

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

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

#### INTERROGAZIONI:

5-00439 Follegot: casse di espansione sul fiume Tagliamento .....	57
ALLEGATO 1 (Testo della risposta) .....	59
5-00699 Vannucci: realizzazione di un metanodotto tra Foligno e Sestino .....	57
ALLEGATO 2 (Testo della risposta) .....	62
5-00728 Mariani: limiti di legge alla presenza di PCB nei terreni agricoli .....	58
ALLEGATO 3 (Testo della risposta) .....	64

#### RISOLUZIONI:

7-00121 Tortoli: lotta agli incidenti stradali e messa in sicurezza della rete stradale nazionale (Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo) .....	58
ALLEGATO 4 (Risoluzione approvata dalla Commissione) .....	66
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	58

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 19 marzo 2009. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Roberto Menia.*

#### La seduta comincia alle 8.50.

#### 5-00439 Follegot: casse di espansione sul fiume Tagliamento.

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

Fulvio FOLLEGOT (LNP) replicando, si dichiara soddisfatto della risposta, auspicando che, anche sulla base della posizione espressa oggi dal rappresentante del Governo, la regione Friuli Venezia Giulia possa manifestare definitivamente la propria volontà in ordine alla realizzazione o

meno di opere, come quelle oggetto della propria interrogazione, che hanno sicuramente un enorme impatto ambientale.

#### 5-00699 Vannucci: realizzazione di un metanodotto tra Foligno e Sestino.

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

Massimo VANNUCCI (PD) replicando, dichiara preliminarmente che con il proprio atto di sindacato ispettivo non ha inteso in alcun modo ostacolare la realizzazione di un'opera di pubblica utilità come quella del gasdotto in questione, ma solo segnalare le problematiche relative al fatto che il suo tracciato, nel tratto tra Foligno e Sestino, attraversa un'area particolarmente importante, e al tempo stesso fragile, sul piano ambientale e naturalistico, che rischia di essere irrimediabilmente compromessa dall'attraversamento

dell'opera in oggetto. Nel prendere atto, inoltre, della puntuale ricostruzione della vicenda fornita dal rappresentante del Governo, che ringrazia, esprime l'auspicio che il Ministero si faccia parte attiva se non di una soluzione alternativa quantomeno di un supplemento d'indagine e di un'ulteriore verifica che tenga conto in modo particolare della volontà espressa dalle comunità locali e dalle istituzioni presenti sul territorio.

**5-00728 Mariani: limiti di legge alla presenza di PCB nei terreni agricoli.**

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

Paolo CORSINI (PD), cofirmatario dell'interrogazione in titolo, non si meraviglia, in base alla sua esperienza, che sussista una certa indeterminatezza in ordine ai risultati degli accertamenti tecnici effettuati; ritiene, invece, molto interessante l'impegno del Governo ad introdurre una normativa in merito alle sostanze tossiche in esame.

**La seduta termina alle 9.05.**

**RISOLUZIONI**

*Giovedì 19 marzo 2009. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino.*

**La seduta comincia alle 9.05.**

**7-00121 Tortoli: lotta agli incidenti stradali e messa in sicurezza della rete stradale nazionale.**

*(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo).*

La Commissione prosegue la discussione, rinviata l'11 marzo 2009.

Roberto TORTOLI (PdL) fa presente che sulla base dell'articolato dibattito svolto nella precedente seduta ha predisposto una nuova versione della risoluzione in titolo che sottopone all'attenzione della Commissione, raccomandandone l'approvazione.

Carmen MOTTA (PD) ringrazia il relatore per l'attenzione prestata alle osservazioni presentate, ritenendo che la risoluzione in esame, così come riformulata, sottolinei l'importanza strategica della sicurezza stradale nel rispetto dell'autonomia finanziaria degli enti locali. Comunica, quindi, l'intenzione di sottoscrivere la nuova versione della risoluzione in discussione, preannunciando che, a nome del suo gruppo, sarà sottoscritta anche dal deputato Mariani. Dichiarò, infine, a nome del suo gruppo, il voto favorevole sulla risoluzione in esame, così come riformulata dal relatore.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO dichiara che il Governo è fortemente impegnato a dare una risposta positiva alle questioni oggetto della risoluzione in titolo. Nel riconoscere, inoltre, che il dibattito fin qui svolto in Commissione è pienamente in linea con la volontà e gli impegni assunti dal Governo, esprime parere favorevole sul testo sottoposto all'attenzione della Commissione dal deputato Tortoli.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la nuova versione della risoluzione in titolo, che assume il numero 8-00037.

**La seduta termina alle 9.10.**

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

*Giovedì 19 marzo 2009.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 9.10 alle 9.15.

## ALLEGATO 1

**Interrogazione n. 5-00439 Follegot: casse di espansione sul fiume Tagliamento.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto indicato nell'interrogazione n. 5-00439 presentata dall'onorevole Follegot, si rappresenta che gli interventi per la messa in sicurezza del bacino del Fiume Tagliamento sono individuati e programmati nell'ambito del « Piano stralcio per la sicurezza idraulica del medio e basso corso del Tagliamento (PSIT) » redatto dall'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta Bacchiglione.

Lo strumento ha completato l'iter previsto dalla legge: approvato dal Comitato Tecnico nel febbraio 1997, fu adottato dal Comitato Istituzionale, come prescritto dalla legge n. 183 del 1989, con delibera n. 1 del 15 aprile 1998, dopo che le Regioni avevano formulato i pareri di propria competenza. È stato, poi, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 agosto 2000.

Il Piano, unitamente all'esecuzione di altri interventi strutturali sul fiume Tagliamento, prevede la realizzazione di opere per la laminazione dell'onda di piena centenaria per la messa in sicurezza del settore di pianura del bacino, al fine di tutelare l'incolumità della popolazione e dei beni esposti e per il raggiungimento di tale obiettivo è stata programmata la realizzazione di tre casse di espansione del volume complessivo di 30 milioni di metri cubi.

Successivamente, i contenuti della fase programmatica del Piano sono stati integralmente recepiti dal: « Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento,

Piave e Brenta-Bacchiglione », adottato con delibera del Comitato Istituzionale n. 1 del 3 marzo 2004.

Nell'ambito del dispositivo di adozione del PSIT (articolo 7), la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia fu autorizzata, nelle more dell'approvazione del piano di bacino, ad intraprendere le procedure per l'affidamento della progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva delle casse di espansione per la messa in sicurezza del tratto finale del fiume e, in particolare, della città di Latisana.

Alla realizzazione delle casse si oppongono, per motivi di carattere ambientale, le popolazioni dei comuni direttamente interessati dalla costruzione delle opere (Pinzano al Tagliamento, Dignano, Spilimbergo, San Daniele del Friuli e Ragogna), nonché associazioni ambientaliste.

Per la realizzazione delle tre casse di espansione il piano prevede un fabbisogno complessivo di euro 77.482.000, i cui importi rispettivi sono stimati in euro 37.19.000, euro 20.662.000 e euro 19.629.000.

Attualmente, trovano copertura finanziaria la prima cassa di espansione e porzioni degli interventi complementari previsti. Parte delle risorse sono state programmate nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro nel settore della difesa del suolo e della costa, siglato nel dicembre 2003 tra il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il

Ministero dell'economia e delle finanze e la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia.

Con la stipula dell'Accordo di Programma Quadro, le successive attività di progettazione e di realizzazione delle opere restano di esclusiva competenza dell'Ente attuatore. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare esercita la propria azione di monitoraggio nell'ambito delle procedure predisposte dal Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi della normativa vigente.

In ottemperanza al mandato disposto dall'articolo 7 della delibera di adozione del PSIT, la Regione ha avviato le procedure per la progettazione delle casse di espansione, indicando un'apposita gara finalizzata a individuare il soggetto idoneo a sviluppare le varie fasi della progettazione e per seguire la successiva direzione dei lavori.

La Giunta Regionale, con delibera n. 989 del 22 aprile 2004, ha, quindi, concluso il procedimento di gara e ha proceduto all'aggiudicazione dell'incarico della progettazione definitiva ed esecutiva delle opere di laminazione delle piene del medio e basso corso del fiume Tagliamento, da realizzarsi per stralci funzionali, acquisendo il progetto preliminare presentato dall'Associazione temporanea d'impresе vincitrice.

Prima dell'affidamento dei lavori di progettazione definitiva ed esecutiva, i diversi gruppi di lavoro costituiti dalla Regione per la preliminare verifica degli impatti ambientali, hanno evidenziato un forte contrasto di posizioni e non hanno prodotto decisioni condivise. La Commissione regionale lavori pubblici, insediata ai sensi della legge regionale n. 14 del 2002, ha svolto i propri lavori, che si sono conclusi con l'opposizione sindaci dei comuni dell'alta pianura alla realizzazione delle casse di espansione nel sito previsto dal PSIT.

A seguito del ritiro di un componente dell'associazione temporanea di imprese (ATI), aggiudicataria della gara, e della conseguente rinuncia da parte del rag-

gruppamento a dare seguito alla progettazione delle opere, la Regione ha siglato con il Magistrato alle Acque un accordo per lo sviluppo della progettazione definitiva «curando principalmente tutti gli aspetti necessari per poter soddisfare i requisiti necessari all'acquisizione del parere favorevole di valutazione di impatto ambientale (VIA), nonché a sviluppare gli eventuali adeguamenti progettuali che dovessero rendersi necessari a seguito di prescrizioni e/o integrazioni che dovessero emergere in tale sede. ...Nella fase di sviluppo della progettazione definitiva, il Magistrato alle Acque si impegna ad osservare e valutare la fattibilità di tutte le prescrizioni e indicazioni già formulate ed espresse in sede di esame del progetto preliminare da parte della Commissione lavori pubblici di cui agli articoli 41, 42 e 43 della legge regionale n. 14 del 2002 ».

In data 12 giugno 2008, con sentenza n. 112, il Tribunale Superiore delle Acque Pubbliche, a seguito del ricorso proposto dall'Associazione degli Agricoltori del Medio Tagliamento, ha disposto l'annullamento delle deliberazioni n. 1 del 10 febbraio 1997 e n. 2 del 15 aprile 1998 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta Bacchiglione con le quali sono stati adottati, rispettivamente, il Progetto di Piano stralcio per la Sicurezza idraulica del medio e basso Tagliamento e, successivamente, il Piano medesimo, provvedimenti dai quali deriva la previsione della realizzazione delle casse di espansione.

In conclusione, in ottemperanza a quanto disposto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di approvazione del PSIT, la Giunta della Regione Friuli-Venezia Giulia ha disposto l'avvio della progettazione delle casse di espansione, progettazione che deve essere sottoposta alle procedure di VIA e di Valutazione di incidenza, al fine di valutare gli impatti causati dalle opere progettate e le possibili alternative progettuali.

Gli esiti delle procedure di cui sopra avrebbero dovuto determinare il nulla osta alla realizzazione del progetto o, al contrario, la necessità di dare luogo ad iniziative che prevedono la realizzazione di interventi alternativi per la mitigazione del rischio idraulico della bassa pianura del Tagliamento attraverso il diretto coinvolgimento della Istituzione competente che

dovrà predisporre gli atti per la variante alla vigente pianificazione di bacino.

A seguito della recente sentenza del Tribunale delle Acque Pubbliche, si è in attesa di un parere dell'Avvocatura dello Stato in merito agli effetti della sentenza nei confronti della realizzazione delle casse di espansione e per le conseguenti iniziative da intraprendere.

## ALLEGATO 2

**Interrogazione n. 5-00699 Vannucci: realizzazione di un metanodotto tra Foligno e Sestino.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito a quanto indicato nell'interrogazione n. 5-00699 presentata dall'onorevole Vannucci e riguardante le criticità che presenterebbe la realizzazione del metanodotto Brindisi-Minerbio e, in particolare, il tratto compreso tra Foligno e Sestino, per quanto di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, si rappresenta quanto segue.

La costruzione del metanodotto « Foligno Sestino », parte di una più vasta condotta progettata da Snam Rete Gas Spa, corrente da Massafra (Taranto) a Minerbio (Bologna), è stata dichiarata di pubblica utilità con decreto ministeriale del 21 aprile 2005.

Avverso tale provvedimento è stato presentato ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, poi trasposto in sede giurisdizionale al TAR Lazio, da svariate associazioni ambientaliste, quali Argonauta, Federnatura, Italia Nostra, Amici della Foce Fiume Cesano, Lipu Pesaro e Lupus in Fabula. Il suddetto ricorso è tuttora pendente.

Va detto che l'opera è stata concepita riferendosi ad un ampio quadro programmatico, nella previsione di nuovi approvvigionamenti di gas dalla Grecia (metanodotto Poseidon) e dalla Libia e, in particolare, il metanodotto Foligno-Sestino, costituisce un tratto di 113,8 Km.

L'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale è stata presentata dalla Società Snam Rete Gas in data 31 gennaio 2005 e, su indicazione della Commissione VIA, in data 08 settembre 2005 e 23 febbraio 2007, sono state richieste alla società proponente delle integrazioni do-

cumentali afferenti anche alla difesa del territorio ed agli aspetti idraulici ed idrogeologici a cui la Società ha fornito regolare riscontro.

In data 10 ottobre 2006 è stata messa a disposizione del pubblico e data evidenza a mezzo di avvisi sulla stampa, la documentazione relativa ad alcune varianti e ottimizzazioni di tracciato nella Regione Umbria, nei comuni di Foligno, Gubbio e Pietralunga in Provincia di Perugia e nella Regione Marche, nei Comuni di Apecchio e Mercatello sul Metauro, in Provincia di Pesaro-Urbino.

Successivamente, in data 19 dicembre 2007 è stata messa a disposizione del pubblico e data evidenza con avvisi a mezzo stampa, la documentazione inerente a due varianti che si sviluppano nella Regione Marche, nei Comuni di Mercatello sul Metauro e di Borgo Pace in Provincia di Pesaro-Urbino. Tali varianti sono state predisposte per accogliere le osservazioni effettuate dalla Comunità Montana Alto e Medio Metauro, unitamente ai Comuni suddetti.

Congiuntamente allo studio di impatto ambientale è stata presentata la valutazione di incidenza per i SIC direttamente attraversati dal metanodotto: « Fiume Topino (IT5210024) », « Boschi Bacino di Gubbio (IT5210010) » e « Boschi di Pietralunga (IT5210004) ».

A maggiore garanzia, la Commissione VIA-VAS ha richiesto alla Società Snam Rete Gas di predisporre la Valutazione di incidenza anche per quei SIC e ZPS, che seppur non attraversati direttamente dall'opera rientrano nell'area. Anche quest'ultima documentazione sulla Valutazione di

incidenza integrativa è stata messa a disposizione del pubblico con annunci a mezzo stampa il 4 marzo 2009.

Il progetto ha ricevuto parere favorevole dalla Regione Umbria, con DGR n. 3792 del 6 maggio 2005 e successiva integrazione con DGR 6347 del 7 luglio 2006, dalla Regione Marche, con Decreto Dirigenziale n. 76/VAA-08 del 25 luglio

2008 e dalla Regione Toscana, con G.R. 372 del 28 maggio 2007.

Allo stato, l'istruttoria è ancora in corso presso la Commissione Tecnica di Valutazione dell'impatto ambientale VIA-VAS e sarà compito della Commissione esaminare il progetto sotto tutti gli aspetti, compresi quelli evidenziati dall'interrogante.

## ALLEGATO 3

**Interrogazione n. 5-00728 Mariani: limiti di legge alla presenza di PCB nei terreni agricoli.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto indicato nell'interrogazione n. 5-00728 presentata dall'onorevole Mariani ed altri, con la quale vengono chiesti chiarimenti in ordine alla riscontrata contaminazione da PCB nel latte di alcuni bovini allevati nella provincia di Brescia e le iniziative che il Ministro voglia intraprendere per assicurare la tutela dell'ambiente e della salute della popolazione residente.

Le analisi cui fanno riferimento gli interroganti sono quelle condotte sulla produzione di latte nell'ambito del territorio del Comune di Brescia, nel biennio 2007-2008, dalla ASL, dall'ARPA, dal Comune e dalla Provincia di Brescia, dall'Istituto Zooprofilattico e dalla Centrale del Latte. Nel corso delle indagini è stato accertato che il latte di alcuni bovini, alimentati con foraggio contaminato da policlorobifenili (PCB), associati a furani (PCDF) o diossine (PCDD), ha presentato valori di questi prodotti (denominati POP) superiori ai limiti indicati dalla Regolamento CE 1881/06.

L'esclusione dei prodotti contaminati dal consumo ed il radicale cambiamento della dieta degli animali interessati ha risolto il problema relativo al latte. Si segnala, altresì, che l'ARPA, l'Istituto Zooprofilattico e l'Amministrazione Provinciale stanno svolgendo ulteriori indagini per la migliore definizione di quanto rilevato e per la ricerca di altre, eventuali, situazioni di rischio.

Nel merito dei quesiti posti con l'atto di sindacato ispettivo *de quo*, l'ASL di Brescia ha precisato che i limiti attualmente vigenti per i POP nel terreno non tengono conto dell'utilizzo agrotecnico dello stesso

e del fenomeno aggiuntivo della bioaccumulazione. Tale fenomeno, che avviene nell'organismo degli animali, spiega l'elevata concentrazione dei POP nel latte e nei prodotti animali ad elevato tenore di grassi, pur in presenza, nei terreni, di concentrazioni conformi ai limiti di legge.

La stessa ASL riferisce che sono in corso approfondimenti su tale fenomeno, così come pure sul meccanismo di trasferimento della contaminazione dal suolo ai vegetali impiegati a vario scopo. In proposito, si rileva che la contaminazione può avvenire per diverse vie: ricaduta, incorporazione, e imbrattamento degli steli, e, in ogni caso, è in funzione della contiguità con insediamenti in grado di emettere POP, con strade altamente trafficate o con abbandoni di materiale contaminato o, infine, con apporti tramite fanghi inquinati in sospensione nell'acqua di irrigazione.

Nell'attesa del perfezionamento dei citati studi, la tutela della salute dei cittadini è garantita attraverso il monitoraggio, ad opera dei competenti servizi della ASL, dei prodotti (latte, uova e carni) destinati al consumo umano, con immediato ritiro dei prodotti dal mercato e adozione di misure dietetiche per gli animali nel caso in cui si riscontrino il superamento dei limiti normativamente previsti. Gli interventi di cui innanzi si eseguono anche nei casi di superamento dei limiti di attenzione indicati nella Raccomandazione U.E. 88/06.

Dal momento della prima rilevazione del fenomeno ad oggi, sono stati effettuati circa 80 campionamenti di latte e di altri alimenti di origine animale, con incidenza di esiti non conformi ai parametri consentiti nella misura del 10 per cento circa,

e circa 40 prelievi di campioni di alimenti destinati ad uso umano, nella maggior parte dei casi con esito conforme agli standard di legge.

Alla luce delle considerazioni esposte, si ritiene che sia tutti gli studi che i monitoraggi in corso nell'area condotti dagli Enti di Controllo locali (ASL, Comune di Brescia, ARPA Lombardia) e dall'ISS siano in linea con l'attuale stato dell'arte in materia di tutela del benessere e della salute della popolazione residente.

Ad ogni buon fine, si fa presente che non mancherà un'attenta valutazione dell'intera vicenda da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che, a seguito di tutti gli accertamenti che tutt'ora sono in corso, valuterà, unitamente alle altre Amministrazioni interessate, l'opportunità di introdurre nella normativa di settore una specifica previsione relativa alla concentrazione di sostanze tossico-nocive nei terreni destinati ad uso zootecnico.

## ALLEGATO 4

**7-00121 Tortoli: lotta agli incidenti stradali e messa in sicurezza della rete stradale nazionale.****RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

premessi che:

il verificarsi dei sinistri nelle strade urbane è da ricondursi per il 40 per cento circa ad una loro cattiva manutenzione, mentre tale incidenza nella rete autostradale è del 10 per cento circa;

in ragione della gravità del fenomeno, sono, fra l'altro, in corso di esame presso la IX Commissione Trasporti della Camera diverse proposte di legge in materia di sicurezza nella circolazione stradale;

il fenomeno della mobilità, nel suo complesso, fornisce allo stato italiano circa 78 miliardi di euro di gettito fiscale del quale però solo una parte assai ridotta viene impiegata per migliorare il binomio strada/mobilità, che costituisce, invece, una delle priorità dell'economia di un paese industrializzato;

ai sensi dell'articolo 14 del codice della strada gli enti proprietari delle strade (Stato, Anas, società concessionarie autostradali, regioni, province e comuni) hanno l'obbligo di effettuare la manutenzione programmata delle tratte loro demandate, ma a tale obbligo non corrisponde alcuna sanzione;

gli interventi sulle strade non possono continuare ad essere fatti a «rottura», sulla base, cioè, dell'emergenza, ma occorre stimare un fabbisogno per la sicurezza, selezionando e pianificando le attività più urgenti;

relativamente alle dotazioni di sicurezza, quali segnaletica e barriere, il costo medio di intervento per chilometro per la loro messa a norma e manutenzione programmata, secondo i calcoli effettuati dall'Anas, comporterebbe una spesa di circa 10.000,00 euro che, considerati gli 844.000 chilometri di rete (compresa anche la viabilità rurale), implicherebbe un costo totale annuo di oltre 8 miliardi di euro;

il fatturato registrato dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici per il 2007 per le relative specialità (OS10 e OS12) per la sicurezza stradale è stato, invece, di poco più di 330 milioni di euro su base annua: una differenza abissale che indica una grave carenza della manutenzione delle strade in generale, molte delle quali sono ancora distanti dagli standard minimi di sicurezza;

questo fatto ha comportato anche una ricaduta negativa sul mercato delle dotazioni di sicurezza, con conseguenze molto pesanti per le aziende del settore;

nella realizzazione degli standard di sicurezza manca ancora un adeguato reticolo di atti amministrativi attuativi del codice della strada e un relativo regolamento idoneo a recepire la normazione tecnica italiana ed europea applicata a prodotti e installazioni;

al fine di sostenere la ripresa economica e ridurre gli incidenti, molto spesso mortali, che avvengono ogni giorno sulle strade sarebbe opportuno correggere lo squilibrio esistente tra il gettito fiscale

derivato dalla mobilità stradale e l'esigua parte impiegata per migliorare le strade;

la copertura finanziaria per realizzare la non più dilazionabile operazione di messa a norma e manutenzione programmatica delle strade, potrebbe essere attuata tramite la costituzione di fondi destinati a tale operazione, con contabilità separata, da costituirsi presso tutti gli enti proprietari delle strade, nei cui fondi dedicati dovrebbero confluire:

la copertura finanziaria per realizzare la non più dilazionabile operazione di messa a norma e manutenzione programmatica delle strade, potrebbe essere attuata tramite la costituzione di fondi espressamente destinati a tale operazione, da costituirsi presso tutti gli enti proprietari. Tali fondi potrebbero essere alimentati:

quanto al fondo statale, anche attraverso la destinazione di una quota del gettito derivante dalle accise sui carburanti;

quanto ai fondi delle regioni, delle province e dei comuni, anche attra-

verso una quota delle entrate tributarie ed extratributarie derivanti dal gettito di imposte o di contravvenzioni afferenti al loro territorio;

impegna il Governo:

ad assumere le opportune iniziative affinché, anche in accordo con le regioni, le province e i comuni, gli enti proprietari delle strade assicurino la messa a norma e la manutenzione programmata delle dotazioni di sicurezza, anche attraverso la sostituzione della segnaletica e delle barriere non omologate, ovvero tecnicamente obsolete o usurate;

ad intraprendere le necessarie iniziative volte alla costituzione dei fondi citati in premessa, al fine di attuare la predetta manutenzione programmata delle strade, nel rispetto dei principi costituzionali posti a garanzia dell'autonomia di entrata e di spesa delle regioni, delle province e dei comuni, nonché nel rispetto delle disposizioni, in materia di destinazione di risorse, stabilite dal decreto legislativo n. 285 del 1992.

(8-00037) « Tortoli, Mariani, Motta ».