

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

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

##### DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo in materia di federalismo fiscale municipale. Atto n. 292 (Rilievi alla Commissione parlamentare per l'attuazione del Federalismo fiscale) (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio*) ..... 54

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante modifiche al decreto legislativo 20 novembre 2008, n. 188, recante attuazione della direttiva 2006/66/CE concernente pile, accumulatori e relativi rifiuti e che abroga la direttiva 91/157/CEE. Atto n. 308 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) ..... 56

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Atto n. 307 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) ..... 59

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/30/CE che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE. Atto n. 315 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) ..... 63

##### SEDE CONSULTIVA:

DL 228/10: Proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia. C. 3996 Governo (Parere alle Commissioni III e IV) (*Esame e rinvio*) ..... 66

#### DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

Martedì 18 gennaio 2011. — Presidenza  
del vicepresidente Roberto TORTOLI.

**La seduta comincia alle 14.05.**

**Schema di decreto legislativo in materia di federalismo fiscale municipale.**

**Atto n. 292.**

(Rilievi alla Commissione parlamentare per l'attuazione del Federalismo fiscale).

(*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto rinviato nella seduta del 12 gennaio 2011.

Vincenzo GIBIINO (Pdl) segnala l'esigenza di una più approfondita riflessione in ordine agli effetti del provvedimento in esame sulla corretta ed efficiente gestione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica da parte degli organismi territoriali competenti. In particolare, segnala il rischio che nella ridefinizione del patrimonio immobiliare oggetto della nuova imposta municipale si finisca per ricom-

prendere anche gli immobili delle aziende territoriali per l'edilizia residenziale con gravi ripercussioni sui loro bilanci. Segnala, inoltre, l'esigenza che, in sede di definizione del complesso delle misure in materia di federalismo municipale, si introducano finalmente quelle misure perequative, a partire dalle agevolazioni fiscali per le alienazioni di alloggi di edilizia residenziale pubblica che oggi sono ingiustamente misconosciute.

Manuela LANZARIN (LNP), *relatore*, in considerazione del fatto che – secondo quanto riportato dagli organi di informazione – sono in corso approfondimenti presso la Commissione di merito in ordine a talune proposte di modifica del testo del provvedimento in esame, ritiene opportuno rinviare ad una prossima seduta la presentazione della proposta di parere, ferma restando la necessità che la Commissione si esprima entro e non oltre il 25 gennaio prossimo, atteso che la Commissione di merito concluderà i propri lavori il giorno successivo, mercoledì 26 gennaio 2011.

Raffaella MARIANI (PD) esprime condivisione per quanto proposto dal relatore. Richiama, inoltre, le proposte avanzate nella precedente seduta per risolvere l'annosa questione Tarsu/Tia e per rendere più equa la cosiddetta « cedolare secca », auspicando che le stesse trovino adeguata considerazione nella proposta di parere che il relatore sta predisponendo. Fa poi presente che, a seguito del peso ormai fondamentale delle entrate derivanti ai comuni dagli oneri di urbanizzazione, i comuni medesimi finiscono per promuovere nuove edificazioni a scapito di un razionale governo del territorio.

Daniele MARANTELLI (PD), condividendo quanto detto dal relatore, formula un forte auspicio che la Commissione sappia cogliere l'occasione rappresentata dalla espressione dei rilievi sullo schema di provvedimento in esame per pronunciarsi a favore di un federalismo inteso come uno strumento capace di unire un

Paese che oggi appare diviso e vittima di inaccettabili squilibri. In tal senso auspica che nel testo che il relatore sta predisponendo trovino adeguato spazio le proposte dirette a sostenere i comuni, attenuando – laddove è ragionevole farlo – i vincoli generalizzati imposti dal Patto di stabilità interno, a ripartire in modo più equo sul piano sociale i benefici attesi dall'introduzione della cosiddetta « cedolare secca », ad accogliere la proposta del partito democratico di introdurre la imposta comunale sui servizi (cosiddetta « service tax »).

Sergio Michele PIFFARI (IdV), nel concordare con quanto detto dal relatore, segnala l'esigenza che nella discussione in corso si approfondiscano tutte le questioni, a partire da quelle in materia di imposte e di agevolazioni fiscali, che possano dare nuovo impulso alle politiche di edilizia residenziale pubblica. Ritiene, infatti, che di fronte all'emergenza abitativa che colpisce oggi strati sempre più vasti della popolazione, sia indispensabile fare in modo che gli strumenti del federalismo municipale siano capaci di tradursi in un sostegno concreto alle attività dei comuni e degli organismi di gestione del patrimonio edilizio pubblico, per dare quella risposta positiva ai bisogni delle famiglie e dei cittadini che le politiche improntate esclusivamente alla logica del mercato si sono dimostrate incapaci di dare.

Chiara BRAGA (PD), nel condividere le considerazioni svolte dai colleghi fin qui intervenuti, manifesta una forte preoccupazione per quanto riportato oggi dagli organi di informazione sulle ipotesi di « miglioramento » del testo del provvedimento in esame, che su un piano generale rischiano di produrre gravi squilibri nella finanza locale, mentre, nelle materie di più stretto interesse della Commissione, appaiono del tutto insufficienti a garantire equità e sostenibilità al settore del mercato immobiliare, con gravi ripercussioni, ad esempio, sul regime delle locazioni a canone concordato ovvero sulla capacità dei comuni di perseguire in concreto l'obiettivo fondamentale di una progressiva riduzione del consumo del suolo.

Ermete REALACCI (PD), nell'associarsi a quanto appena detto dalla collega Braga, denuncia il rischio molto serio che una finanza locale incentrata in modo distorto sulle entrate derivanti dagli oneri di urbanizzazione, come quella derivante dall'approvazione del provvedimento in esame, renda oggettivamente impossibile porre in essere una seria e coerente politica di governo del territorio.

Guido DUSSIN (LNP) ritiene che parlare di oneri di urbanizzazione nei termini appena usati dai deputati del partito democratico sia oggettivamente una forzatura, dato che il complesso delle misure contenute nel provvedimento in esame porterà a garantire un'effettiva ed equilibrata autonomia fiscale ai comuni, assicurando finalmente una concreta responsabilizzazione degli amministratori locali, con giuste misure premiali per quelli virtuosi e sanzioni per quelli cattivi. Detto questo, ritiene che tutti i gruppi presenti nella Commissione possano cooperare, non solo nella stesura dei rilievi sul provvedimento in esame, ma anche a completamento dell'attività legislativa portata avanti dall'inizio della legislatura, per mettere finalmente in campo strumenti capaci di promuovere in concreto la qualità nell'edilizia, lo sviluppo del settore industriale legato alla produzione di prodotti per l'edilizia ecocompatibile, il rinnovamento del patrimonio edilizio nazionale esistente, il perseguimento di obiettivi strategici come quello sottolineato in questa seduta della riduzione del consumo del suolo.

**La seduta termina alle 14.40.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 18 gennaio 2011. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

**Schema di decreto legislativo recante modifiche al decreto legislativo 20 novembre 2008, n. 188, recante attuazione della direttiva 2006/66/CE concernente pile, accumulatori e relativi rifiuti e che abroga la direttiva 91/157/CEE.**

**Atto n. 308.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Mauro PILI (PdL), *relatore*, sottolinea che lo schema di decreto in esame introduce correzioni ed integrazioni al decreto legislativo n. 188 del 2008, recante attuazione della direttiva 2006/66/CE, a suo tempo emanato in base alla delega recata dall'articolo 1 della legge n. 34 del 2008 (legge comunitaria 2007).

Al riguardo, ricorda anzitutto che il decreto legislativo n. 188 del 2008 contiene la disciplina relativa alle attività di immissione sul mercato delle pile e degli accumulatori, nonché di raccolta, trattamento, riciclaggio e smaltimento dei rifiuti di pile e di accumulatori, al fine di promuoverne un elevato livello di raccolta e di riciclaggio di tali prodotti.

Ricorda altresì che l'articolo 1, comma 5, della citata legge delega n. 34 del 2008 consentiva al Governo di adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti delegati, entro 24 mesi dalla loro entrata in vigore, nel rispetto delle procedure da essa stabilite. Tale termine, scaduto il 18 dicembre 2010, risulta però prorogato di 60 giorni ai sensi dell'articolo 1, comma 3, ultimo periodo, della medesima legge n. 34 del 2008, secondo il quale, qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei 30 giorni che precedono la scadenza dei termini o successivamente, questi ultimi sono prorogati di 60 giorni.

Detto questo, osserva in generale che lo schema di provvedimento in esame è stato adottato dal Governo, come risulta dalla relazione illustrativa, al fine di adeguarne

il contenuto della normativa nazionale alle nuove disposizioni comunitarie (recate dalla direttiva 2008/103/CE e dalla decisione della Commissione 2009/603/CE) intervenute dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 188 del 2008, nonché di eliminare taluni errori materiali presenti nel testo del citato decreto legislativo e quindi di migliorare il coordinamento delle norme vigenti.

Venendo poi al dettaglio delle disposizioni di cui al provvedimento in titolo, fa presente che il comma 1 dell'articolo unico dello schema di decreto legislativo provvede alla correzione di un errato rinvio normativo presente nell'articolo 2, comma 1, lettera *s*), del decreto legislativo n. 188 del 2008, riferendo correttamente la disposizione citata non più all'articolo 7 (relativo a pile e accumulatori industriali e per veicoli) bensì all'articolo 6, che riguarda pile e accumulatori portatili.

Il successivo comma 2 integra quindi il disposto dell'articolo 5, comma 3, del decreto legislativo n. 188 del 2008, che dispone il ritiro dal mercato di pile ed accumulatori non conformi ai requisiti del medesimo decreto, al fine di recepire la modifica apportata dalla direttiva 2008/103/CE all'articolo 6 della direttiva 2006/66/CE. In tal senso, la modifica prevista dal comma in esame prevede che il ritiro dal mercato operi relativamente alle pile e agli accumulatori non conformi immessi sul mercato nazionale successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo n. 188 del 2008, vale a dire dopo il 18 dicembre 2008.

Il comma 3 riscrive invece l'articolo 7 del decreto legislativo n. 188 del 2008, recante disciplina della raccolta separata di pile e accumulatori industriali e per veicoli, al fine di meglio coordinarne le vigenti disposizioni di legge. In particolare le modifiche sono volte ad inserire, al comma 1 dell'articolo 7, il riferimento (mancante per un evidente refuso) anche alle batterie dei veicoli e, al comma 4, a coordinare il testo alle disposizioni contemplate dal decreto legislativo n. 209 del 2003 per la raccolta dei veicoli fuori uso. Al riguardo, fa notare che nel testo del

nuovo comma 2 dell'articolo 7 confluiscono le disposizioni recate dai vigenti commi 3 e 4. Benché apparentemente diverse, in realtà non vi sono modifiche sostanziali, poiché quanto non riprodotto dal comma 2 viene statuito dal nuovo comma 1 nel momento in cui le sue disposizioni vengono estese anche alle pile e agli accumulatori per veicoli.

Il successivo comma 4 dello schema di decreto legislativo in titolo modifica il comma 1 dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 188 del 2008 al fine di chiarire che la disposizione in esso recata si riferisce a pile e accumulatori portatili. Provvede inoltre a modificare il comma 3 del medesimo articolo a fini di coordinamento.

Il comma 5 modifica il comma 8 dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 188 del 2008 al fine di eliminare errori e incongruenze presenti nel testo. La relazione illustrativa ricorda, al riguardo, come il termine attualmente previsto al 31 marzo non sia congruente con quello recato dall'articolo 17 e fissato al 28 febbraio. Infatti il vigente comma 8 prevede che gli impianti di riciclaggio comunichino i dati entro il 31 marzo al Centro di coordinamento e che questo, a sua volta, li trasmetta all'ISPRA entro il 28 febbraio. Il comma in esame ed il comma 9 apportano le opportune modifiche al fine di scambiare i termini e renderli quindi coerenti con la prevista sequenza operativa. Quanto agli errori la relazione illustrativa segnala che le modifiche apportate dalle lettere *b*) e *c*) sono finalizzate a recepire correttamente la direttiva 2006/66/CE che all'articolo 12, paragrafo 4, rinvia all'Allegato III, parte B, corrispondente all'Allegato II, parte B del decreto legislativo n. 188 del 2008.

Anche il comma 6, che modifica il comma 2 dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 188 del 2008 è volto ad eliminare una incongruenza presente nel testo. La relazione illustrativa segnala, infatti, che, mentre il comma 2 citato demanda ad apposito decreto interministeriale l'emissione dei criteri di finanziamento, il successivo articolo 17, comma 2, lettera *e*),

affida tale ruolo al Centro di coordinamento d'intesa con il Comitato di vigilanza e controllo. Il comma in esame affida quindi la determinazione delle modalità di finanziamento al Centro di coordinamento prevedendo però che tali modalità siano poi approvate dal Comitato di vigilanza al fine – segnalato nella relazione illustrativa – di assicurare il controllo di parte pubblica sulle attività svolte.

I commi 7 e 8 provvedono a modificare e riscrivere, rispettivamente, gli articoli 14 e 15 al fine, dichiarato nella relazione illustrativa, di renderli coerenti con le disposizioni della decisione della Commissione 2009/603/CE del 5 agosto 2009, concernente la registrazione dei produttori. Ricorda, in proposito, che tale decisione ha stabilito in maniera tassativa quali debbano essere i contenuti del registro dei produttori; conseguentemente, le disposizioni dell'articolo 14 non contemplate da tale decisione devono essere eliminate. Si tratta, in particolare, di quelle relative ai sistemi collettivi (commi 1 e 5 dell'articolo 14) e ai dati di immesso al consumo (eliminazione dell'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 14, riformulato nel comma 3 del nuovo testo dell'articolo 15). In particolare, la riformulazione dell'articolo 15, operata dal comma 8, consegue alle novelle apportate al comma 14. La relazione illustrativa evidenzia che, avendo separato il registro dei produttori dall'elenco dei sistemi collettivi e dai dati di immesso al consumo, si rende necessario stabilire che questi ultimi siano anch'essi detenuti dal Ministero dell'ambiente. La relazione precisa inoltre che le modifiche apportate dal presente comma all'articolo 15 del decreto legislativo n. 188 del 2008, come pure quelle introdotte dal comma 7 all'articolo 14, commi 1 e 5, hanno finalità meramente statistico-informative e non comportano mutamento di situazioni giuridiche soggettive riconducibili al citato decreto legislativo n. 188 del 2008. Fa notare, peraltro, che mentre il testo vigente prevede il controllo delle comunicazioni annuali previste dall'articolo 14, comma 2, tale controllo non viene più previsto dal nuovo comma 1 dell'articolo

15, ove non è contemplato il controllo da parte dell'ISPRA delle comunicazioni ora disciplinate dal nuovo comma 3 dell'articolo 15. Fa altresì presente che nel nuovo testo dell'articolo 15 sembra comparire una nuova disposizione (comma 4) che introduce il pagamento di un corrispettivo. Invero si tratta di un corrispettivo già previsto nel testo vigente dell'articolo 14, comma 4, che viene ripetuto nel nuovo articolo 15 in virtù della citata separazione – evidenziata dalla relazione illustrativa – del registro dei produttori dall'elenco dei sistemi collettivi e dai dati di immesso al consumo. In sostanza, mentre prima il corrispettivo era uno, ora ve ne sono due, ma l'ammontare complessivo è lo stesso.

Il successivo comma 9 modifica il comma 2 dell'articolo 17 del decreto legislativo n. 188 del 2008 al fine di chiarire che la rendicontazione dei dati ivi prevista riguarda tutte le tipologie di pile e accumulatori (portatili, industriali e per veicoli). Inoltre, in coerenza con la modifica recata dal comma 5, il termine per la trasmissione dei dati viene posticipato al 31 marzo di ogni anno.

Il comma 10 integra il disposto dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 188 del 2008 al fine di consentire al Comitato di vigilanza di assolvere i propri compiti, prevedendo che possa avvalersi del registro di cui all'articolo 14 e dei dati di cui all'articolo 15, commi 2 e 3, messi a disposizione dall'ISPRA. Viene altresì modificata la lettera e) del comma 6 al fine di coordinarne il testo alle modifiche apportate dal decreto in esame agli articoli 14 e 15.

Il comma 11 modifica l'articolo 23 del decreto legislativo n. 188 del 2008 al fine di renderlo aderente al dettato dei primi due paragrafi dell'articolo 21 della direttiva 2006/66.

Il comma 12 modifica l'articolo 24 del decreto legislativo n. 188 del 2008 a fini di coordinamento. Al riguardo, osserva tuttavia che le disposizioni del vigente articolo 15, comma 2, lettere c) e d), sono trasposte nelle lettere c) e d) del nuovo

comma 5 e non nelle lettere *d*) ed *e*), per cui occorrerebbe correggere opportunamente il comma in esame.

Il successivo comma 13 modifica poi l'articolo 25 del decreto legislativo n. 188 del 2008, soprattutto a fini di coordinamento. La lettera *a*) rende infatti coerente il disposto del comma 1 agli obblighi di etichettatura come riformulati dal comma 11 dello schema di provvedimento in esame. La lettera *b*) coordina, invece, le disposizioni dell'articolo 25 con le novelle apportate all'articolo 14. Osserva, in proposito, che, mentre appare opportuno introdurre una sanzione per chi omette le comunicazioni previste dall'articolo 15, comma 3 (che di fatto ripropone l'obbligo di comunicazione previsto dal soppresso ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 14), non appare chiaro, a fronte della citata soppressione, il primo periodo del comma 3 dell'articolo 25 che sanziona la mancata comunicazione prevista dall'articolo 14, comma 2. Se la sanzione cui ci si riferisce è la mancata iscrizione al registro allora sembrerebbe opportuno riformulare più chiaramente il comma, se invece ci si riferisce alla comunicazione ora disciplinata dal comma 3 dell'articolo 15 allora il primo periodo dovrebbe essere sostituito con una disposizione che lo renda applicabile all'articolo 15, comma 3, rendendo di fatto inutile l'aggiunta di un secondo periodo.

La modifica di cui al comma 14 è volta a sopprimere l'articolo 28 del decreto legislativo n. 188 del 2008, che prevede l'emanazione di un decreto ministeriale per la determinazione degli « obiettivi minimi necessari ad assicurare l'adeguatezza e l'uniformità dei sistemi di raccolta sull'intero territorio nazionale ». La relazione illustrativa evidenzia, infatti, che gli obiettivi di raccolta sono già stati fissati dalla direttiva e che, coerentemente con essa, sono stati riportati all'articolo 8 del decreto legislativo n. 188 del 2008 e che i criteri base dei sistemi di raccolta risultano già fissati agli articoli 6 e 7.

Il comma 15 rinvia all'allegato A dello schema di provvedimento in esame che riscrive l'Allegato III al decreto legislativo

n. 188 del 2008 al fine di conformarne le disposizioni alla citata decisione della Commissione 2009/603/CE.

Infine, il comma 16 corregge un errato rinvio presente nella rubrica dell'Allegato IV del decreto legislativo n. 188 del 2008.

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

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.**

**Atto n. 307.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Franco STRADELLA (PdL), *relatore*, ricorda che lo schema di decreto legislativo in esame recepisce la direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, la cui delega al Governo per il recepimento è contenuta nell'Allegato B della legge n. 96 del 2010 (legge comunitaria 2009).

Si tratta, a suo avviso, di un provvedimento importante, che, in adesione agli obiettivi fissati in sede europea, mira ad innalzare il livello di sicurezza delle strade italiane appartenenti alla rete transeuropea, mediante « l'introduzione – come è detto nella relazione illustrativa – di una serie di procedure atte ad implementare la sicurezza delle infrastrutture stradali nelle varie fasi che vanno dalla pianificazione, progettazione e realizzazione delle stesse, fino alla gestione e alla manutenzione ». A tal fine, lo schema di decreto legislativo in esame recepisce direttamente i principali istituti previsti dalla citata direttiva relativi alla valutazione di impatto sulla sicurezza (VISS), ai controlli sulla progettazione, alla classificazione della sicurezza delle strade, alle ispezioni di sicurezza e alla gestione dei dati.

Vendendo quindi al dettaglio delle disposizioni contenute nello schema di provvedimento in esame, osserva che esso si compone di 11 articoli e 4 allegati.

L'articolo 1 limita l'ambito di applicazione, in una prima fase, alla rete transeuropea, mentre prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2021 la disciplina si applichi anche alle strade appartenenti alla rete stradale di interesse nazionale (come individuata dal decreto legislativo n. 461 del 1999). Inoltre, è stabilito che per la rete stradale regionale e locale, per cui la disciplina in esame costituisce norma di principio, le regioni e le province autonome dettino una propria normativa entro il 31 dicembre 2020.

Conformemente a quanto previsto dalla direttiva, infine, il comma 5 dell'articolo 1 dispone che la nuova disciplina non si applica alle gallerie stradali di cui al decreto legislativo n. 264 del 2006 che, in attuazione della direttiva 2004/54/CEE, reca una specifica disciplina in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea. A tal proposito, peraltro, segnala che da più parti è stata manifestata l'esigenza di procedere ad alcune piccole modifiche del citato decreto legislativo n. 264 del 2006 allo scopo di omogeneizzare l'attività amministrativa e di controllo sull'intera rete autostradale concentrandola su un unico soggetto, vale a dire sull'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali (IVCA) operante presso l'Anas s.p.a.

L'articolo 2 reca le definizioni mutuata dalla direttiva. Si segnala, con riferimento all'organo competente, che lo schema in esame individua il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) che si avvale di Anas s.p.a. per la rete stradale gestita in concessione.

L'articolo 3 introduce la valutazione di impatto sulla sicurezza (VISS) – da svolgersi anteriormente all'approvazione del progetto preliminare sulla base dei criteri contenuti nell'Allegato I – definita, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera c), « lo studio recante l'analisi dell'impatto sul livello di sicurezza della rete stradale di un progetto di infrastruttura ». Al ri-

guardo, nel ricordare che la direttiva comunitaria definisce la VISS una « analisi comparativa strategica dell'impatto di una nuova strada o di una modifica sostanziale della rete esistente », segnala che potrebbe essere non inutile riflettere sul punto relativo alla rispondenza della definizione prevista dallo schema di decreto legislativo rispetto a quella recata dalla direttiva.

Segnala, inoltre, che il comma 2 dell'articolo 3, nel rinviare la disciplina delle modalità e dei contenuti della VISS ad un decreto del Ministero per le infrastrutture e i trasporti da adottarsi entro il 19 dicembre 2011, posticipa, di fatto, la VISS di un anno. Ricorda, infine, che la relazione illustrativa giustifica il mancato inserimento della VISS nelle procedure di VAS e VIA di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006 (cosiddetto Codice ambientale) in considerazione della volontà di non prevedere una apposita procedura di VISS anche al fine di non appesantire ulteriormente l'iter burocratico del progetto stradale.

Ai sensi dell'articolo 4, i controlli della sicurezza stradale per tutti i livelli di progettazione dell'infrastruttura nonché per le modifiche di tracciato sono effettuati sulla base dei criteri di cui all'Allegato II. L'articolo definisce quindi, conformemente quanto stabilito dall'articolo 4 della direttiva, le modalità di svolgimento dei controlli e i soggetti abilitati, che devono iscriversi presso il Ministero per le infrastrutture e i trasporti in un apposito elenco. È inoltre prevista l'assegnazione dell'incarico secondo le modalità previste dal decreto legislativo n. 163 del 2006 (cosiddetto Codice degli appalti) per gli incarichi di progettazione o per i lavori in economia (rispettivamente, articoli 91 e 125 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006).

L'articolo 5 demanda ad un decreto del Ministero per le infrastrutture e i trasporti – da emanarsi entro tre anni e successivamente con cadenza triennale – la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti. Sulla base delle risultanze delle visite in loco, il Ministero per le infrastrutture e i trasporti provvede

quindi ad elaborare un piano triennale di misure correttive, specificandosi che, per la rete stradale a pedaggio, gli oneri a carico delle società concessionarie per la realizzazione di tali misure correttive sono da considerarsi ammissibili fra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito, che consentono un recupero in sede di determinazione delle tariffe di pedaggio. Gli enti gestori sono altresì chiamati ad installare adeguata segnaletica per richiamare l'attenzione degli utenti sui tratti dell'infrastruttura stradale più pericolosi.

Ai sensi del successivo articolo 6, l'organo competente, sulla base di un programma idoneo a garantire adeguati livelli di sicurezza, effettua ispezioni periodiche su tutte le strade aperte al traffico al fine di individuare le caratteristiche di sicurezza e prevenire gli incidenti. Entro il 19 dicembre 2011 un decreto del MIT individua misure di sicurezza temporanee per i tratti interessati da lavori stradali.

L'articolo 7 prevede anzitutto la redazione, da parte dell'organo competente, di una relazione per ciascun incidente mortale verificatosi sulla rete stradale trans-europea. Al riguardo, fermo restando che nel testo della disposizione in questione si specifica che tale relazione è redatta sulla base dei dati relativi all'incidentalità stradale raccolti e trasmessi dalle forze dell'ordine e dagli enti locali ai sensi dell'articolo 56 della legge n. 120 del 2010, ritiene opportuno segnalare al Governo l'opportunità di fornire chiarimenti sulla portata della disposizione stessa al fine di escludere eventuali profili di problematicità in ordine agli organi competenti e al contenuto delle relazioni sugli incidenti avvenuti, valutando, se del caso, la possibilità di specificare nel testo che l'organo competente si limita a riportare nell'atto di sua competenza i contenuti dei rapporti che istituzionalmente le forze dell'ordine e gli enti locali sono deputati a redigere.

I successivi commi 2 e 3 del medesimo articolo 7 affidano inoltre al Ministero per le infrastrutture e i trasporti il compito di elaborare il costo sociale medio di un incidente mortale e di un incidente grave

(entro il 19 dicembre 2011) nonché il calcolo del costo annuale dell'incidentalità.

L'articolo 8 demanda al Ministero per le infrastrutture e i trasporti la redazione di linee guida in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, da notificare alla Commissione europea.

Detto questo sul complesso delle misure contenute nello schema di provvedimento in esame, ricorda che in tema di miglioramento dei livelli di sicurezza della rete stradale l'ordinamento nazionale vigente prevede alcuni istituti e strumenti alcuni dei quali ritengo utile segnalare in queste sedi. In particolare, oltre al Piano nazionale della sicurezza stradale introdotto dall'articolo 32 della legge n. 144 del 1999 segnalo che lo scorso anno in sede di approvazione della legge n. 120 del 2010 è stata prevista all'articolo 46 l'istituzione, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale, finalizzato a favorire la collaborazione tra tutti i soggetti istituzionali competenti in materia di sicurezza stradale. Fra le attività del Comitato rientra anche il coordinamento delle attività finalizzate alla raccolta dei dati relativi all'incidentalità stradale. Ricorda, altresì, che l'articolo 47 della stessa legge n. 120 del 2010 ha previsto una serie di obblighi a carico degli enti proprietari e dei soggetti concessionari delle strade e delle autostrade, disponendo che nelle strade e autostrade ove si registrano più elevati tassi di incidentalità, essi debbano effettuare specifici interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale, nonché di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica e delle barriere volti a ridurre i rischi relativi alla circolazione. Ricorda, infine, che l'ultimo comma del citato articolo 47 della legge n. 120 del 2010 ha disposto che degli interventi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture stradali diretti a ridurre i rischi relativi alla circolazione « si tiene conto ai fini della definizione degli obblighi a carico dell'ente concessio-



nario e delle modalità di determinazione degli incrementi tariffari nelle future convenzioni ».

Peraltro, in considerazione del fatto che la legge n. 120 del 2010 è a tutt'oggi da considerarsi in fase di prima attuazione, ritengo che possa essere utile segnalare al Governo l'esigenza di operare in modo da garantire il massimo livello di coordinamento fra le disposizioni contenute nello schema di provvedimento in esame e quelle di cui alla recente legge n. 120 del 2010.

L'articolo 9 demanda ad un decreto del Ministero per le infrastrutture e i trasporti, da emanare di intesa con il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, l'adozione dei programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale e ne definisce durata, requisiti d'accesso e modalità di aggiornamento. Il certificato di idoneità che si consegue al termine del corso consente l'iscrizione nell'elenco di cui all'articolo 4.

L'articolo 10 stabilisce che gli enti gestori contribuiscano, mediante un corrispettivo, agli oneri sostenuti per l'espletamento delle funzioni dell'organo competente secondo tariffe individuate da un decreto del Ministero per le infrastrutture e i trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e aggiornate ogni tre anni.

L'articolo 11 reca norme di invarianza della spesa mentre l'articolo 12 detta disposizioni di coordinamento, transitorie e finali.

In particolare, ai sensi dell'articolo 12, comma 2, sono esclusi dalla redazione della VISS i progetti di infrastrutture per i quali, alla data di entrata in vigore del presente decreto, è approvato il progetto preliminare. Per il successivo comma 3 del medesimo articolo 12, sono invece esclusi i controlli per i progetti per i quali è approvato il progetto definitivo (ovvero il progetto preliminare in caso di infrastrutture strategiche ai sensi della legge obiettivo).

Sotto quest'ultimo profilo, segnalo alla Commissione l'opportunità di approfondire la riflessione valutando se, alla luce

delle esigenze di omogeneità e stabilità del quadro normativo che sono fondamentali per gli operatori del mercato, soprattutto in una congiuntura economica difficile come quella attuale, non sia il caso di prevedere l'esclusione dei controlli non solo per i progetti per i quali sia già stato approvato il progetto definitivo ma anche per quelli per i quali sia stato approvato il solo progetto preliminare.

Ancora con riferimento alle disposizioni transitorie e finali, segnala la disposizione contenuta nel comma 5 dell'articolo 12, secondo la quale fino al momento della redazione, ai sensi dell'articolo 8 dello schema di provvedimento in esame delle linee guida in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, si applica, nei limiti di compatibilità, la circolare ministeriale n. 3699 dell'8 giugno 2001 recante « linee guida per le analisi di sicurezza delle strade ». Al riguardo, ritiene che proprio in ragione della richiamata esigenza generale di procedere al recepimento della direttiva comunitaria di cui trattasi in modo da garantire i profili di coordinamento e di coerenza con il quadro normativo nazionale vigente, sia opportuno riflettere sulla possibilità di segnalare al Governo l'opportunità di espungere dal testo la disposizione in commento.

Infine, ricorda che l'Allegato I riguarda le componenti della valutazione di impatto sulla sicurezza stradale; l'Allegato II i criteri per i controlli della sicurezza stradale per i progetti di infrastruttura; l'Allegato III i criteri per la classificazione dei tratti stradali ad elevata concentrazione di incidenti e per la classificazione della sicurezza della rete e l'Allegato IV le informazioni che devono figurare nelle relazioni di incidenti.

Carmen MOTTA (PD), in considerazione della complessità del provvedimento in esame, sottopone ai colleghi l'opportunità di svolgere un breve ciclo di audizioni sul tema trattato dal provvedimento.

Roberto TORTOLI, *presidente*, precisa che la richiesta testè avanzata alla collega

Motta sarà rappresentata al presidente al fine della sottoposizione all'attenzione dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi. Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/30/CE che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE.**

**Atto n. 315.**

*(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Guido DUSSIN (LNP), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata da esaminare lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/30/CE che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio e l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, nonché la direttiva 1999/32/CE per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna, e abroga la direttiva 93/12/CEE.

La direttiva 2009/30/CE ha come obiettivo, nell'ambito dell'attuazione delle strategie comunitarie sulla qualità dell'aria e sui cambiamenti climatici, la riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e di gas serra prodotte dai combustibili utilizzati nei trasporti stradali e non stradali. Tali emissioni, ai sensi della direttiva, dovranno essere abbattute di almeno il 6 per cento entro il 2020.

Il campo di applicazione della direttiva, il cui recepimento sarebbe dovuto avvenire

entro il 31 dicembre 2010, riguarda veicoli stradali, macchine mobili non stradali (comprese le navi adibite alla navigazione interna quando non sono in mare), trattori agricoli e forestali e imbarcazioni da diporto.

La delega per il recepimento della direttiva 2009/30/CE – che risulta inclusa nell'Allegato B alla legge comunitaria 2009 (Legge n. 96 del 2010) – è prevista dall'articolo 1, comma 1, della medesima legge, che ha delegato il Governo ad adottare i decreti legislativi di recepimento delle direttive contenute negli allegati A e B, entro il termine di recepimento indicato in ciascuna delle direttive, che per la direttiva in questione è – come già detto il 31 dicembre 2010.

Stante che il provvedimento attuativo della delega è stato trasmesso al Parlamento per il parere il 29 dicembre scorso e considerato che, ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della Legge n. 96 del 2010, qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini di delega o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni, il termine per il recepimento della direttiva in esame è spostato al 31 marzo 2011.

Passando al contenuto del provvedimento, fa presente che esso prevede, innanzitutto, modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 66/2005, relativo alle specifiche ambientali di benzina e combustibile diesel. Vengono inoltre modificate alcune disposizioni del titolo III della parte quinta del decreto legislativo n. 152 del 2006, sul tenore di zolfo dei combustibili delle navi per la navigazione interna e sono stati effettuati limitati interventi di coordinamento su altri provvedimenti collegati.

Lo schema reca inoltre un allegato unico contenente la revisione dei vigenti allegati I, II e V del decreto legislativo 66/2005; l'inserimento di un nuovo allegato V-bis sul calcolo delle emissioni di gas serra prodotte durante il ciclo di vita dei biocarburanti.

In particolare, l'articolo 1, al comma 1, modifica il campo di applicazione del decreto legislativo n. 66 del 2005 attra-

verso una riscrittura dell'articolo 1 dello stesso decreto, che recepisce fedelmente le disposizioni dell'articolo 1 della direttiva, specificando che le nuove disposizioni si applicano ai combustibili utilizzati da veicoli stradali; macchine mobili non stradali; trattori agricoli e forestali e imbarcazioni da diporto e altre navi della navigazione interna.

In proposito la relazione illustrativa ricorda che nel nostro ordinamento, l'articolo 292, comma 2, lett. e)-f), del decreto legislativo n. 152 del 2006 aveva già previsto che l'olio diesel ed il gasolio utilizzati per la navigazione su fiumi, canali, laghi e lagune fossero equiparati al combustibile diesel e sottoposti al decreto legislativo n. 66 del 2005.

La relazione aggiunge che, in aderenza con la direttiva 2009/30/CE, si è in tutti i casi proceduto a trasferire nell'ambito del decreto legislativo n. 66 del 2005 i riferimenti alla navigazione interna contenuti oggi nella parte quinta, titolo III, del decreto legislativo n. 152 del 2006. Tale titolo III disciplinerà, pertanto, tra i combustibili per autotrazione, solo quelli utilizzati nella navigazione marittima.

Per i combustibili benzina e diesel utilizzati nei veicoli elencati, il comma in esame prevede non solo la fissazione delle specifiche tecniche (già prevista dal testo vigente del decreto legislativo n. 66 del 2005), ma anche un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas serra prodotte durante il ciclo di vita dei combustibili medesimi.

Il comma 2 dell'articolo 1 provvede ad aggiornare ed integrare le definizioni previste dall'articolo 2 del decreto legislativo n. 66 del 2005, in linea con il disposto dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva.

Il comma 3 dell'articolo 1 provvede a riscrivere l'articolo 3 del decreto legislativo n. 66 del 2005, relativo alle benzine, in linea con il disposto dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva, le quali saranno commercializzabili solo se conformi alle specifiche indicate all'allegato I, tra i quali il diverso tenore di etanolo e degli altri alcoli, che passa dal 5 al 10 per cento. Poiché il citato aumento nel tenore di

etanolo ammesso nelle benzine non è compatibile in una notevole percentuale del parco veicoli attualmente circolante, con possibili ricadute negative sul motore del mezzo, nello schema si prevede che fino al 2015 (salvo eventuali proroghe da concedere con apposito decreto interministeriale), deve essere assicurata la commercializzazione di benzina con tenore di etanolo e di ossigeno inferiore pari ai valori attualmente prescritti dal decreto legislativo n. 66 del 2005 presso almeno il 30 per cento degli impianti di distribuzione di ciascuna provincia; nei depositi commerciali e negli impianti di distribuzione dove si commercializza la nuova benzina con tenore di etanolo fino al 10 per cento deve essere apposta un'apposita etichetta a fini informativi e deve essere presente, per gli utenti, un elenco da cui risulti se ciascun veicolo è compatibile o meno con tale benzina.

Disposizioni analoghe a quelle dettate dai succitati commi 3 e 4 dell'articolo 1 per la benzina con tenore di etanolo fino al 10 per cento sono previste, dai commi 5 e 6, dello stesso articolo 1 per le benzine contenenti additivi metallici.

Quanto al combustibile diesel, il comma 4 dell'articolo 1 riscrive l'articolo 4 del decreto legislativo n. 66 del 2005, in linea con il disposto dell'articolo 1, paragrafo 4, della direttiva, il quale sarà commercializzabile solo se conforme alle specifiche indicate all'allegato II. Tali specifiche si distinguono da quelle recate dal testo vigente dell'allegato II al decreto legislativo n. 66 del 2005 per il diverso tenore degli IPA (idrocarburi policiclici aromatici), per i quali la percentuale ammessa scende dall'attuale 11 per cento all'8 per cento; per l'introduzione di un valore limite per la presenza dell'additivo metallico metilciclopentadienil-tricarbonil-manganese (MMT) nei combustibili, pari a 6 mg di manganese per litro a decorrere dal 1° gennaio 2011, ridotto a 2 mg/litro a decorrere dal 1° gennaio 2014; per l'introduzione di un valore limite – pari al 7 per cento – relativo al tenore di FAME (estere metilico di acidi grassi).

La maggiore novità introdotta dalla nuova disposizione consiste nella previsione della possibilità di consentire, con successivo decreto interministeriale, la commercializzazione di combustibili diesel con Estere metilico di acidi Grassi (FAME) fino al 10 per cento (d'ora in poi FAME10), in deroga quindi al limite del 7 per cento previsto dall'allegato II. Tale possibilità è peraltro condizionata alla previa adozione di una specifica norma tecnica del Comitato europeo di normazione (CEN).

L'articolo 1, al comma 5, sostituisce l'articolo 7 del decreto legislativo n. 66 del 2005 relativo ad obblighi di comunicazione e di trasmissione di dati al fine di aggiornare una serie di disposizioni concernenti il monitoraggio che gli Stati devono effettuare in merito alle caratteristiche della benzina e del combustibile diesel.

Il comma 6 dell'articolo 1 introduce, invece, 4 nuovi articoli nel testo del decreto legislativo n. 66 del 2005 (da *7-bis* a *7-quinquies*) che disciplinano gli obblighi di riduzione delle emissioni dei gas serra dei combustibili, nonché i criteri di sostenibilità per i biocarburanti e le relative metodologie di calcolo e di verifica e consentono di recepire le disposizioni recate dall'articolo 1, paragrafi 5 e 6, della direttiva. Va ricordato che le predette disposizioni vanno ricollegate alle analoghe previsioni sulla sostenibilità delle biomasse per la produzione dei biocombustibili recate dalla Direttiva n. 2009/28/CE, recepite con lo schema di decreto legislativo sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, anch'esso all'esame della VIII Commissione.

Il comma 7 dell'articolo 1 modifica invece l'articolo 8 del decreto legislativo n. 66 del 2005, relativo agli accertamenti sulla conformità dei combustibili, introducendo una semplificazione nella procedura vigente.

Il comma 8 dell'articolo 1 integra le sanzioni previste dal decreto legislativo n. 66 del 2005 – attraverso una riscrittura dell'articolo 9 del medesimo decreto, in attuazione dell'articolo *9-bis* della direttiva 98/70/CE, che prevede che siano i singoli Stati membri a determinare l'entità delle

sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme nazionali di attuazione della direttiva stessa, che devono comunque essere effettive, proporzionate e dissuasive. Inoltre, sono trasfuse all'interno dello stesso comma 8 anche le disposizioni relative alle sanzioni ed ai controlli sui combustibili della navigazione interna diversi dal combustibile diesel recate dall'articolo 296 del codice ambientale).

Concludendo, rilevo che l'articolo 2 introduce disposizioni transitorie e di coordinamento, mentre l'articolo 3 reca, tra l'altro, la clausola di invarianza finanziaria.

Ci si riserva di esporre eventuali rilievi da apportare allo schema di parere in esame, tra cui una modifica all'articolo 1, comma 6, in cui al penultimo periodo andrebbe posto a carico del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare l'obbligo di effettuare, entro il 31 marzo 2015, la stima della consistenza del parco circolante nel 2014 dei veicoli incompatibili con la benzina di cui al comma 3, sentite le imprese costruttrici, in accordo con il Ministero dei Trasporti e previa consultazione delle società di produzione di veicoli stradali e dell'ACI. Ciò in quanto dai dati rilevabili dalle statistiche pubblicate da ACI l'anzianità del parco non è suddivisibile per marca e quindi possono essere fatte stime solo sul totale del parco, salvo la possibilità di chiedere i dati di dettaglio all'ACI. Inoltre con tale modifica si eviterebbe la sanzione altrimenti ingiustificata che l'articolo 9, comma 6, prevede per la mancata trasmissione dei dati da parte delle imprese costruttrici: si tratterebbe di una sanzione fino a 30.000 euro, a fronte, di fatto, dell'impossibilità dei costruttori di procurarsi i dati.

Una ulteriore modifica andrebbe apportata all'articolo 2 portando il termine entro il quale le società di produzione di veicoli stradali devono trasmettere al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare gli elenchi che vengono loro richiesti dagli attuali trenta giorni a sessanta giorni, stante la difficoltà di realizzare tale trasmissione in soli 30 giorni.

Infine si riserva di chiedere al Governo se la nuova composizione dei carburanti, oggetto del provvedimento, avrà ripercussioni onerose sui consumatori in conseguenza di eventuali aumenti del loro costo di produzione.

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

**La seduta termina alle 15.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 18 gennaio 2011. — Presidenza del vicepresidente Roberto TORTOLI.*

**La seduta comincia alle 15.**

**DL 228/10: Proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia.**

**C. 3996 Governo.**

(Parere alle Commissioni III e IV).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Roberto TORTOLI, *presidente*, sostituendo il relatore impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere alle Commissioni riunite III e IV sul disegno di legge C. 3996 « Conversione in legge del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 228, recante proroga degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché delle missioni internazionali delle forze armate e di polizia ».

Nello specifico, il provvedimento intende assicurare la prosecuzione degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, nonché la proroga della partecipazione del personale delle Forze armate

e di polizia alle missioni internazionali per il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 2011.

Il decreto-legge, che consta di 9 articoli, si suddivide in tre capi: il capo I recante interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione; il capo II relativo alle missioni internazionali delle Forze armate e di polizia (fra le quali ricordo quelle in Afghanistan, Libano, Balcani e in Bosnia-Erzegovina); il capo III recante disposizioni finali.

Con riferimento alle competenze della VIII Commissione, segnala l'articolo 3 che prevede disposizioni intese a disciplinare il regime degli interventi. In particolare, richiama l'attenzione sul comma 5 dell'articolo 3, a norma del quale, per quanto non diversamente previsto, alle attività e alle iniziative di cui al Capo II si applicano l'articolo 57, commi 6 e 7, del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, nonché l'articolo 3, commi 1 e 5, e l'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 10 luglio 2003, n. 165, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 219.

Quanto al contenuto delle citate norme che sono derogatorie rispetto alla disciplina comune, rilevo anzitutto che il citato articolo 57 del codice degli appalti riguarda la procedura negoziata di affidamento di lavori, servizi o forniture, senza previa pubblicazione di un bando di gara: in particolare, esso prevede la possibilità di procedere sulla base della valutazione delle offerte presentate da almeno tre operatori economici e di affidare l'appalto a chi fra questi abbia presentato le più vantaggiose condizioni, previa verifica del possesso dei necessari requisiti di qualificazione.

Il comma 1 dell'articolo 3 del decreto legge n. 165 del 2003, invece, oltre a richiamare il regime degli interventi previsti per la missione umanitaria e di ricostruzione in Iraq, dispone l'applicazione delle disposizioni contenute nella legge n. 180 del 1992 che autorizza interventi

da realizzarsi sia attraverso la fornitura diretta di beni e servizi, sia attraverso l'erogazione di contributi ad organizzazioni internazionali, a Stati esteri e ad enti pubblici e privati italiani e stranieri aventi finalità di mantenimento della pace e della sicurezza internazionale e di attuazione di iniziative umanitarie e di tutela dei diritti umani.

Quanto al richiamo al comma 5 dell'articolo 3 del decreto legge n. 165 del 2003, fa notare che tale comma estende la deroga — prevista dall'articolo 5, comma 1-*bis*, del decreto legge n. 79 del 1997 — al divieto generale posto alle amministrazioni pubbliche e agli enti pubblici economici di concedere anticipazioni del prezzo in materia di contratti di appalto di lavori, di forniture e di servizi, agli enti esecutori degli interventi previsti dal decreto legge medesimo, precisando che, qualora questi ultimi fossero soggetti privati, sarebbe necessaria una garanzia fidejussoria bancaria.

Nell'evidenziare che il provvedimento in questione è un provvedimento di particolare rilevanza, che si pone nel solco della tradizione nelle missioni internazionali dove la presenza italiana è orientata all'obiettivo del rafforzamento del multilateralismo e ad una forte iniziativa collaterale nei settori dell'assistenza civile, della promozione dello sviluppo e dell'aiuto umanitario, e riservandosi comunque di prendere in considerazione le osservazioni che dovessero essere formulate sul provvedimento, esprime sin d'ora un orientamento favorevole alla luce della valutazione positiva delle disposizioni afferenti agli ambiti di competenza della Commissione.

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

**La seduta termina alle 15.10.**