

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

DL 72/2010: Misure urgenti per il differimento di termini in materia ambientale e di autotrasporto, nonché per l'assegnazione di quote di emissione di CO ₂ . C. 3496 Governo (Seguito dell'esame e rinvio)	141
--	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata su questioni in materia di infrastrutture ..	144
5-02935 Guido Dussin: Lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della S.S. E45 ..	144
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	148
5-02936 Mariani: Lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della S.S. E45	144
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	149
5-02937 Ghiglia: Reperimento delle risorse per l'esproprio degli immobili situati lungo la linea ferroviaria del terzo valico	145
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	151
5-02938 Piffari: Lavori per la realizzazione della nuova statale n. 38	145
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	152
5-02939 Libè: Lavori per la realizzazione del nuovo tunnel del Tenda	145
ALLEGATO 5 (Testo della risposta)	153

SEDE REFERENTE:

DL 72/2010: Misure urgenti per il differimento di termini in materia ambientale e di autotrasporto, nonché per l'assegnazione di quote di emissione di CO ₂ . C. 3496 Governo (Seguito dell'esame e rinvio)	146
Disposizione per la predisposizione e l'installazione di alloggi di emergenza di uso duale in caso di calamità naturali, di disastri causati dall'uomo e di eventi non convenzionali. C. 2243 Tassone (Seguito dell'esame e rinvio)	146
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	147

SEDE REFERENTE

Mercoledì 26 maggio 2010. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Roberto Menia.

La seduta comincia alle 9.05.

DL 72/2010: Misure urgenti per il differimento di termini in materia ambientale e di autotrasporto, nonché per l'assegnazione di quote di emissione di CO₂.
C. 3496 Governo.
 (Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 25 maggio 2010.

Elisabetta ZAMPARUTTI (PD) fa presente che il provvedimento in esame, intervenendo in materia di assegnazione gratuita di nuove quote di emissione di CO₂, sembra non tener conto del principio comunitario di « chi inquina paga », nonostante gli operatori economici siano bene consapevoli dei costi economici connessi alle emissioni di anidride carbonica. Rileva, quindi, la mancanza di una benché minima programmazione nelle politiche energetiche che l'attuale maggioranza sta portando avanti, nonostante ormai siano passati due anni dall'inizio della legislatura. Sottolinea, al riguardo, che con il provvedimento in esame viene sottratto, a favore dell'Enel, il 7 per cento delle risorse che erano destinate allo sviluppo della ricerca nel campo energetico mentre manca qualsiasi discussione in ordine alle modalità con le quali il settore eolico si sta sviluppando.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, intervenendo per una precisazione, fa presente che il protocollo firmato dall'allora Ministro dell'Ambiente Pecoraro Scanio nel 2007 non ha in alcun modo tenuto conto delle esigenze della realtà produttiva italiana e dei relativi costi ad essa richiesti.

Sergio Michele PIFFARI (IdV) sottolinea come un solo grande operatore economico assorbe la gran parte della riserva nazionale di quote gratuite di emissioni di CO₂; in tale situazione risulta paradossale che lo stesso non sapesse della situazione di carenza in cui si trovava il fondo destinato a finanziare le quote di emissione.

Mauro LIBÈ (UdC), nel sottolineare come il Governo sia finalmente intervenuto in merito ad alcune questioni urgenti ed indifferibili per il settore ambientale, rileva come difficilmente si potrà evitare il ripetersi di situazioni di emergenza quali quelle relative all'emissione di quote CO₂ se non si affronta seriamente la questione di quale piano energetico l'Italia voglia dotarsi nel presente e nel futuro. Pur essendo un sostenitore del nucleare, rileva

che nella situazione attuale le probabilità che tale scelta venga portata a compimento sono estremamente ridotte; in tal caso, l'Italia si troverà a breve a dover discutere nuovamente soluzioni di emergenza per far fronte alla richiesta degli operatori economici di poter aver a disposizione nuove quote di emissione di CO₂.

Alessandro BRATTI (PD), nel concordare con quanto rilevato dal deputato Libè sulla necessità che l'Italia definisca un piano energetico di lungo e medio periodo, fa presente che su tematiche estremamente rilevanti per il settore ambientale, quali quella relativa al SISTRI o alle procedure relative alla VIA e VAS si assiste ad interventi legislativi estemporanei del Governo, che interessano più provvedimenti legislativi, con conseguente sovrapposizione di interventi di riforma che rendono difficile per qualsiasi operatore del settore districarsi tra la normativa. In merito alle quote di emissione di CO₂, ritiene che sarebbe particolarmente interessante avere dei dati aggiornati sulle quantità emesse, anche per meglio comprendere le ragioni che stanno alla base di alcune decisioni.

Roberto TORTOLI (PdL) rileva che quello delle modalità di approvvigionamento energetico del Paese è un problema di vecchia data legato al tipo di processo di industrializzazione vissuto e alla necessità di investire su un piano energetico nazionale. Purtroppo i dati a disposizione sono assai datati, in quanto risalgono addirittura al 1980 ed ad oggi non è dato sapere la reale capacità di produzione idroelettrica dell'Italia e la percentuale di energia che serve per riscaldare l'acqua. Condivide, inoltre, quanto rilevato dal deputato Bratti in ordine alle modalità alquanto confuse con le quali si interviene per la riforma di alcune materie estremamente rilevanti nel campo ambientale.

Alessio BONCIANI (PdL), *relatore*, fa presente che la questione inerente le modalità di approvvigionamento energetico

del Paese, seppur di estrema attualità e di particolare rilevanza, investe un ambito ben più ampio delle finalità perseguite dal provvedimento in esame, con il quale il Governo ha voluto porre rimedio ad una situazione di discriminazione che si è venuta a creare tra gli operatori economici del settore, essendosi esaurite le quote di emissione per l'accesso al mercato 2008-2011 in ragione di una previsione iniziale insufficiente. Ritiene, comunque, che il Governo abbia operato una scelta ben precisa in favore del nucleare e non possa, quindi, essere accusato di non avere alcuna programmazione in merito. Sempre in merito al contenuto del provvedimento, sottolinea come un mancato intervento del Governo in materia di assegnazione di quote di emissione si sarebbe scaricato sul costo delle bollette e, quindi, sui cittadini ed avrebbe, con ogni probabilità, comportato delle sanzioni a carico dello Stato italiano da parte degli organismi comunitari. Dal momento che l'intervento prospettato non comporta alcun nuovo onere a carico del bilancio dello Stato, conclude affermando che le disposizioni contenute nel provvedimento sono capaci di determinare esclusivamente vantaggi per lo Stato e per gli operatori del settore.

Il sottosegretario Roberto MENIA, preliminarmente esprime apprezzamento per il tono e per gli argomenti affrontati nel corso del dibattito, che ha offerto diversi elementi di giudizio e spunti di riflessione da lui condivisi. Riferendosi più strettamente al contenuto del decreto-legge in esame, rileva anzitutto che si tratta di un provvedimento pienamente rispettoso dei limiti e dei presupposti costituzionalmente fissati per l'emanazione dei decreti-legge.

Manifesta, inoltre, apprezzamento per la larga condivisione registrata sulle misure previste dall'articolo 1 per la proroga del termine per la presentazione del MUD, nonché del termine per il versamento dei premi assicurativi all'INAIL da parte delle imprese di autotrasporto di merci in conto terzi.

Quanto alle misure contenute nell'articolo 2 in ordine alla assegnazione gratuita

di quote di emissione di CO₂ ai nuovi impianti entrati in esercizio, riconosce che nel corso del dibattito sono state toccate questioni reali e sono stati formulati rilievi che hanno un certo fondamento, ad esempio per quanto concerne la mancanza, ormai pluridecennale in Italia, di una coerente programmazione delle attività e degli interventi nel settore strategico della produzione di energia e delle sue ricadute sul versante economico e della tutela dell'ambiente e del territorio. Giudica, tuttavia, infondata la critica rivolta dal deputato Zamparutti al Governo in carica giacché ritiene che, a differenza del passato, alcune scelte di lungo periodo – che ovviamente possono essere non condivise sul piano politico – siano state adottate, con relativa assunzione di responsabilità da parte del Governo, come ad esempio quella riguardante il ritorno al nucleare come fonte di produzione di energia.

A suo avviso, invece, il caso in questione è il risultato di una situazione problematica, peraltro più ampia, nella quale si è venuto a trovare l'attuale Governo, il quale ha dovuto porre rimedio a scelte sbagliate fatte in precedenza. In particolare, ritiene che oggi siamo di fronte ai risultati negativi delle decisioni e degli impegni assunti dal precedente ministro dell'ambiente in sede europea, senza tenere conto delle caratteristiche del sistema produttivo italiano e senza preoccuparsi fino in fondo della necessità di difenderne i margini di competitività e di tenuta sul piano della concorrenza internazionale. Sotto questo profilo, osserva che il dato rappresentato dall'esaurirsi, già ad aprile 2009, delle quote di emissioni di CO₂ a disposizione dei nuovi entranti sia un elemento difficilmente confutabile dell'erroneità delle scelte fatte in passato e della necessità in cui si è venuto a trovare l'attuale Governo di porvi, per quanto possibile, rimedio.

Con riferimento, poi, ai rilievi critici rivolti dal deputato Bratti al carattere disorganico dell'attività legislativa in materia ambientale, ammette che tali rilievi abbiano un certo fondamento, ma ritiene che in essi si rifletta, da un lato, la

profonda difficoltà del Parlamento di esercitare il proprio ruolo e le proprie prerogative, in un rapporto di leale collaborazione con il Governo e in tempi effettivamente compatibili con le esigenze della società e dell'economia globalizzata, nonché le ulteriori criticità determinate dalla differenza delle norme regolamentari che regolano i lavori nei due rami del Parlamento.

Conclude, quindi, esprimendo apprezzamento per la relazione svolta dal relatore ed auspicando che la Commissione, dopo aver completato l'attività istruttoria ritenuta opportuna, possa pronunciarsi favorevolmente sul provvedimento d'urgenza in esame.

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

La seduta termina alle 9.40.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 26 maggio 2010. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 14.40.

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata su questioni in materia di infrastrutture.

Roberto TORTOLI, *presidente*, avverte che si procederà allo svolgimento degli atti di sindacato ispettivo all'ordine del giorno e che, come concordato nell'ambito dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, le interrogazioni a risposta immediata hanno ad oggetto questioni relative alla infrastrutture.

Ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è as-

sicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-02935 Guido Dussin: Lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della S.S. E45.

Gianluca PINI (LNP), cofirmatario dell'interrogazione, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Gianluca PINI (LNP), cofirmatario dell'interrogazione in titolo, precisa anzitutto che, per mero errore materiale, nel testo compare l'espressione « territorio emiliano » anziché quella corretta di « territorio romagnolo ». Ne illustra quindi sinteticamente il contenuto sottolineando, in particolare, la situazione inaccettabile nella quale versa ormai la rete viaria dei territori coinvolti nei lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della statale E45.

5-02936 Mariani: Lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della S.S. E45.

Sandro BRANDOLINI (PD), cofirmatario dell'interrogazione in titolo, ne illustra il contenuto.

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

Sandro BRANDOLINI (PD), replicando, ringrazia per la puntuale risposta fornita dal rappresentante del Governo, ricordando che l'attuale situazione della strada in questione è assolutamente inadeguata rispetto all'evoluzione dei tempi e che la soluzione arriverà solo nel momento in cui la strada statale sarà trasformata in autostrada. Dato che tale momento non è così prossimo a venire, essendo previsti

nove anni per il completamento dell'opera, occorre intervenire con urgenza sul versante della manutenzione della rete di viabilità alternativa. Infatti, i cantieri aperti sulla statale E45 producono un deterioramento della detta viabilità alternativa che costa ogni anno alla regione circa 200 milioni di euro. Per tale ragione, ritiene necessario che il Governo assuma precisi impegni in ordine alla contabilizzazione nei costi di manutenzione della ss. E45 anche degli indicati oneri oggi a carico esclusivo della regione.

5-02937 Ghiglia: Reperimento delle risorse per l'esproprio degli immobili situati lungo la linea ferroviaria del terzo valico.

Franco STRADELLA (PdL), cofirmatario dell'interrogazione in titolo, ne illustra sinteticamente i contenuti.

Mario MANTOVANI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Franco STRADELLA (PdL), replicando, dichiara di prendere atto di una risposta che pur essendo esaustiva per molti aspetti, non chiarisce definitivamente se, nonostante la reiterazione di taluni procedimenti relativi alla progettazione dell'opera, i soggetti da espropriare saranno in ogni caso tenuti indenni dalla sottoposizione a nuovi procedimenti burocratici per l'esproprio degli immobili.

5-02938 Piffari: Lavori per la realizzazione della nuova statale n. 38.

Sergio Michele PIFFARI (IdV) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Sergio Michele PIFFARI (IdV), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita, dalla quale avrebbe voluto

evincere delle date precise in ordine al completamento dell'opera in esame.

5-02939 Libè: Lavori per la realizzazione del nuovo tunnel del Tenda.

Mauro LIBÈ (UdC) illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando la necessità di un chiaro impegno del Governo in particolare per quel che concerne i tempi di completamento dell'opera, che risulta fondamentale per il potenziamento del collegamento diretto fra la pianura padana e la costa ligure e la Francia.

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

Mauro LIBÈ (UdC), replicando, prende atto con piacere dell'impegno contenuto nella risposta fornita dal rappresentante del Governo e giudica congrui, seppure lunghi, gli indicati tempi di realizzazione dell'opera in questione. Conclude, quindi, richiamando il Governo a mantenere alta l'attenzione e la vigilanza sulla puntuale esecuzione dei lavori e sul pieno rispetto dei tempi per il loro completamento definitivo.

Roberto TORTOLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.15.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 26 maggio 2010. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Mario Mantovani.

La seduta comincia alle 15.15.

DL 72/2010: Misure urgenti per il differimento di termini in materia ambientale e di autotrasporto, nonché per l'assegnazione di quote di emissione di CO₂.

C. 3496 Governo.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta anti-meridiana.

Raffaella MARIANI (PD) si riserva di intervenire in una prossima seduta.

Roberto TORTOLI, *presidente*, nessun chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

Disposizione per la predisposizione e l'installazione di alloggi di emergenza di uso duale in caso di calamità naturali, di disastri causati dall'uomo e di eventi non convenzionali.

C. 2243 Tassone.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta dell'11 maggio 2010.

Vincenzo GIBIINO (PdL), *relatore*, fa presente che, a seguito di un ulteriore approfondimento, le disposizioni di cui all'articolo 8, che prevede la produzione di alloggi di emergenza in attesa di essere utilizzati in caso di calamità naturali, destano talune perplessità relative alla sostenibilità di una spesa per un evento futuro ed eventuale con il rischio di deterioramento delle stesse abitazioni non utilizzate nonché della necessità di affrontare ulteriori costi per la manutenzione. Al pari, ritiene che l'istituzione di un fondo per i programmi di ricerca e di innovazione di alloggi di emergenza determini un onere per le finanze pubbliche difficilmente sostenibile nel momento attuale. Ritiene, invece, utile che la Commissione preveda un ciclo di audizioni nei confronti dei soggetti che maggiormente hanno ac-

quisito esperienza nella costruzioni di tali tipi di alloggi.

Sergio Michele PIFFARI (IdV) esprime alcune perplessità sul contenuto di una proposta di legge che, pur avendo l'obiettivo condivisibile di garantire il più possibile il diritto all'abitazione in caso di calamità naturali, presenta profili di problematicità in ordine sia ai costi di custodia e di manutenzione degli alloggi in questione, sia agli oneri a carico degli enti locali per l'allestimento delle aree attrezzate. Ritiene, peraltro, che l'esame del provvedimento potrebbe essere un'utile occasione per approntare anche sul piano normativo un quadro di riferimento chiaro in ordine alle soluzioni operative – anche in termini di standard e caratteristiche degli alloggi di emergenza – da mettere in campo in caso di calamità naturali, nonché in ordine alla costruzione – anche attraverso l'istituzione di un apposito albo di imprese – di una rete europea di aziende alle quali rivolgersi in caso di emergenza per la fornitura di moduli abitativi di emergenza.

Raffaella MARIANI (PD), nell'esprimere condivisione per le perplessità fin qui espresse dal relatore e dal deputato Piffari, sottolinea a sua volta la problematicità delle disposizioni che pongono a carico degli enti locali, senza il concorso degli organi e amministrazioni dello Stato, gli oneri per la realizzazione delle aree destinate ad ospitare gli alloggi in caso di emergenza.

Vincenzo GIBIINO (PdL), *relatore*, precisa che i costi di custodia e manutenzione degli alloggi sono a carico dello Stato. Ribadisce, peraltro, le proprie perplessità sulla percorribilità, nella delicata congiuntura finanziaria che il Paese sta attraversando, dell'ipotesi prevista dalla proposta di legge in esame diretta ad approntare e mantenere un parco di alloggi di emergenza da allocare sul territorio in caso di calamità naturali. Conclude, dichiarando la sua disponibilità a svolgere un breve

ciclo di audizioni sempre che l'Ufficio di presidenza lo ritenga opportuno.

Roberto TORTOLI, *presidente*, ritiene senz'altro accoglibile la richiesta di audizioni che potrebbe interessare i rappresentanti di Enea, della Protezione civile, di Confindustria e degli enti locali. Si riserva, comunque, di rappresentare alla Presidenza della Commissione tale richiesta. Nessun altro chiedendo di in-

tervenire rinvia ad altra seduta il seguito dell'esame.

La seduta termina alle 15.30.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.30 alle 15.50.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-02935 Guido Dussin: Lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della S.S. E45**TESTO DELLA RISPOSTA**

Le interrogazioni presentate dai Gruppi della Lega Nord e del Partito democratico affrontano entrambe la questione dello stato della Strada di grande comunicazione E45. In questa prima risposta vorrei approfondire, in particolare, alcuni specifici interventi richiamati nell'interrogazione rimandando, per gli aspetti di carattere più generale, a quanto riferirò rispondendo all'atto dell'onorevole Mariani ed altri.

Nel tratto romagnolo sono in corso due importanti lavori: il primo riguarda il miglioramento statico del viadotto Fornello, a Verghereto, mentre il secondo consiste nell'ammodernamento del tratto compreso tra Bagno di Romagna e Quarto.

Il primo intervento, iniziato nel 2007, prevede l'integrale sostituzione, con un nuovo impalcato in acciaio, degli impalcati esistenti, costruiti fra il 1968 e il 1970. Si tratta di un intervento di altissima complessità tecnica, da eseguire, peraltro, senza la possibilità di interruzione completa dei flussi di traffico e con tutte le difficoltà dovute alle condizioni meteorologiche dell'Appennino. Inoltre, il suddetto cantiere è quello che genera i maggiori disagi all'utenza, essendo inevitabile l'adozione del senso unico alternato, regolato da semaforo.

Sono attualmente in corso i lavori relativi alla carreggiata sud (direzione Roma) che si prevede di ultimare entro la

primavera 2011. Il montaggio dell'impalcato metallico è stato terminato nonostante le condizioni meteorologiche avverse dell'inverno trascorso e attualmente si stanno eseguendo tutte le verifiche propedeutiche alla traslazione laterale prevista per metà maggio. Una volta terminata la carreggiata sud, si potrà finalmente eliminare l'attuale semaforo – che, come già evidenziato, rappresenta il punto più critico per la circolazione – ed intervenire sull'altra carreggiata.

Il secondo intervento sul tratto romagnolo riguarda l'ammodernamento dell'infrastruttura e l'ampliamento della carreggiata da una larghezza di circa 17 metri a circa 20,1 metri. Al momento sono in corso i lavori per il secondo e ultimo stralcio del tratto compreso tra Bagno di Romagna e Quarto, in provincia di Forlì-Cesena. Il termine di ultimazione dell'opera è stimato per il mese di febbraio 2011.

Un ulteriore intervento, di rilevanza non secondaria, riguarda il ripristino delle solette e della pavimentazione del viadotto « Case Bruciate », in prossimità del valico appenninico, il cui completamento è previsto entro il prossimo mese di luglio.

Tra Cesena e Ravenna, inoltre, sono in corso proprio in questi giorni ulteriori lavori di risanamento della pavimentazione per un impegno complessivo di oltre 5,7 milioni di euro.

ALLEGATO 2

Interrogazione n. 5-02936 Mariani: Lavori di ammodernamento e messa in sicurezza della S.S. E45**TESTO DELLA RISPOSTA**

La Superstrada E45 è un progetto sviluppato oltre quarant'anni fa che configurava la trasversale, in parte alternativa alla SS3 Flaminia, di collegamento tra l'autostrada A1, in prossimità di Orte, e la costa adriatica.

Oggi, la E45 è, in effetti, un'arteria stradale che non risponde più ai requisiti richiesti dai flussi di traffico attuali, non prevedibili all'epoca, costituiti in gran parte da mezzi pesanti. Le stesse caratteristiche geometriche risultano, quindi, superate e l'infrastruttura è sottoposta a condizioni di traffico che sollecitano fortemente le pavimentazioni e le opere d'arte. Inoltre, in alcuni tratti, specie quelli appenninici, la E45 è « stressata » da condizioni climatiche estreme (neve, gelo, pioggia) che, oltre a danneggiare l'infrastruttura, rendono difficile e discontinua l'attività dei cantieri.

L'ANAS, su impulso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha messo in campo diversi interventi per innalzare gli standard di qualità e di sicurezza dell'arteria. Ad oggi sono in corso o di prossimo avvio lavori di manutenzione e ammodernamento per un impegno complessivo superiore ai 75 milioni di euro, dei quali oltre la metà (circa 39 milioni) sono destinati a tratti ricadenti in Emilia Romagna, circa 12,5 milioni di euro in Umbria e circa 25 in Toscana. Per i prossimi anni sono in programma ulteriori interventi mirati a migliorare la percorribilità dell'arteria.

Nei contratti di programma stipulati con il Ministero negli anni 2007, 2008 e 2009 sono stati stanziati, per gli oltre 25 mila chilometri di strade statali e di au-

tostrade gestite dall'ANAS, 1.320 milioni di euro circa di fondi ordinari destinati ad interventi di manutenzione straordinaria e ad interventi per la sicurezza stradale.

Nel 2009, a seguito di una specifica direttiva del Ministro Matteoli, oltre la metà dei fondi stanziati dal Contratto di programma sono stati destinati al miglioramento complessivo della rete esistente.

Nel triennio in questione sono stati impegnati circa 110 milioni per gli interventi sulla E45 che, con i suoi 248 km, costituisce circa l'1 per cento della rete di interesse nazionale. Detta rete, essendo stata costruita per la gran parte negli anni '50-'60, risente sostanzialmente degli stessi problemi della E45, soprattutto per quanto riguarda le opere d'arte (ponti, viadotti, eccetera).

Al termine degli interventi in corso e programmati a valere sui fondi ordinari e di legge obiettivo, di seguito descritti, si assisterà ad un sicuro e radicale miglioramento di tutta l'arteria, in termini di percorribilità e sicurezza.

Va tuttavia osservato che, poiché la E45 – come precedentemente esposto – è una strada concepita quarant'anni fa che quindi richiede continui interventi di manutenzione straordinaria i quali tuttavia non permettono di raggiungere gli attuali standard di sicurezza, è stato previsto l'adeguamento dell'itinerario attraverso il ricorso alla finanza di progetto.

Detto adeguamento presuppone la trasformazione dell'itinerario Orte-Mestre in un'autostrada a pedaggio che, quindi, consentirà il superamento definitivo di tutte le principali criticità dell'attuale infrastruttura.

La trasformazione in autostrada è probabilmente il progetto infrastrutturale più rilevante tra quelli di Legge Obiettivo, sia in termini trasportistici che in termini economici. L'opera sarà realizzabile grazie al ricorso al capitale privato: prevede un investimento di quasi 10 miliardi di euro, comprensivo di un contributo a carico dello Stato inferiore al 15 per cento (circa 1 miliardo e 500 milioni).

Entro la metà dell'anno è previsto il completamento della Valutazione Impatto Ambientale, fase necessaria per l'approvazione del progetto da parte del CIPE e la successiva assegnazione delle risorse pubbliche.

Ai termine dell'iter di approvazione da parte del CIPE si potrà procedere all'avvio della gara di progettazione, costruzione ed esercizio dell'opera.

ALLEGATO 3

Interrogazione n. 5-02937 Ghiglia: Reperimento delle risorse per l'esproprio degli immobili situati lungo la linea ferroviaria del terzo valico**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il progetto definitivo della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi è stato approvato dal CIPE con Delibera n. 20/2006 pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* in data 25 agosto 2006.

Tale provvedimento ha determinato l'accertamento della compatibilità ambientale dell'opera ed ha perfezionato l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione della stessa comportando, quindi, l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati nonché l'apposizione, sugli immobili interessati dall'opera ferroviaria, del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

L'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione delle opere, ai sensi dell'articolo 9 del richiamato decreto del Presidente della Repubblica 327/2001, ha, come noto, una durata di cinque anni dall'approvazione del progetto, allo scadere della quale può essere motivatamente reiterato.

La realizzazione della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi, in linea con quanto stabilito dall'articolo 2, comma 232 della

Legge Finanziaria n. 191, emanata il 23 dicembre 2009, è prevista per lotti costruttivi.

Pertanto, l'aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, sul quale il CIPE in data 13 maggio 2010 ha espresso parere favorevole, prevede l'intervento « Linea AV/AC Milano-Genova, Terzo Valico dei Giovi » in Tabella A1, « Investimenti realizzati per lotti costruttivi », con un Costo a Vita Intera dell'intervento di 5.400 milioni di euro.

Tale importo, ancorché da aggiornare in relazione agli eventi nel frattempo intervenuti, include gli oneri necessari per le espropriazioni delle aree e degli immobili soggetti al vincolo in argomento.

La reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio appare pertanto indispensabile poiché, qualora non si perviene tempestivamente al rinnovo dello stesso, come peraltro già avvenuto per la linea AV/AC Milano-Verona con Delibera CIPE n. 21/2009, le aree interessate potrebbero essere destinate ad altri fini, con la conseguenza che risulterebbe precluso o molto più oneroso realizzare l'opera.

ALLEGATO 4

Interrogazione n. 5-02938 Piffari: Lavori per la realizzazione della nuova statale n. 38**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'ANAS in data 19 febbraio 2009 ha trasmesso alla Struttura tecnica di Missione del Ministero nonché agli altri soggetti competenti il progetto definitivo della strada statale 38 – 1° lotto – 2° stralcio (nuova strada statale 38 da Cosio al Torrente Tartano), per l'avvio delle procedure approvative della legge obiettivo, che attualmente sono in fase di svolgimento.

Il costo complessivo dell'intervento è di 280 milioni di euro dei quali, ad oggi, sono stati stanziati complessivamente 195 milioni di euro; come evidenziato nell'interrogazione, mancano, pertanto, ulteriori 85

milioni di euro sebbene è utile rappresentare che tale cifra riguarda la copertura completa dell'intervento relativo al 1° Lotto-1° stralcio della strada 38 ricomprendendo anche la variante di Tartano.

In sede di Conferenza dei servizi, tutti i soggetti competenti hanno espresso parere favorevole, con prescrizioni, al progetto definitivo.

Successivamente alla delibera del CIPE, che chiude l'iter approvativo della legge obiettivo ed allo stanziamento di tutti i finanziamenti occorrenti, l'ANAS bandirà la gara per l'appalto integrato.

ALLEGATO 5

Interrogazione n. 5-02939 Libè: Lavori per la realizzazione del nuovo tunnel del Tenda

TESTO DELLA RISPOSTA

Il bando di gara per l'appalto dei lavori relativi alla realizzazione del nuovo tunnel di Tenda è stato pubblicato nel mese di giugno 2009.

Le procedure relative alla prequalifica delle imprese sono state completate.

Prima di procedere all'invio della « Lettera di invito a presentare offerta » è tuttavia necessario risolvere alcune problematiche emerse sul territorio francese nella fase successiva alla pubblicazione del bando.

In particolare queste ultime riguardano le modalità di smaltimento dei materiali di risulta degli scavi del tunnel e la disponibilità dei siti di deposito delle terre.

Il Capo della Delegazione italiana della Conferenza intergovernativa (C.I.G.) ha rappresentato la questione alla Presidenza francese, sollecitandola a definire una soluzione che consenta il completo avvio dell'*iter* di aggiudicazione dei lavori.

Parallelamente l'ANAS sta verificando la fattibilità tecnico-amministrativa ed economica di alcune ipotesi, utili alla soluzione del problema.

La parte francese, nella riunione della C.I.G. tenutasi il 7 maggio scorso, si è impegnata a trovare una soluzione ed a comunicarla tempestivamente.

L'attuale cronoprogramma prevede che, a decorrere dalla trasmissione della « Lettera di invito », le Imprese abbiano 100 giorni di tempo per la presentazione delle offerte e che la Commissione di gara disponga di un ulteriore periodo di 145 giorni per l'aggiudicazione definitiva dell'appalto.

Infine, all'Impresa aggiudicataria è concesso un periodo massimo di 120 giorni, necessario alla redazione del progetto esecutivo, prima che si possa dare effettivo inizio ai lavori.

Tanto si rappresenta per evidenziare la sollecitudine con cui i rappresentanti dello Stato italiano stanno operando al fine di accelerare al massimo nella realizzazione di quest'opera, collaborando con solerzia e responsabilità con i rappresentanti dello Stato francese.