risolvere la grave situazione in atto.

Tino IANNUZZI, *presidente*, dichiara, quindi, concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 15.10.**

**SEDE CONSULTIVA**

*Mercoledì 25 settembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Tino IANNUZZI. — Intervengono il sottosegretario di Stato per le infrastrutture Rocco Girlanda, e il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare Marco Flavio Cirillo.*

**La seduta comincia alle 15.10.**

**D.L. 102/2013 recante disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni e di trattamenti pensionistici**

**C. 1544 Governo.**

(Parere alle Commissioni V e VI).

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 18 settembre 2013.

Tino IANNUZZI (PD), *presidente*, ricorda, anzitutto, che nella precedente seduta del 18 settembre, attesa l'importanza delle disposizioni contenute nel decreto e in particolare la loro incidenza sulle politiche della casa, era stata sollecitata la presenza di un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di acquisire i necessari elementi di informazione.

Ricorda, inoltre, che nella riunione dell'ufficio di presidenza del 18 settembre scorso, si era convenuto sull'opportunità che la Commissione esprimesse il proprio parere sul testo del provvedimento, come risultante dall'esame degli emendamenti presso le Commissioni congiunte Bilancio e Finanze.

Al riguardo, segnalo che le Commissioni di merito non hanno ancora concluso l'esame degli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo. Per tali ragioni, avverto che nella seduta odierna si concluderà il dibattito di carattere generale sul provvedimento, mentre l'espressione del prescritto parere della Commissione sarà rinviata alla seduta di martedì, 2 ottobre 2013, in attesa di verificare l'eventuale approvazione, da parte delle stesse Commissioni di merito, di proposte emendative di specifico interesse nelle materie di competenza della Commissione.

Chiara BRAGA (PD) esprime un giudizio complessivamente positivo sull'articolo 6 che reca misure di sostegno all'accesso all'abitazione e al settore immobiliare, attraverso l'intervento della Cassa depositi e prestiti, nonché attraverso il rifinanziamento del Fondo di solidarietà per i mutui per l'acquisto della prima casa, del Fondo per l'accesso al credito per l'acquisto della prima casa e del Fondo nazionale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione. Viene, altresì, istituito il Fondo destinato agli inquilini morosi incolpevoli ed è infine prorogato il termine per il completamento degli interventi di trasformazione edilizia, nelle aree ricomprese in piani urbanistici diretti all'attuazione di programmi di edilizia residenziale, al cui trasferimento si applica l'agevolazione dell'imposta di registro dell'1 per cento. Sottolinea che si tratta di misure che rappresentano un segnale in controtendenza rispetto al passato sia pure in un panorama di risorse limitate. In particolare, per quanto riguarda il settore delle locazioni, rileva che il relativo fondo di sostegno, introdotto nel 1998, è passato dagli oltre 360 milioni del primo stanziamento ad una dotazione per il 2012 e 2013 pari a zero, mentre le ultime risorse statali destinate all'edilizia sociale risalgono al 2008. Ricorda che, negli ultimi 5 anni gli unici interventi su questo fronte sono state le proroghe degli sfratti per i soggetti più deboli e la costituzione del Fondo di solidarietà per i mutui prima casa. Sottolinea che l'istituzione del Fondo

per le morosità incolpevoli, il rifinanziamento del Fondo di sostegno alla locazione, la riduzione della cedolare secca sui contratti a canone concordato rappresentano segnali di attenzione, ma sostanzialmente simbolici considerata l'assoluta inadeguatezza delle risorse rispetto alle necessità. Al riguardo, osserva che il livello degli sfratti per morosità ha raggiunto le 150 mila unità e che circa 650 mila domande di assegnazione di case popolari attendono una risposta. Ritiene che sia evidente la necessità di ripensare le politiche abitative nel loro complesso, superando la logica emergenziale e affrontando nodi strutturali. Al fine di intervenire sul mercato delle locazioni e recuperare risorse è necessario abolire l'opzione della cedolare secca per i redditi da locazione derivanti dai contratti concordati. Con questa misura si recupererebbero almeno 150 milioni di euro e si favorirebbe l'utilizzo dei contratti concordati per governare la dinamica degli affitti. Sottolinea che una misura del genere avrebbe effetto solo sui proprietari con i redditi più alti che hanno avuto considerevoli vantaggi, come confermato dai dati del MEF sui redditi del 2011, senza alcuna contropartita in termini sociali.

Sottolinea altresì la necessità di un finanziamento adeguato al Fondo di sostegno alla locazione e al Fondo per le morosità incolpevoli. Si tratterebbe di 500 milioni di risparmi per le modifiche alla cedolare secca. A questo scopo dovrebbero essere anticipati al 2013 tutti i finanziamenti previsti per gli anni 2014 e 2015. In proposito, ricorda che in base a dati forniti dal MEF, nel 2011 il gettito complessivo della cedolare è stato di 875 milioni di euro, 772 milioni da canoni di mercato e 103 milioni da canoni concordati. L'imponibile complessivo supera i 4,2 miliardi di euro. Se questo gettito fosse stato tassato con il regime Irpef, l'erario avrebbe incassato una cifra di poco inferiore a 1,5 miliardi, considerando oltre all'Irpef e alle imposte di registro incamerate dallo Stato il gettito delle addizionali incassate da regioni e comuni, calcolato con un'aliquota complessiva all'1,5 per

cento. Osserva che la differenza di gettito tra i due regimi si aggira sui 600 milioni di euro e che non si dispone al momento di dati per valutare se questa cifra sia un saldo tra gettito aggiuntivo dovuto all'eventuale emersione di canoni relativi a alloggi precedentemente affittati in nero e la riduzione di gettito derivante dall'applicazione della cedolare secca sui canoni già assoggettati ad Irpef.

Sottolinea, quindi, che gli effetti derivanti dall'applicazione della cedolare secca sono andati a vantaggio soprattutto dei proprietari di alloggi con redditi elevati dal momento che il vantaggio fiscale cresce con l'aumento delle aliquote marginali Irpef che la nuova imposta sostituisce. Riterebbe pertanto un'utile ripensare le modalità applicative della cedolare secca, lasciando al 15 per cento l'aliquota per gli affitti a canone concordato e prevedendo, invece, l'aliquota IRPEF ordinaria (o quantomeno fissando a livello della prima aliquota IRPEF, vale a dire al 23 per cento) la cedolare per gli affitti a canone libero.

Al riguardo, annuncia fin d'ora la presentazione di specifici emendamenti, chiedendo, in ogni caso, che il relatore valuti l'opportunità di inserire tale problematica nella proposta di parere.

Infine, con riferimento alle norme del decreto-legge in materia di imposta municipale unica (IMU), segnala l'opportunità di inserire nella proposta di parere un'osservazione diretta ad esplicitare in modo chiaro che anche gli alloggi sociali rientranti nel patrimonio edilizio ex IACP sono esentati dal pagamento dell'imposta in questione.

Tino IANNUZZI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia, quindi, il seguito dell'esame ad altra seduta.

**Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2012.**

**C. 1572 Governo, approvato dal Senato.**

**Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2013.**

**C. 1573 Governo, approvato dal Senato.**

**Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza).**

**Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'anno finanziario 2013.**

**Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza).**

(Relazione alla V Commissione).

*(Seguito esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli).*

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti rinviato nella seduta del 24 settembre scorso.

Tino IANNUZZI (PD), *presidente*, avverte che non sono stati presentati emendamenti al disegno di legge per l'assestamento del bilancio dello Stato. Invita pertanto la relatrice a presentare le proposte di relazione sui provvedimenti in titolo.

Giovanna SANNA (PD), *relatore*, propone di riferire favorevolmente alla V Commissione sul disegno di legge C. 1572 Governo, approvato dal Senato, recante rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2012, nonché sul disegno di legge C. 1573 Governo, approvato dal Senato, recante assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2013, con riferimento, rispettivamente, alla Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2013, limitatamente alle parti di competenza; alla Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'anno finanziario 2013; alla Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2013, limitatamente alle parti di competenza.

Enrico BORGHI (PD), nell'annunciare il voto favorevole del gruppo del Partito Democratico, sottolinea, come opportunamente rilevato dal relatore, l'esigenza che il Governo si adoperi con incisività allo scopo di eliminare i residui, soprattutto per quel che riguarda i residui di stanziamento per le opere infrastrutturali, dal momento che il rapido utilizzo delle risorse, con eliminazione delle vischiosità e delle lungaggini amministrative, costituisce elemento essenziale per invertire la grave congiuntura economica e, in particolare, per risolvere la grave crisi del settore delle costruzioni.

La Commissione approva la proposta di relazione favorevole sul disegno di legge C. 1572 Governo, approvato dal Senato, recante Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2011 (*vedi allegato 5*).

Approva altresì, con distinte votazioni, la proposta di relazione favorevole sul disegno di legge C. 1573 Governo, approvato dal Senato, recante Assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2013, con riferimento, rispettivamente, alla Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2013, limitatamente alle parti di competenza; alla Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'anno finanziario 2013; alla Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2013, limitatamente alle parti di competenza (*vedi allegato 6*).

Delibera, in fine di nominare l'onorevole Giovanna Sanna quale relatore presso la V Commissione.

**D.L. 104/2013: Misure urgenti in materia di istruzione, università e ricerca.**

**C. 1574 Governo.**

(Parere alla VII Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Chiara BRAGA (PD), *relatore*, illustra il provvedimento in titolo che reca un'unica disposizione sulle materie di competenza della VIII Commissione. Data l'importanza della tematiche affrontate e il rilievo politico del provvedimento, ritiene tuttavia utile illustrare, sia pure in modo estremamente sintetico, i contenuti e le finalità del provvedimento medesimo.

Rileva, anzitutto, che si tratta di un provvedimento legislativo che, dopo molti anni, invece di tagliare, restituisce risorse al mondo dell'istruzione, puntando a garantire un miglior avvio del nuovo anno scolastico e accademico, ma anche a gettare le basi per una nuova centralità del settore dell'istruzione e della formazione.

Osserva, quindi, che nel decreto-legge sono previsti interventi sul personale scolastico (dai dirigenti, ai docenti di sostegno), sui libri di testo (nell'ottica di un maggiore risparmio, ma anche dell'innovazione), misure a favore del *welfare* studentesco (borse per trasporti e mensa, accesso al *wireless* a scuola), nuovi strumenti per la lotta alla dispersione scolastica, per la formazione dei docenti, per il potenziamento e per l'innovazione dell'offerta formativa e il rilancio dell'Alta formazione artistica, musicale e coreutica.

Più specificamente, sul versante delle risorse aggiuntive per la scuola e l'università, segnala lo stanziamento di 100 milioni di euro per aumentare il Fondo per le borse di studio degli studenti universitari a partire dal 2014 e per gli anni successivi; i 15 milioni, per il 2014, per garantire ai capaci e meritevoli ma privi di mezzi il raggiungimento dei più alti livelli di istruzione (con contributi per il trasporto e per la ristorazione); i 15 milioni spendibili subito (nel 2013 e nel 2014) per la connettività *wireless* nelle scuole secondarie, con priorità per quelle di secondo grado; le disposizioni per rendere più stringenti i tetti di spesa per l'acquisto dei libri scolastici; i 15 milioni di euro (3,6 per il 2013, 11,4 per il 2014) per la lotta alla dispersione scolastica; i 10 milioni per il 2014 per la formazione del personale scolastico; i 10 milioni nel 2014 per garantire l'accesso gratuito del personale

docente di ruolo della scuola nei musei statali e nei siti di interesse archeologico, storico e culturale; il riconoscimento delle detrazioni fiscali anche per le donazioni a favore di università e istituzioni di Alta formazione artistica; le disposizioni dirette a garantire la continuità del servizio scolastico, con l'incremento dell'insegnamento di sostegno, l'immissione in ruolo di nuovo personale docente, educativo ed ATA, nonché di nuovi dirigenti tecnici.

Ciò detto, fa di nuovo presente che le uniche disposizioni rientranti nelle materie di diretta competenza dell'VIII Commissione sono quelle contenute nel comma 1 dell'articolo 10 del decreto-legge in esame, le quali cercano di far fronte alle carenze strutturali delle scuole e alla costruzione di nuovi edifici scolastici.

Sottolinea come si tratti di un nuovo segnale positivo, dopo le significative risorse stanziare con il decreto-legge n. 69 del 2013, anche grazie all'impegno di molti deputati della Commissione (che ha portato al rafforzamento, in sede di esame parlamentare, delle misure contenute nel testo originario varato dal Consiglio dei ministri), che va nella direzione, sempre auspicata dalla Commissione, di restituire centralità nell'azione di Governo alla questione dell'edilizia scolastica, nella convinzione che la scuola è un settore fondamentale, rispetto al quale sono urgenti investimenti, a partire da quelli per la riqualificazione e la messa in sicurezza delle scuole.

Osserva che il citato comma 1 dell'articolo 10 del provvedimento in esame prevede che le regioni potranno contrarre, nell'ambito della programmazione 2013-2015, mutui trentennali a tassi agevolati, con oneri di ammortamento a carico dello Stato, per interventi in materia di edilizia scolastica, a tal fine stanziando contributi pluriennali per 40 milioni di euro per l'ammortamento dei mutui. La medesima norma prevede, altresì, che i pagamenti effettuati dalle regioni per l'attuazione degli interventi di edilizia scolastica, finanziati con la stipula dei mutui in oggetto, sono esclusi dai limiti del patto di stabilità interno. L'individuazione delle

modalità di attuazione è demandata, poi, ad un decreto adottato dal Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Segnala, tuttavia, che di tale decreto interministeriale non è indicato un termine per l'emanazione e che, a suo avviso, è sicuramente opportuno che nel parere della Commissione si sottolinei l'esigenza di integrare il testo della disposizione normativa con l'indicazione di un preciso termine per l'emanazione del citato decreto interministeriale.

Nell'esprimere, quindi, un giudizio molto positivo sulla norma in questione, ribadisce quel che più volte è stato sottolineato dai deputati del Partito Democratico in occasione dell'esame di precedenti provvedimenti legislativi o della discussione di atti di indirizzo, vale a dire l'esigenza prioritaria di porre in atto meccanismi stabili di finanziamento, senza procedere continuamente all'introduzione di nuovi strumenti di programmazione, ma facendo salvo il lavoro di programmazione già esistente e già intrapreso dalle regioni e dagli enti locali, sull'esempio di quanto si è cercato di fare in occasione dell'esame del citato decreto-legge n. 69 del 2013.

Coglie altresì l'occasione per segnalare due ulteriori punti, che, a suo avviso, è opportuno approfondire anche in vista della predisposizione della proposta di parere. Il primo si riferisce all'esigenza di riconoscere, in attuazione delle norme di cui al decreto-legge n. 63 del 2013 in materia di efficientamento energetico degli edifici pubblici, un carattere di priorità agli interventi di messa in sicurezza antisismica e di efficientamento energetico degli edifici scolastici, come chiaramente indicato, fra l'altro, dagli ordini del giorno n. 9/1310-A/20 a prima firma della collega Mariani, e n. 9/1310-A/20 a prima firma del presidente Realacci, approvati dalla Camera in sede di esame del citato decreto-legge n. 63 del 2013. Il secondo punto si riferisce, invece, all'attuazione delle disposizioni contenute nell'articolo

18 del decreto-legge n. 69 del 2013 (cosiddetto « decreto del fare »), che stanziava significative risorse per interventi in materia di riqualificazione degli edifici scolastici in cui è stata censita presenza di amianto. Al riguardo, segnala, infatti, che ai fini dell'assegnazione delle relative somme agli enti locali è previsto che tali enti presentino alle regioni entro il 15 settembre 2013 progetti esecutivi immediatamente cantierabili di messa in sicurezza, ristrutturazione e manutenzione straordinaria degli edifici scolastici. Si tratta, come è del tutto evidente, di tempi oltremodo ristretti e per questo ritiene che sia opportuno modificare la norma in questione, riaprendo i termini di presentazione dei citati progetti, allo scopo di assicurare il completo utilizzo delle risorse stanziate pur garantendo piena operatività ai progetti già presentati dai comuni e già autorizzati dalle regioni.

Segnala, inoltre, che la norma in questione include tra quelle che possono godere delle detrazioni IRPEF per erogazioni liberali, le spese sostenute in favore delle istituzioni dell'alta formazione artistica, musicale e coreutica, nonché delle università, purché finalizzate (oltre che all'innovazione tecnologica o all'ampliamento dell'offerta formativa) all'edilizia scolastica o all'edilizia universitaria.

Infine, pur non essendo fra le disposizioni incidenti direttamente nella competenza della VIII Commissione, ritiene opportuno segnalare anche la norma di cui all'articolo 24 del decreto-legge in esame, che autorizzando l'assunzione, nel quinquennio 2014-2018, di 200 unità di personale (ricercatori, tecnologi e personale di supporto alla ricerca) presso l'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (INGV), avrà sicuri effetti positivi in termini di rafforzamento delle attività di protezione civile, di sorveglianza sismica e vulcanica, nonché di manutenzione delle reti di monitoraggio, svolte dall'Istituto in questione.

Samuele SEGONI (M5S) esprime condivisione per molte delle cose dette dalla collega Braga nella sua relazione. Segnala, quindi, anche in vista della predisposi-

zione della proposta di parere, l'esigenza di approfondire il tema della esenzione dai limiti del patto di stabilità interno, non solo per gli interventi finanziati con i mutui agevolati trentennali previsti dal comma 1 dell'articolo 10 del decreto-legge in esame, ma anche per gli interventi che, per le stesse finalità, i comuni siano in grado di finanziare autonomamente con risorse proprie, senza ricorrere allo strumento del mutuo agevolato. Allo stesso modo, ritiene che nella proposta di parere che il relatore si appresta a predisporre, potrebbe essere inserito il tema relativo al superamento delle norme della legge n. 240 del 2010 (cosiddetta « riforma Gelmini ») che hanno penalizzato numerosi dipartimenti di scienze della terra di molte università italiane.

Tino IANNUZZI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia, quindi, il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.50.**

#### RISOLUZIONI

*Mercoledì 25 settembre 2013. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Intervenire il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare Marco Flavio Cirillo.*

**La seduta comincia alle 15.50.**

**7-00089 Pastorelli: Sullo smaltimento di materiale agricolo o forestale non pericoloso.**

**7-00100 Mazzoli: Sullo smaltimento di materiale agricolo o forestale non pericoloso.**

**7-00107 Zolezzi: Sullo smaltimento di materiale agricolo o forestale non pericoloso.**

*(Seguito discussione e rinvio).*

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione rinviata nella seduta di mercoledì 18 settembre scorso.

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che il 18 e il 23 settembre scorsi sono state presentate, rispettivamente, le risoluzioni n. 7-00100, a prima firma del deputato Mazzoli, e n. 7-00107, a prima firma del deputato Zolezzi, vertenti su materia identica a quella della risoluzione in titolo. Pertanto, se non vi sono obiezioni, la discussione delle tre risoluzioni proseguirà congiuntamente.

La Commissione concorda.

Ermete REALACCI, *presidente*, comunica che, secondo quanto riferito per le vie brevi dai presentatori, sono in corso contatti informali per verificare la possibilità di addivenire alla predisposizione di un testo unificato delle tre risoluzioni. Pro-

pone, per questo, di differire a domani il seguito della discussione, formulando l'auspicio che nelle prossime ore sia possibile raggiungere il massimo di condivisione su un tema, come quello oggetto degli atti di indirizzo in titolo, che è particolarmente sentito sul territorio.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia, quindi, il seguito della discussione alla seduta di domani.

**La seduta termina alle 15.55.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle alle 15.55 alle 16.05.

ALLEGATO 1

**5-00137 Tentori: Sulla strada statale 36 del lago di Como e dello Spluga.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Mi preme preliminarmente sottolineare che la strada statale 36 «Del Lago di Como e dello Spinga», nel tratto tra Lecco e Colico, è stata costruita tra gli anni '60 e la fine degli anni '80. Il tracciato che si sviluppa, per circa 50 chilometri, attraverso una serie ininterrotta di opere d'arte, in particolare di gallerie, anche di notevole lunghezza, necessita, quindi, di imponenti attività di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Devo precisare, altresì, che per tutte le opere di sua competenza ANAS ha riferito che provvede ad effettuare dei controlli periodici per constatare l'effettiva sicurezza per l'utenza stradale.

I numerosi interventi manutentivi effettuati dall'ANAS nel corso degli anni sulla strada statale 36, hanno interessato, tra l'altro, anche le canne di monte e valle della galleria Monte Piazza che, attraversando l'omonima montagna, situata all'interno di una faglia di carattere regionale, sono state oggetto di importanti effetti deformanti sin dall'originaria apertura al traffico della galleria stessa.

Al fine di completare gli interventi in corrispondenza dal passaggio del tunnel, nella zona più critica della montagna – dove una profonda frattura rende la roccia molto debole, facilitando la circolazione dell'acqua che grava sulle strutture portanti – l'ANAS ha progettata i « lavori di consolidamento del contorno roccioso del rivestimento dissestato della canna di monte (dal chilometro 84+485 al chilometro 84+905) e della canna di valle (dal chilometro 84+243 al chilometro 84) della galleria "Monte Piazza", per un'esten-

sione di circa 425 metri, lungo la canna nord, e per 231 metri, lungo la canna sud ».

Nell'ambito di tale progetto, l'ANAS ha predisposto un dettagliato studio delle fasi relative alla chiusura alternata delle due canne e sono stati anche valutati gli effetti e i possibili disagi del cantiere sulla circolazione della strada statale 36; a tal fine si sono svolte, prima dell'avvio dei lavori, diverse riunioni con le Prefetture e le Amministrazioni provinciali di Lecco e Sondrio, dove sono state concordate e condivise le modalità di attuazione delle fasi operative.

In particolare, per tutta la durata dei lavori, si è stabilito di mantenere la circolazione lungo la strada 36 in direzione Lecco (sud) su due corsie, a partire dalle ore 15,00/16,00 e fino alle ore 24,00 di ogni domenica e di deviare, invece, il traffico in direzione Colico (nord) sulla strada provinciale 72.

I lavori sono stati consegnati e avviati nel mese di giugno del 2012, con la realizzazione del *by-pass* di Corenno e la centinatura di un tratto della canna di monte, dal chilometro 84+285 al chilometro 84+485.

Tale intervento, non previsto nell'originario contratto di appalto dei lavori, è divenuto indispensabile a causa del manifestarsi di importanti lesioni alle strutture portanti della galleria.

I lavori sono, poi, proseguiti dal mese di settembre 2012 con interventi nella canna di valle, attraverso il rifacimento

delle strutture portanti della galleria per circa 231 metri (rivestimento in cemento armato dello spessore di un metro, su tutto il contorno) necessario per sostituire i tratti deteriorati risalenti all'epoca di costruzione del tunnel.

Relativamente alla situazione deformativa sopra descritta e alle potenziali vibrazioni indotte dalle adiacenti lavorazioni di scavo, la canna di monte, in esercizio a doppio senso di marcia, è stata oggetto di un approfondito monitoraggio dal mese di settembre 2012; in particolare le strutture sono state sottoposte a ispezioni visive, misure con fessurimetri, con martinetti piatti e con stazioni di convergenza.

L'attività di monitoraggio da parte di ANAS ha consentito, infatti, di valutare compiutamente le variazioni degli stati tensionali e deformativi collegati alle intense precipitazioni piovose che, come è noto, si sono abbattute sulla Lombardia dallo scorso mese di febbraio e che hanno, di conseguenza, incrementato gli effetti delle spinte idrauliche sulle strutture della galleria Monte Piazze.

Le letture effettuate in data 27 aprile 2013, pur indicando una progressione delle tensioni nel calcestruzzo del rivestimento, non avevamo evidenziato l'insorgere di situazioni di criticità.

Il 9 maggio scorso, invece, i controlli tecnici hanno fatto emergere alcune anomalie strutturali, amplificate, il giorno successivo, dall'incremento delle spinte gravanti sul rivestimento della galleria.

Il 10 maggio, pertanto, l'ANAS ha dovuto provvedere alla chiusura del traffico lungo la canna in direzione nord della galleria.

Ciò premesso, l'evento sopra descritto va senz'altro inquadrato nell'ambito dell'imprevedibilità; l'esame delle rilevazioni e dei monitoraggi effettuati, descritti poc'anzi, ha indotto l'ANAS ad assumere una decisione di tale portata che, seppur penalizzante per il territorio di Lecco e

Sondrio, ha sicuramente evitato danni e conseguenze ben più gravi alla galleria e, soprattutto, all'utenza della strada.

Il piano alternativo per la viabilità, che in caso di chiusura della strada statale 36, prevede l'utilizzo della strada provinciale 72, è stato immediatamente attivato con l'ausilio delle Forze dell'ordine e degli Enti locali; la gestione operativa è proseguita con l'intensificazione dell'attività dell'ANAS che ha garantito il presidio dei punti più critici della viabilità mediante la creazione di n. 8 postazioni fisse lungo la strada provinciale 72.

Attualmente l'attività per il ripristino della viabilità sulla strada statale 36 procede, senza sosta, secondo un cronoprogramma accelerato e concordato tra l'ANAS e l'impresa esecutrice dei lavori.

Le lavorazioni predette, effettuate con turni di 24 ore su 24 e di sette giorni su sette, hanno consentito la riapertura della canna sud della galleria lo scorso 13 giugno, in anticipo, quindi, rispetto alla precedente previsione del 30 giugno; si precisa, altresì, che non si rendono più necessarie ulteriori chiusure notturne della strada statale 36, essendo ultimati all'interno della galleria di Monte Piazze i necessari lavori di rifinitura e quelli di sistemazione degli impianti tecnologici.

I lavori proseguiranno esclusivamente nella canna di monte della galleria con le medesime modalità utilizzate per quella di valle.

Le opere, come riferisce ANAS, nonostante le difficoltà intervenute, saranno ultimate nel mese di giugno 2014, grazie all'incremento dei mezzi operativi e delle maestranze nonché attraverso il potenziamento dei turni lavorativi in modo da accelerare la conclusione dei lavori. La stessa ANAS ha infine riferito che gli interventi straordinari in atto sono risolutivi per il problema verificatosi nella Galleria Monte Piazze.

Nel concludere assicuro che il Governo seguirà con l'attenzione dovuta il regolare prosieguo dei lavori in esame.

## ALLEGATO 2

**5-00236 Malisani: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.**

**5-00561 Da Villa: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.**

**5-00853 Malisani: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.**

**5-01048 Zan: Sulla questione del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni presentate dai deputati Malisani, Da Villa e Zan in quanto vertono sullo stesso argomento.

La questione delle « Grandi Navi » che entrano nel porto di Venezia attraversando il Canale della Giudecca, come già si è avuto modo di riferire nell'ambito di numerosi atti di sindacato ispettivo già discussi, è da tempo all'attenzione di tutti i Ministeri coinvolti.

Considerata la complessità, la delicatezza e l'urgenza della problematica e al fine di consentire un ampio ed esauriente dibattito con tutte le componenti interessate, nel rispetto dei diversi interessi coinvolti quali la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente, è stato attivato, come è noto, lo scorso 14 giugno, un tavolo tecnico presso la sede del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la partecipazione dello stesso Ministro, del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nonché del presidente della regione Veneto, del sindaco della città di Venezia, del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, del Presidente dell'Autorità portuale e del rappresentante del Magistrato alle acque di Venezia.

Già nel corso di tale riunione è emersa la volontà di eliminare il transito delle grandi navi lungo la rotta che percorre il Canale della Giudecca ed è stata programmata una graduale eliminazione dei transiti di talune tipologie di navi.

Mi preme evidenziare che il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha comunque ribadito l'assoluta garanzia della sicurezza della navigazione nelle more dell'individuazione dell'alternativa che sarà prescelta.

Il 25 luglio si è tenuto un nuovo incontro al fine di pervenire, entro un termine ragionevolmente breve, alla piena applicazione del decreto interministeriale Passera-Clini del 2 marzo 2012, che vieta il transito delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca: in tale sede sono state illustrate e passate in rassegna le varie proposte pervenute al MIT per l'individuazione di percorsi alternativi.

Le proposte al momento sul tavolo sono così riassumibili:

1) proposta dell'Autorità portuale: offrire un percorso alternativo ottimale alle navi da crociera facendole entrare in la-

guna da Malamocco con un breve tragitto sul canale dei Petroli (per non intasarlo e per non pregiudicare il traffico commerciale già presente in quell'area) e con una deviazione sul canale Contorta, che andrà dragato per accrescere i fondali, per raggiungere infine la stazione marittima. Al riguardo andrebbero naturalmente analizzati alcuni aspetti legati ai materiali di scavo, con particolare riferimento alla composizione dei fanghi, per realizzare correttamente gli interventi di ricostruzione morfologica della laguna nell'area interessata;

2) proposta del Comune: attestare le grandi navi a Porto Marghera, abbandonando la rotta che attualmente le porta alla stazione marittima. Detta ipotesi, data come immediatamente realizzabile, potrebbe presentare alcune criticità connesse alla sosta in banchina di grandi navi passeggeri in un'area interessata dal transito e dalla sosta di unità navali che trasportano merci pericolose, oltre a dover essere valutata in termini di rispetto della normativa internazionale ed europea in materia di *security* portuale;

3) proposta cosiddetta « De Piccoli »: realizzazione di un nuovo terminal crocieristico a Punta Sabbioni. Questo studio presenterebbe criticità in relazione a *safety* e *security* portuale (restringimento della bocca di porto, trasferimento dei passeggeri, con impatto sulla navigazione lagunare e sul moto ondoso);

4) due ulteriori proposte, la prima, cosiddetta « Ipotesi Vianello », conosciuta solo tramite articoli di stampa e la seconda, denominata « Ipotesi Ing. Salmini », presentata di recente ed in buona sostanza simile alla precedente, sembrano presentare caratteristiche nautiche non idonee, oltretutto interferenze con l'area industriale e difficile compatibilità con la sicurezza e con gli impatti sul traffico commerciale;

5) proposta Zanetti: ripropone di mantenere l'accesso attuale delle grandi navi dalla bocca di Lido, ma deviandole

con lo scavo di un canale retrostante rispetto a quello della Giudecca, che permetta, quindi, alle stesse di passare attraverso un canale parallelo, anziché compiere l'attuale percorso. L'ipotesi può presentare aspetti di interesse, ma necessita di opportuni approfondimenti dal punto di vista idrodinamico ed ambientale.

In esito alle valutazioni emerse nel corso di detta riunione il tavolo ha deciso di demandare al Magistrato alle acque e all'Autorità portuale di Venezia il compito di effettuare una disamina tecnica più approfondita delle varie proposte relative all'individuazione di percorsi alternativi al transito in laguna di dette unità.

È stato inoltre stabilito di convocare per il prossimo ottobre il cosiddetto « Comitato », in modo da coinvolgere tutta la realtà territoriale di Venezia e poter pervenire entro la fine di tale mese alle determinazioni definitive del Governo sulla soluzione più idonea ad escludere il passaggio delle grandi navi da crociera dal bacino di San Marco alla luce degli anzidetti approfondimenti tecnici.

Tuttavia, sebbene in tutto questo periodo i passaggi delle grandi navi siano avvenuti in condizioni di sicurezza, a causa dei recenti avvenimenti, quali la polemica scaturita dall'ingresso in San Marco della nave da crociera Carnival Sunshine nello scorso mese di agosto, e da ultimo le recenti manifestazioni di protesta nel Canale della Giudecca all'indomani del passaggio di dodici navi davanti a San Marco, si è resa necessaria una accelerazione dei tempi.

In tale ottica il Presidente del Consiglio ha fissato, infatti, per il prossimo 1° ottobre un vertice con i Ministri coinvolti per la decisione definitiva che, nel dare applicazione al divieto di cui al predetto decreto Passera-Clini, dovrà, comunque, coniugare le esigenze di sicurezza, quelle di tutela ambientale e paesaggistica, senza tuttavia trascurare l'indiscussa rilevanza del valore economico che l'indotto turistico del porto rappresenta per la città di Venezia e per l'intera regione.

## ALLEGATO 3

**5-00694 Dell'Orco: Sulla realizzazione del  
« passante autostradale nord ».****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, appare opportuno effettuare una breve ricostruzione delle questioni cui la stessa si riferisce.

Attualmente convergono su Bologna quattro tronchi autostradali: la Bologna – Milano (A1), la Bologna – Firenze (A1), la Bologna – Padova (A13) e la Bologna – Ancona (A14), collegati fra loro dal Sistema Tangenziale di Bologna. Il sistema, che costituisce un nodo nevralgico della rete autostradale italiana, presenta ormai da molto tempo problemi di congestione.

Con delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 è stato inserito il potenziamento del Sistema Autostradale/Tangenziale di Bologna tra gli interventi strategici e di preminente interesse sia nazionale che regionale.

L'Accordo dell'8 agosto 2002 tra il Ministero delle infrastrutture, la regione Emilia Romagna, la provincia di Bologna ed il comune di Bologna prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura denominata « Passante Nord di Bologna ».

Inoltre, l'Intesa Generale Quadro, sottoscritta il 19 dicembre 2003, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Emilia-Romagna prevede, tra l'altro, la realizzazione del « Passante Nord di Bologna ».

Il successivo Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro, sottoscritto il 17 dicembre 2007, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Emilia-Romagna ribadisce, tra l'altro, l'importanza strategica delle infrastrutture previste nell'Intesa del 2003. Viene inoltre stabilito l'impegno ad effettuare una veri-

fica presso l'Unione europea circa la possibilità di trattare il nodo stradale di Bologna ed il nuovo passante nord come un sistema unitario, da gestire da parte di Autostrade per l'Italia, concessionario dell'A14.

Gli interventi realizzati da Autostrade per l'Italia sull'attuale Sistema Autostradale/Tangenziale di Bologna hanno consentito di dare una prima risposta di breve periodo alle necessità trasportistiche del sistema infrastrutturale, attraverso, tra l'altro, la realizzazione della terza corsia dinamica dell'autostrada, tra l'allacciamento A14/raccordo di Casalecchio e Bologna San Lazzaro.

L'intervento è inserito, se pur non espressamente nominato, nella previsione di spesa riconducibile alla voce « Altri investimenti » di cui alla Convenzione Unica stipulata in data 12 ottobre 2007 tra ANAS S.p.A. ed Autostrade per l'Italia S.p.A..

Pertanto, l'opera non è formalmente data in concessione alla Società Concessionaria, ma lo potrà essere successivamente all'espletamento di una determinata procedura, indicata dall'articolo 14 « Altri Investimenti » della Convenzione medesima, che recita: « Nell'ambito dell'articolo 2.2 alla voce "Altri Interventi", lettera c), sono previsti interventi il cui importo è specificato in apposita tabella inserita nel piano economico finanziario alla voce "adeguamento e potenziamento rete autostradale, potenziamento sistemi di adduzione alla rete autostradale, miglioramento di accesso agli *hub* portuali ed agli investimenti minori, comprese le stazioni au-

tomatizzate"... La individuazione delle opere rientranti nella voce "Altri interventi", della tabella di cui sopra, inserita nel piano finanziario, verrà effettuata d'intesa tra Concedente e Concessionario con appositi verbali. Resta inteso che gli interventi, così come sopra concordati, saranno successivamente approvati con apposito Decreto del Ministro delle infrastrutture ».

L'importo previsto è pari a 1.300 milioni di euro, al netto di eventuali ribassi d'asta. Tale intervento non genera tariffa, secondo quanto convenzionalmente previsto.

Il mancato inserimento dell'opera derivava anche dal fatto che sulla questione era in atto una procedura di infrazione da parte dell'UE in merito all'affidamento diretto senza gara dell'opera alla Concessionaria.

Detta procedura è stata archiviata a seguito di precisi impegni del governo italiano sulla base dei quali sono stati individuati, da parte dell'UE, alcuni elementi specifici comunicati con nota del 15 luglio 2010, e precisamente:

il nuovo progetto verrà realizzato come strumento ausiliario per l'autostrada A14 (Bologna Taranto), la cui sede e la cui natura rimangono immutate;

la tariffa applicata sarà la stessa attualmente utilizzata dal concessionario su questa autostrada; la totalità delle attività necessarie alla realizzazione del Passante sarà oggetto di procedure di aggiudicazione di appalti pubblici conformi alle regole europee applicabili;

la data finale di efficacia della concessione attualmente in vigore non verrà modificata (31 dicembre 2038).

Con nota del 6 febbraio u.s. la Commissione ha richiesto notizie e sviluppi sulla questione, anche a seguito di precise denunce e di una interrogazione parlamentare europea. In particolare, ha richiesto: un aggiornamento completo e dettagliato sulla situazione relativa alla realizzazione del Passante, sugli atti a tal fine

assunti nel corso dell'ultimo anno e su quelli in via di predisposizione; informazioni in merito alle caratteristiche ed al tracciato previsti per il Passante, alla tariffazione che sarà applicata e alla predisposizione delle procedure di aggiudicazione di appalti pubblici per la sua realizzazione, ribadendo la necessità che la realizzazione del passante avvenga nel pieno rispetto di tutti gli elementi indicati nella citata nota del 15 luglio 2010.

Al fine di superare le problematiche connesse alla individuazione del tracciato da porre a base di concessione è stato sottoscritto, nel luglio del 2012, un verbale d'intesa che prevedeva:

l'impegno di Autostrade per l'Italia a redigere uno studio di fattibilità del Passante Nord e degli interventi di banalizzazione entro il 31 luglio 2012;

l'importo massimo, pari a 1.300 milioni di euro netti, destinato all'iniziativa;

l'impegno a costituire, entro il 31 luglio 2012, un Comitato per la valutazione del progetto;

l'impegno a definire la soluzione progettuale entro il 30 novembre 2012 e la successiva sottoscrizione, entro il 31 dicembre 2012, di un ulteriore atto tra le parti per disciplinare i reciproci impegni nella realizzazione dell'iniziativa; un verbale tra ANAS e Autostrade per l'Italia per l'inserimento del Passante Nord di Bologna tra gli impegni di investimento della Concessionaria.

Nel caso di mancata condivisione del progetto entro il 30 novembre 2012 o di mancata sottoscrizione dei verbali entro il 31 dicembre 2012, ANAS e Autostrade per l'Italia sarebbero state libere di destinare l'importo di 1.300 milioni di euro ad altre iniziative.

In accordo con il verbale di luglio 2012, Autostrade per l'Italia ha consegnato lo studio di fattibilità del Passante entro i termini previsti. Tale studio è stato oggetto di analisi da parte del Comitato Tecnico che si è conclusa a novembre 2012 senza, però, il raggiungimento di un'intesa.

Contestualmente alla chiusura dei lavori del Comitato, gli Enti Locali hanno consegnato un'ipotesi di tracciato alternativa che sostanzialmente ricalca il tracciato dell'ipotesi del 2004 sulla quale la UE aveva aperto la procedura di infrazione.

Questa soluzione è stata oggetto di un ulteriore approfondimento da parte della Concessionaria che si è concluso il 1° febbraio 2013. A conclusione di tali approfondimenti, la società Autostrade per l'Italia ha rappresentato, con proprio documento, «la mancanza di elementi necessari a garantire la fattibilità tecnico-economica dell'iniziativa con particolare riferimento alla soluzione prospettata dagli enti locali, nonché l'esito favorevole dell'*iter* approvativo dell'opera presso gli Enti istituzionali competenti».

A seguito di tali conclusioni, si è aperto nuovamente un tavolo di confronto, tra la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, la regione, la provincia, il comune e la Concessionaria.

In particolare, all'esito di un incontro svoltosi presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si è stabilito che Autostrade per l'Italia avrebbe sviluppato il progetto preliminare su una ulteriore alternativa di tracciato.

Ad oggi sono ancora in corso approfondimenti sul tracciato, al fine di individuare una soluzione condivisa.

Quanto sin qui esposto permette di inquadrare correttamente le questioni poste con l'atto oggi all'esame.

In particolare, devo evidenziare innanzi tutto che il progetto di banalizzazione cui fanno riferimento gli interroganti non è stato ancora definito, pertanto non vi è alcuna determinazione su ipotesi di introduzione di pedaggio sull'asse tangenziale.

Inoltre, la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ha precisato di essere a conoscenza di studi predisposti da Autostrade per l'Italia s.p.a., ma che questi hanno unicamente ad oggetto gli aspetti trasportistici; dagli stessi, peraltro, emerge che più ci si allontana dal tracciato dell'attuale tangenziale, minori sono i benefici, sempre sotto il profilo trasportistico, sulla tangenziale stessa.

Allo stato attuale, prosegue ancora l'esame di tutte le possibili soluzioni ivi compresa la cosiddetta «opzione 0», ovvero la possibilità di non realizzare l'opera.

Si assicura, pertanto, che saranno attentamente esaminate e valutate tutte le posizioni espresse sulla questione, ivi compreso lo studio del progetto alternativo «Comitato per l'alternativa Passante Nord», cui gli interroganti fanno riferimento.

Mi preme, infine, ricordare che anche la procedura VIA garantirà, senza dubbio, il più ampio confronto di tutte le posizioni prospettate.

## ALLEGATO 4

**5-00279 Burtone: Sulla messa in sicurezza della strada statale 407 Basentana.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione a quanto segnalato dall'Onorevole Interrogante sono state assunte precise informazioni presso la società ANAS.

Al riguardo, ANAS ha riferito che il viadotto « Basento » situato sulla strada statale 407 « Basentana », in località Molino, risulta oggetto di costante monitoraggio da parte della medesima.

Dai numerosi controlli effettuati è emerso che il viadotto presenta un degrado strutturale sulle travi di bordo mentre, per quanto concerne le solette, sono stati rilevati moderati effetti di carbonatazione (processo chimico che provoca il degrado di conglomerati cementizi), riconducibili a fenomeni naturali fisico-chimici indotti dagli agenti atmosferici, che escludono, comunque, stati fessurativi tali da pregiudicare la funzionalità statica delle solette stesse.

Il monitoraggio ha permesso, inoltre, di individuare anche l'ammaloramento delle strutture periferiche di pulvini e solette, che, tuttavia, non compromette la staticità dell'opera.

I motivi sopra richiamati hanno giustificato la chiusura parziale del viadotto, in entrambe le direzioni e la deviazione del traffico veicolare esclusivamente sulle corsie di sorpasso, in modo da garantire la ripartizione trasversale dei carichi sulle travi più interne, esenti da degrado strutturale.

ANAS, ha altresì evidenziato che la piattaforma stradale di ciascuna delle 26 campate del viadotto « Basento » è stata realizzata mediante un'unica soletta in cemento armato, e, pertanto, la monolicità dell'impalcato rende estremamente difficile e complessa la rimozione parziale delle travi logorate.

Tutto ciò considerato, informo che al fine di evitare ulteriori gravi disagi alla circolazione, derivanti dall'eventuale demolizione delle travi danneggiate, l'ANAS ha in corso di valutazione un'ipotesi progettuale che prevede la riparazione e il rinforzo dell'infrastruttura esistente, mediante l'utilizzo di materiale composito, resistente alle alte temperature e che tale intervento è stato inserito nel Piano di manutenzione straordinaria delle opere d'arte.

ALLEGATO 5

**Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2012. C. 1572 Governo, approvato dal Senato.**

**RELAZIONE APPROVATA DALLA VIII COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

esaminato, relativamente alle parti di propria competenza, il disegno di legge n. 1572, concernente il rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2012;

considerato che:

secondo quanto rilevato dalla relazione della Corte dei Conti, con riferimento ai dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel 2012 l'andamento discendente della spesa in conto capitale riscontrato in passato appare interrotto, passando da 4,8 a 5,7 miliardi in termini di stanziamenti definitivi, e da 4,6 a 5,4 miliardi in termini di impegni lordi, incremento segnatamente riscontrabile nell'ambito delle infrastrutture strategiche;

relativamente al programma 14.10 (Opere strategiche, edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità), che assorbe da solo buona parte (69 per cento) dello stanziamento del MIT per la missione 14 (Infrastrutture pubbliche e logistica), va comunque rilevato che si registra un aumento, rispetto al 2011, dei residui finali del 2012, che ammontano a 2.469 milioni di euro;

con riguardo alla missione 19 (Casa e assetto urbanistica) viene confermata la flessione iniziata nel 2011 degli stanziamenti definitivi di competenza che, se-

condo quanto affermato dalla Corte dei conti, conseguirebbe verosimilmente alla scarsa ed incerta realizzazione degli obiettivi della missione e dei programmi individuati;

gli stanziamenti destinati al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, pur registrando una consistente variazione in aumento rispetto all'importo iniziale, fanno comunque registrare uno stanziamento definitivo di competenza in netta diminuzione rispetto agli esercizi precedenti (2010 e 2011): si tratta di diminuzioni che hanno inciso in particolare sulla missione 18 (Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente) che assorbe circa l'82 per cento di tutto lo stanziamento del Ministero ed, in particolare, proprio sul programma 12, che riguarda, tra l'altro, il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti e le bonifiche dei siti inquinati;

valutato che, in via generale, appare necessario che si provveda a migliorare le *performance* di spesa al fine di accelerare lo smaltimento dei residui: ciò vale, ad esempio, per i residui di stanziamento per le spese infrastrutturali e per le spese relative al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare,

**DELIBERA DI RIFERIRE  
FAVOREVOLMENTE.**

## ALLEGATO 6

**Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2013. C. 1573  
Governo, approvato dal Senato.**

**Tabella n. 2: Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza).**

**Tabella n. 9: Stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'anno finanziario 2013.**

**Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2013 (limitatamente alle parti di competenza).**

**RELAZIONE APPROVATA DALLA VIII COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

esaminato, relativamente alle parti di propria competenza, il disegno di legge n. 1573, concernente l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2013;

rilevato che il disegno di legge prevede ad incrementare le previsioni iniziali della missione 18 Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente, che sconta comunque una diminuzione rispetto al precedente esercizio, e che in tale

missione insiste il programma 18.12 Tutela e conservazione del territorio e delle risorse idriche, trattamento e smaltimento rifiuti, bonifiche, comprensivo anche dei capitoli di spesa riguardanti la tutela del rischio idrogeologico, sul quale appare necessario reperire ulteriori risorse finanziarie in vista della presentazione del prossimo disegno di legge di bilancio attesa la rilevanza degli interventi da finanziare e della situazione del territorio nazionale,

**DELIBERA DI RIFERIRE  
FAVOREVOLMENTE.**