

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Commercializzazione del metano per l'autotrazione. Nuovo testo C. 2172 Saglia ed abb. (Parere alla X Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	101
Modifiche alla legge 31 dicembre 2009, n. 196, conseguenti alle nuove regole adottate dall'Unione europea in materia di coordinamento delle politiche economiche degli Stati membri. C. 3921 Giancarlo Giorgetti (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	103

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina del dottor Italo Cerise a presidente dell'Ente parco nazionale del Gran Paradiso. Nomina n. 94 (<i>Esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	105
---	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	106
---	-----

RISOLUZIONI:

7-00465 Mariani: sull'applicazione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di Anas Spa.	
7-00475 Guido Dussin: sull'introduzione del pedaggio nel tratto di strada Firenze-Siena (<i>Discussione congiunta e rinvio</i>)	106
7-00393 Bratti, 7-00405 Zamparutti e 7-00479 Ghiglia: iniziative legislative per rendere immediatamente vincolanti i limiti legali di emissione in atmosfera di benzo(a)pirene (<i>Seguito della discussione congiunta e conclusione</i>)	109
ALLEGATO (<i>Testo unificato</i>)	111

SEDE CONSULTIVA

Martedì 1° febbraio 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI.

La seduta comincia alle 14.45.

Commercializzazione del metano per l'autotrazione. Nuovo testo C. 2172 Saglia ed abb.
(Parere alla X Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Roberto TORTOLI (PdL), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare, ai fini del prescritto parere, il testo unificato delle proposte di legge C. 2172 Saglia, C. 1016 Bordo, C. 2843 Froner e C. 3117 Vignali sulla commercializzazione del metano per autotrazione, come risultante dagli emendamenti approvati dalla X Commissione nel corso dell'esame in sede referente.

Preliminarmente, segnala che il testo unificato, come precisato dall'articolo 1, è diretto ad incentivare, specie nelle grandi aree metropolitane, nelle aree a rischio di superamento dei valori limite e delle soglie

di allarme di inquinamento e sulla rete autostradale, l'impiego del metano per autotrazione – cui per la prima volta viene riconosciuta la caratteristica merceologica di carburante – a motivo del suo ridotto impatto ambientale, della sicurezza intrinseca del suo utilizzo e della continuità delle forniture.

Si tratta, come è evidente, di un provvedimento di sicuro interesse per la VIII Commissione, che va nella giusta direzione di ridurre l'inquinamento atmosferico e di tutelare la salute dei cittadini, attraverso l'incentivazione dell'impiego del metano rispetto ai carburanti tradizionali a maggiore impatto ambientale.

Inoltre, il provvedimento, incentivando nel settore dell'autotrazione l'utilizzo del metano – che è il carburante più economico fra quelli tradizionali per autotrazione (benzina, gasolio, GPL) –, potrà determinare indubbi benefici, oltre che sul piano della tutela dell'ambiente e della salute, anche sul piano economico, producendo risparmi energetici per il Paese, minori costi per gli utenti, nonché – grazie agli incentivi per l'acquisto di veicoli a metano – positivi effetti sull'industria automobilistica.

Con specifico riferimento al contenuto delle disposizioni previste dal provvedimento in esame, fa quindi presente che l'articolo 2 reca alcune definizioni, tra le quali quelle di gas naturale, metano, metano liquido (GNL) gas di petrolio liquefatto (GPL), biometano, biometano liquido e che, ai fini della razionalizzazione e dell'incremento della rete degli impianti di distribuzione di metano per autotrazione, l'articolo 3 estende ai medesimi impianti le disposizioni in materia di liberalizzazione dell'attività di distribuzione dei carburanti e di ristrutturazione della rete distributiva di cui al decreto legislativo n. 32 del 1998 e al decreto legge n. 112 del 2008. Ad un apposito decreto ministeriale è demandata l'individuazione dei criteri e delle modalità di erogazione self service negli impianti di distribuzione di metano e di GPL e presso gli impianti di compressione domestici; l'erogazione contemporanea di carburanti liquidi e gassosi in impianti multiprodotto;

la trasformazione degli impianti di distribuzione dei carburanti tradizionali siti nelle aree urbane, da dismettere, in impianti di distribuzione di metano.

Ad un altro decreto ministeriale è poi demandata l'individuazione dei principi generali cui dovranno attenersi le regioni nel redigere i piani di sviluppo della rete di distribuzione del metano, prevedendo l'obbligo di installazione di impianti di distribuzione in rapporto alla densità abitativa e di autorizzazione di nuovi impianti che prevedano – specie nelle aree urbane e sulla rete autostradale – punti di rifornimento a metano, nonché la semplificazione delle procedure autorizzative per la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione e per l'adeguamento di quelli già esistenti.

Per incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione del metano, il provvedimento stabilisce che le condotte di allacciamento che collegano gli stessi impianti alla rete di metanodotti esistente vengano dichiarate di pubblica utilità rivestendo carattere di indifferibilità ed urgenza.

Al fine di favorire e promuovere l'uso del biometano come carburante di autotrazione anche in aree geografiche dove la rete del metano non è presente, l'articolo 3 prevede inoltre che i Piani regionali sul sistema distributivo possano, con iter semplificato, autorizzare la realizzazione di impianti di distribuzione e rifornimento di biometano anche presso gli impianti di produzione di biogas. I Piani regionali prevedono inoltre l'installazione di impianti di distribuzione del metano in rapporto alla densità abitativa e l'obbligo di autorizzazione di nuovi impianti di distribuzione, con particolare riguardo alle aree urbane e alla rete autostradale.

Rileva che l'articolo 4, che recava ulteriori disposizioni per la diffusione del metano per autotrazione è stato soppresso nel corso dell'esame presso la X Commissione Attività produttive, mentre l'articolo 5 istituisce un apposito Fondo con stanziamento pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2011, 2012 e 2013, volto ad incentivare la ricerca, al fine di

garantire lo sviluppo di nuove forme di distribuzione e di tecnologie che promuovano l'impiego del metano per autotrazione, ad alimentare il quale concorre anche un contributo a carico dei soggetti che forniscono gas metano ai gestori degli impianti di distribuzione e dei proprietari di carri bombolai destinati al trasporto del metano.

L'articolo 6 istituisce, presso il Ministero dello sviluppo economico, la Cassa per la gestione del metano per autotrazione, con il compito di determinare i contributi che finanziano il fondo, provvedere alla punzonatura, alla verifica e alla eventuale sostituzione delle bombole serbatoio. L'amministrazione della Cassa è affidata ad un Comitato nominato con decreto del Ministro dello sviluppo economico, con il quale si provvede altresì a definire i criteri e le modalità di organizzazione e di funzionamento della Cassa stessa. L'articolo 7, infine, abroga le disposizioni ritenute ormai superate dalla nuova disciplina recata dal testo unificato.

In conclusione, nel ritenere che il provvedimento non solo non presenti profili problematici dal punto di vista delle competenze della VIII Commissione, ma, al contrario, persegue obiettivi costantemente propugnati dalla Commissione, anche in ambiti di intervento non di sua esclusiva competenza, come nel caso dell'esame di atti comunitari, ad esempio, l'approvazione nel dicembre 2009 di un documento sul Libro bianco in materia di adattamento ai cambiamenti climatici e verso un quadro d'azione europeo, ovvero nel caso della discussione di atti di indirizzo al Governo, l'approvazione da parte delle Commissioni riunite VIII e IX, nella seduta del 15 giugno 2010, della risoluzione n. 8-00074 sugli interventi volti alla riduzione delle emissioni inquinanti derivanti dai mezzi di trasporto, ovvero in sede consultiva nell'espressione dei prescritti pareri su progetti di legge all'esame di altre Commissioni, come il parere favorevole espresso sulla proposta di legge C. 3553 all'esame della IX Commissione, per la

realizzazione di reti infrastrutturali a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

Per queste ragioni, nel preannunciare la predisposizione di un parere favorevole sul provvedimento in titolo, formula l'auspicio che la Commissione possa approvarlo fin dalla seduta di domani con la più ampia maggioranza possibile.

Sergio Michele PIFFARI (IdV) chiede chiarimenti in ordine alla previsione nel testo di disposizioni che rendano possibile l'erogazione *self service* di metano e di GPL e l'utilizzo di impianti di compressione domestici di metano.

Roberto TORTOLI (PdL), *relatore*, risponde positivamente alle richieste formulate dal collega Piffari.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

Modifiche alla legge 31 dicembre 2009, n. 196, conseguenti alle nuove regole adottate dall'Unione europea in materia di coordinamento delle politiche economiche degli Stati membri.

C. 3921 Giancarlo Giorgetti.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Antonino Salvatore GERMANÀ (PdL), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sulla proposta di legge n. 3921 che ha come obiettivo la riforma della legge n. 196 del 2009 recante la nuova disciplina di contabilità e finanza pubblica.

L'intervento riformatore si è reso indispensabile a seguito della decisioni assunte dalle istituzioni dell'Unione Europea che hanno previsto l'introduzione di un nuovo apparato di strumenti e di procedure per

il coordinamento « *ex ante* » delle politiche economiche nazionali degli Stati membri.

In particolare, fa presente che la nuova disciplina comunitaria è incentrata sul cosiddetto « semestre europeo », vale a dire su una procedura organica, volta alla realizzazione di un coordinamento comunitario preventivo delle politiche economiche e di bilancio degli Stati membri, da realizzare attraverso una discussione, a livello europeo, sulle politiche nazionali e sui principali interventi di riforma, che ne anticipi gli effetti economico-finanziari. A tale fine, nell'ambito del « semestre europeo », sono previste la presentazione contestuale da parte degli Stati membri e la valutazione simultanea da parte della Commissione europea dei programmi di stabilità o di convergenza (PSC) e dei programmi nazionali di riforma (PNR).

Senza dilungarsi sugli aspetti più strettamente procedurali e sulla tempistica in cui si sostanzia e si articola, in concreto, il « semestre europeo », fa notare che essi si inseriscono in un più ampio quadro di misure e strumenti assunti in ambito europeo, a fronte della crisi economica e finanziaria internazionale, volte al rafforzamento della *governance* europea (che include anche nuovi meccanismi sanzionatori), sia per quanto concerne la sorveglianza sulla situazione macro-economica degli Stati membri sia per quanto concerne l'applicazione più rigorosa del Patto di stabilità e crescita.

Concludendo queste considerazioni generali, osserva quindi che l'impianto complessivo della legge n. 196 del 2009 conserva piena validità e che la proposta di legge in esame si limita ad introdurre modifiche puntuali volte a tenere conto delle nuove procedure europee e a consentire un pieno controllo dei conti pubblici.

Fa infine presente che la proposta di legge in esame, di iniziativa parlamentare, è stata sottoscritta dai rappresentanti di tutti i Gruppi presenti in Commissione, coerentemente con lo spirito *bipartisan* che ha contraddistinto l'esame e l'approvazione della richiamata legge di contabilità e finanza pubblica.

Passando alle materie di più specifica competenza della VIII Commissione, ritiene che sia utile richiamare in estrema sintesi le norme della legge n. 196 del 2009 che recavano disposizioni nelle materie di competenza della Commissione.

Si tratta, in primo luogo, dell'articolo 8, comma 4, che, per la spesa in conto capitale, conferiva al Patto di stabilità interno taluni elementi di flessibilità, permettendo che, nel dialogo fra il Governo e la Conferenza unificata, fosse consentito per ciascuna regione – fermo restando l'obiettivo di finanza pubblica per essa complessivamente determinato – di adattare per gli enti locali del rispettivo territorio le regole e i vincoli finanziari fissati dalla legge nazionale, in base alle diverse situazioni territoriali.

In secondo luogo, l'articolo 10, comma 9, della legge n. 196 del 2009, confermando quanto a suo tempo stabilito dalla *legge obiettivo*, prevedeva che il programma predisposto ai sensi dell'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetto « *Allegato infrastrutture* »), fosse allegato alla Decisione di Finanza Pubblica (si trattava del documento di programmazione economico finanziaria, almeno triennale, sostitutivo del precedente DPEF).

In terzo luogo, l'articolo 12, comma 4, della legge n. 196 del 2009 stabiliva che il Ministro dello sviluppo economico dovesse presentare annualmente alle Camere, in allegato alla Relazione sull'economia e la finanza pubblica, una relazione di sintesi sugli interventi realizzati nelle aree sottoutilizzate e sui risultati conseguiti, con particolare riguardo alla ricaduta occupazionale, alla coesione sociale e alla sostenibilità ambientale, nonché alla ripartizione territoriale degli interventi.

In quarto luogo, l'articolo 30, commi 8 e 9, della legge n. 196 del 2009 recavano, attraverso la previsione di una specifica delega legislativa, una nuova disciplina in materia di controlli, di monitoraggio e di informazione sui flussi di spesa pubblica per la realizzazione delle opere pubbliche e sullo stato di avanzamento dei relativi lavori.

In quinto luogo, l'articolo 36, comma 6, della legge n. 196 del 2009 stabiliva che il rendiconto generale dello Stato dovesse contenere, in apposito allegato, l'illustrazione delle risultanze delle spese relative ai programmi aventi natura o contenuti ambientali, allo scopo di evidenziare le risorse impiegate per finalità di valorizzazione, tutela, conservazione, ripristino e utilizzo sostenibile del patrimonio naturale.

Precisa che dal confronto fra le richiamate norme della legge n. 196 del 2009 e quelle contenute nella proposta di legge di riforma in esame, emerge — con riferimento alle sole disposizioni di stretto interesse della VIII Commissione — il quadro di seguito riportato.

La disposizione di cui all'articolo 8, comma 4, della legge n. 196 del 2009 resta confermata dall'articolo 5, comma 1, lettera *b*) numero 4), della proposta di legge di riforma in esame, anche se il momento dell'individuazione dei citati elementi di flessibilità territoriale del Patto di stabilità interno viene spostato da quello dell'approvazione del Documento di economia e finanza a quello dell'approvazione della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza.

Analogamente, la norma contenuta nell'articolo 10, comma 9, della legge n. 196 del 2009, viene confermata dall'articolo 1, comma 3, della proposta di legge di riforma in esame, salvo il fatto che il cosiddetto « *Allegato infrastrutture* » è posto a corredo della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza, anziché del Documento medesimo.

Quanto alla previsione contenuta nell'articolo 12, comma 4, della legge n. 196 del 2009, rilevo che, molto opportunamente, nella proposta di legge di riforma in esame si prevede che la prescritta relazione sugli interventi realizzati nelle aree sottoutilizzate sia allegata al Documento di economia e finanza anziché alla nuova versione Relazione generale sulla situazione economica del Paese.

Nessuna modifica è invece prevista nella proposta di legge di riforma in esame alle disposizioni previste dal richiamato

articolo 30, commi 8 e 9, della legge n. 196 del 2009. Al riguardo, osservo, tuttavia, che la delega prevista da tali norme è scaduta infruttuosamente il 1° gennaio scorso e che, pertanto, sarebbe opportuno acquisire l'orientamento del Governo in ordine ad una sua eventuale proroga.

Quanto, poi, alla disposizione di cui all'articolo 36, comma 6, della legge n. 196 del 2009, rileva che essa è mantenuta senza alcuna modifica dalla riforma recata dalla proposta di legge in esame.

In conclusione, nell'esprimere il suo convincimento sull'importanza del provvedimento in esame e sulla necessità di una sua sollecita approvazione, e nell'auspicare comunque delucidazioni da parte del Governo sulle modifiche di interesse della VIII Commissione introdotte dalla proposta di legge in esame, si riserva di presentare una proposta di parere dopo aver preso atto anche delle osservazioni che i colleghi vorranno formulare.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 1° febbraio 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI.

La seduta comincia alle 15.

Proposta di nomina del dottor Italo Cerise a presidente dell'Ente parco nazionale del Gran Paradiso. Nomina n. 94.

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

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Agostino GHIGLIA (PdL), *relatore*, sottolinea che la Commissione è chiamata ad

esprimere il parere – ai sensi dell’articolo 143, comma 4, del regolamento – sulla proposta di nomina del dottor Italo Cerise a Presidente dell’Ente nazionale del Gran Paradiso.

Fa presente che sulla persona del dottor Cerise, a norma dell’articolo 9, comma 3, della legge 6 dicembre 1991, n. 394, è stata acquisita l’intesa con le Regioni Piemonte e Valle D’Aosta.

Osserva che il designato alla carica di Presidente dell’Ente nazionale del Gran Paradiso, oltre ad essere pienamente radicato nel territorio in cui insiste il Parco, vanta un *curriculum* degno di particolare rilievo: già laureato in scienze forestali, il dottor Cerise ha maturato una significativa esperienza nei settori della difesa del suolo, della tutela dell’ambiente e della pianificazione territoriale, in particolare del territorio del Parco Nazionale gran Paradiso.

Per queste ragioni, propone che la Commissione si esprima favorevolmente sulla proposta di nomina in esame.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell’esame del provvedimento ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.05.

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

Martedì 1° febbraio 2011.

L’ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.05 alle 15.10.

RISOLUZIONI

Martedì 1° febbraio 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Interviene il Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, Stefania Prestigiacomo, ed il viceministro per le infrastrutture e i trasporti, Roberto Castelli.

La seduta comincia alle 15.15.

7-00465 Mariani: sull’applicazione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta di Anas Spa.

7-00475 Guido Dussin: sull’introduzione del pedaggio nel tratto di strada Firenze-Siena.

(Discussione congiunta e rinvio).

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, comunica che, se non vi sono obiezioni, la discussione delle risoluzioni in titolo si svolgerà congiuntamente, trattandosi di risoluzioni che vertono sulla identica materia.

Franco CECCUZZI (PD) illustra il testo della risoluzione di cui è cofirmatario, denunciando in primo luogo il fatto che il Governo in carica abbia sottratto 60 degli 80 milioni di euro a suo tempo stanziati dal Governo Prodi per l’ammodernamento e la messa in sicurezza della Siena-Firenze. Giudica, inoltre, inaccettabile che il Governo in carica abbia deciso il pedaggiamento di un’infrastruttura stradale, come quella in discorso, che è stata costruita nel 1967 e che non possiede i requisiti tecnici che qualificano le infrastrutture stradali come raccordi autostradali. Stigmatizza altresì il deplorabile stato finanziario in cui versa, per colpa delle scelte adottate dal Governo in carica, il compartimento ANAS della Toscana al quale sono, fra l’altro, negati gli oltre 50 milioni di euro necessari non per l’ammodernamento e la messa in sicurezza, ma solo per la manutenzione della Siena-Firenze. Evidenzia quindi la drastica riduzione da parte del Governo delle risorse a disposizione dell’ANAS per l’espletamento dei compiti istituzionali (a vantaggio di progetti inutili e propagandistici come la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina), cui il Governo tenta di far fronte oggi con l’introduzione del tutto ingiustificata di nuovi pedaggi autostradali e, quindi, di fatto, scaricando sui cittadini il costo di scelte politiche velleitarie e propagandistiche.

Conclude, quindi, chiedendo al Governo di accogliere gli impegni contenuti nella risoluzione di cui è cofirmatario, esprimendosi chiaramente in ordine alla sospensione di ogni decisione relativa all'inserimento della Siena-Firenze nell'elenco delle infrastrutture stradali che saranno sottoposte a pedaggiamento; alla convocazione di un tavolo di confronto con i rappresentanti delle istituzioni regionali e territoriali, nonché dei soggetti privati interessati, al fine di giungere al più presto alla definizione progettuale, attraverso lo strumento della finanza di progetto, di tutti gli interventi necessari alla completa messa in sicurezza e ammodernamento della strada in questione; al differimento, ad un momento successivo alla realizzazione di tali interventi, delle richiamate decisioni relative all'introduzione del pedaggiamento, fermo restando che i relativi introiti dovranno servire a remunerare gli investimenti privati messi in campo e, per l'eventuale parte rimanente, a mantenere, ammodernare e mettere in sicurezza la rete stradale ANAS della regione Toscana. Infine fa presente l'opportunità di procedere ad audizioni nell'ambito della discussione delle risoluzioni in titolo.

Raffaella MARIANI (PD), nell'associarsi pienamente a quanto detto dall'onorevole Ceccuzzi, denuncia il rischio che, all'esito delle scelte adottate dalla maggioranza e dal Governo in materia di pedaggiamento delle infrastrutture stradali gestite direttamente dall'ANAS, tutto si risolva nella surrettizia introduzione di una nuova pesante tassa a carico dei cittadini e degli imprenditori che ogni giorno si trovano a percorrere tali strade.

Anche per questa ragione, richiama il Governo ad assumersi le proprie responsabilità di fronte ai cittadini utenti e ai territori, senza « nascondersi » dietro le competenze dell'ANAS, dicendo chiaramente su quali strade intenda introdurre i nuovi pedaggi e su quali strade, a partire dalla Siena-Firenze, tali pedaggi siano invece da escludersi.

Conclude, denunciando, da un lato, la gravità della eventuale decisione di pedaggiare la Siena-Firenze, quantomeno prima del completamento degli interventi per il suo ammodernamento e messa in sicurezza, dall'altro, il rischio altrettanto grave che gli introiti degli eventuali pedaggi siano sottratti ai territori e utilizzati per altri scopi e in altre aree.

Ermete REALACCI (PD), nell'annunciare di voler sottoscrivere la risoluzione Mariani n. 7-00465, si associa alla richiesta già formulata da altri colleghi che la Commissione svolga un breve ciclo di audizioni nell'ambito della discussione degli atti di indirizzo in titolo.

Alessio BONCIANI (Pdl) ritiene che i colleghi dell'opposizione stiano ponendo in modo strumentale la questione dell'eventuale pedaggiamento della Siena-Firenze. A suo avviso, infatti, occorrerebbe riconoscere anzitutto che nessuno, non solo l'opposizione, ma neppure il Governo o la maggioranza, è favore al pedaggiamento fine a se stesso, per « ragioni di cassa ». Allo stesso tempo, occorrerebbe fare uno sforzo di responsabilità ed ammettere — come, del resto, ha fatto in questi giorni, pubblicamente, anche il presidente della regione Toscana — che, stante l'attuale congiuntura economica e finanziaria del Paese, se davvero si vogliono reperire le risorse necessarie all'ammodernamento e alla messa in sicurezza di questa, come di tante altre infrastrutture stradali, lo strumento del pedaggiamento non può essere escluso in modo pregiudiziale.

Armando DIONISI (UdC) annuncia di voler sottoscrivere la risoluzione Mariani n. 7-00465. Sottolinea, quindi, che tale atto, al di là del caso specifico e rilevante della Siena-Firenze, pone la necessità di mettere in discussione la scelta sbagliata fatta dal Governo di procedere al pedaggiamento di tutti i raccordi autostradali a diretta gestione ANAS per far fronte al dirottamento di ingentissime risorse dal bilancio dell'ANAS alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Conclude,

richiamando la presa di posizione contro i pedaggi che viene dai cittadini e dai territori ed annunciando che il suo gruppo, a partire dal caso del Grande Raccordo Anulare di Roma, intende sostenere con forza tale presa di posizione delle popolazioni coinvolte.

Alessandro BRATTI (PD), nell'esprimere piena condivisione per le osservazioni critiche svolte dai deputati di opposizione in ordine all'ipotesi di pedaggiamento della Siena-Firenze, fa presente di aver presentato un atto di indirizzo che affronta la questione generale dei pedaggiamenti delle tratte autostradali e stradali a diretta gestione ANAS, di cui chiederà nella sede opportuna l'avvio della discussione.

Sergio Michele PIFFARI (IdV), nell'annunciare di voler sottoscrivere la risoluzione Mariani n. 7-00465, ringrazia i presentatori per aver posto le condizioni per tornare a dibattere sulla grave scelta operata dal Governo in carica Governo di consentire, a danno dei cittadini e delle imprese utenti, il pedaggiamento dei 1.300 chilometri di strade e autostradale gestite dall'ANAS per far fronte agli inaccettabili tagli che hanno riportato il settore delle infrastrutture alla deplorabile condizione dell'inizio degli anni '80.

Il viceministro Roberto CASTELLI afferma che quello in discussione, al di là del caso specifico della Siena-Firenze, è un tema cruciale per la modernizzazione del Paese e anche per la modernizzazione della cultura delle forze politiche. Sotto questo profilo, ritiene che le prese di posizione dei deputati delle forze di opposizione riflettano la vecchia cultura politica che imponeva alla fiscalità generale di farsi carico della realizzazione e della manutenzione di tutte le infrastrutture stradali. In tal senso rivendica la scelta strategica del Governo di coinvolgere i soggetti privati nella realizzazione delle infrastrutture, come è avvenuto per la Bre-Be-Mi o per la Pedemontana lombarda, e di fondare una nuova politica di

ammmodernamento e messa in sicurezza della rete stradale e autostradale nazionale sulla effettiva partecipazione degli utenti – attraverso il pagamento dei pedaggi – ai costi di gestione della rete stessa. Fa presente, infine, che la scelta adottata di procedere al pedaggiamento della rete autostradale ANAS è a suo avviso positiva anche sul piano dell'equità e della giustizia sociale, perché consente di superare antiche sperequazioni territoriali e trattamenti di favore di alcuni territori rispetto al resto del Paese. Per queste ragioni, giudica del tutto strumentali e infondate le accuse rivolte al Governo e alla maggioranza di avere avviato il pedaggiamento della rete autostradale ANAS per far fronte ai tagli di bilancio o per finanziare il Ponte sullo Stretto di Messina. Avviandosi alla conclusione, fa presente che proprio in questi giorni il Governo sta predisponendo il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri contenente l'elenco delle tratte da sottoporre a pedaggio e che, in questa sede, saranno valutate con attenzione tutte le proposte dirette ad introdurre misure di vantaggio per i pendolari o per altre categorie di utenti. Conclude informando che, per quanto riguarda il G.R.A. di Roma, i cittadini romani che lo utilizzano come tangenziale non dovranno pagare alcun pedaggio e che tale onere graverà solo sugli utenti autostradali di tale infrastruttura.

Alessandro BRATTI (PD) chiede al viceministro di precisare se tale misura sarà prevista solo per i cittadini romani o per tutti i cittadini italiani che utilizzano come tangenziali urbane le tratte autostradali sottoponibili a pedaggiamento.

Franco CECCUZZI (PD) chiede al viceministro Castelli se può confermare che, prima dell'emanazione del citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sia già stata effettuata la gara per la scelta della società cui affidare gli interventi strutturali necessari alla introduzione di pedaggi.

Il viceministro Roberto CASTELLI si riserva di fornire una risposta alle domande appena formulate dai deputati Bratti e Ceccuzzi.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

7-00393 Bratti, 7-00405 Zamparutti e 7-00479 Ghiglia: iniziative legislative per rendere immediatamente vincolanti i limiti legali di emissione in atmosfera di benzo(a)pirene.

(Seguito della discussione congiunta e conclusione).

La Commissione prosegue la discussione delle risoluzioni, rinviata nella seduta del 26 gennaio 2011.

Alessandro BRATTI (PD) illustra, anche a nome della collega Zamparutti, il testo unificato delle risoluzioni 7-00393 e 7-00405 (*vedi allegato*). Nel denunciare, quindi, il ritardo con il quale il Governo, dopo mesi di assenza, torna a confrontarsi sulla delicata questione posta dai citati atti di indirizzo, richiama il Governo ad una chiara assunzione di responsabilità, esprimendosi oggi, in modo limpido, sulla richiesta formulata nei citati atti di indirizzo di ripristinare il contenuto del decreto ministeriale del 1994 che fissava limiti cogenti alle emissioni di benzo(a)pirene e vincoli altrettanto stringenti all'adozione da parte degli organi competenti di misure capaci di contrastare efficacemente i gravi fenomeni di inquinamento ambientale e sanitario prodotti dalle emissioni di questo pericoloso inquinante. Conclude, giudicando negativamente il contenuto della risoluzione presentata dall'onorevole Ghiglia, che in sostanza non formula alcun indirizzo al Governo, lasciandolo del tutto libero di adottare o meno qualsivoglia provvedimento e, per questa ragione, negando una risposta alle giuste richieste di intervento che vengono dai cittadini e dai territori, a partire dall'area di Taranto,

colpiti dai gravi fenomeni di inquinamento prodotti dalle emissioni di benzo(a)pirene.

Il ministro Stefania PRESTIGIACOMO, nel ricordare il ruolo attivo svolto dal Governo sulla vicenda oggetto degli atti di indirizzo in titolo, fa presente che nessun atto, a partire dal decreto legislativo n. 155 del 2010, è stato adottato senza il pieno coinvolgimento dei rappresentanti degli enti territoriali e, ancor più, dei competenti organi parlamentari.

Ricorda, inoltre, che la decisione assunta dal Governo di adeguare la legislazione nazionale agli standard europei è stata assunta, oltre che con il consenso delle richiamate istituzioni rappresentative, anche con il conforto dei risultati di specifiche verifiche tecniche.

Tuttavia, riconoscendo che talune delle questioni affrontate dagli atti di indirizzo meriterebbero un supplemento di riflessione, dichiara la disponibilità del Governo a riapprofondire la materia. Pertanto esprime parere contrario sul testo unificato delle risoluzioni 7-00393 e 7-00405 e parere favorevole sulla risoluzione 7-00479 Ghiglia in quanto, a differenza del testo unificato, reca l'impegno a valutare l'opportunità di reintrodurre norme analoghe a quelle recate dal decreto legislativo n. 152 del 2007 in ordine al vincolo dell'obiettivo di qualità del benzo(a)pirene.

Elisabetta ZAMPARUTTI (PD) ribadisce la critica al Governo di essere rimasto assente per mesi dalla discussione sugli atti di indirizzo in esame, denunciando il carattere strumentale dell'iniziativa assunta dal Governo in occasione dell'emanazione del decreto legislativo n. 155 del 2010, quando, prendendo a pretesto il doveroso recepimento di una direttiva europea, ha provveduto ad abrogare il decreto ministeriale che poneva limiti stringenti alle emissioni di benzo(a)pirene, obbligando le aziende e gli enti locali ad assumere tutte le iniziative necessarie a tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini.

Sergio Michele PIFFARI (IdV) esprime pieno sostegno al testo unificato illustrato

dal collega Bratti. Nell'associarsi alla critica rivolta al Governo di essere rimasto per troppo tempo assente dal dibattito parlamentare, chiede al ministro Prestigiacomo di assumersi fino in fondo la responsabilità di dare o di negare una risposta alle giuste richieste che vengono dalle popolazioni e dai territori colpiti dai gravi fenomeni di inquinamento prodotti dalle emissioni di benzo(a)pirene.

Agostino GHIGLIA (PdL) denuncia anzitutto il tentativo strumentale dei deputati di opposizione volto a mettere in dubbio la volontà dei deputati della maggioranza e del Governo di dare risposta alle questioni poste dagli atti di indirizzo in esame. Esprime, anzi, il proprio rammarico per il fatto che la posizione dei presentatori delle risoluzioni n. 7-00393 e n. 7-00405 ha di fatto impedito di arrivare alla redazione di un testo condiviso che, senza vincolare irragionevolmente il Governo sul piano delle iniziative legislative, gli conferisse un chiaro mandato a riapprofondire nuovamente tutti gli aspetti della vicenda. Chiede infine la votazione per parti separate, nel senso di procedere inizialmente alla votazione delle premesse e del secondo impegno della sua risoluzione, identici alle premesse e al secondo impegno del testo unificato delle risoluzioni 7-00393 e n. 7-0040, per passare successivamente alla votazione del primo impegno recato dalla sua risoluzione.

Alessandro BRATTI (PD) ribadisce che, a suo avviso, né il Governo né la maggio-

ranza hanno davvero operato per arrivare alla definizione di un testo condiviso e giudica negativamente la presentazione da parte del collega Ghiglia di un atto di indirizzo che di fatto lascia insoluta la grave questione relativa alla lotta all'inquinamento da benzo(a)pirene.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, avverte che, a seguito della richiesta di votazione per parti separate avanzata dall'onorevole Ghiglia, dapprima saranno poste in votazione congiuntamente le identiche premesse e l'identico primo impegno del testo unificato delle risoluzioni Bratti 7-00393 e Zamparutti 7-00405 e della risoluzione Ghiglia 7-00479, e successivamente la Commissione sarà chiamata ad esprimersi, in ragione della data di presentazione degli atti, sul primo impegno del testo unificato delle risoluzioni Bratti 7-00393 e Zamparutti 7-00405. Avverte infine che, in caso di reiezione di quest'ultimo, sarà posto in votazione il primo impegno della risoluzione Ghiglia 7-00479.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva le identiche premesse e l'identico secondo impegno del testo unificato delle risoluzioni Bratti 7-00393 e Zamparutti 7-00405 e della risoluzione Ghiglia 7-00479. Respinge il primo impegno del testo unificato delle risoluzioni Bratti 7-00393 e Zamparutti 7-00405. Approva quindi il primo impegno della risoluzione Ghiglia 7-00479.

La seduta termina alle 16.05.

ALLEGATO

Bratti 7-00393 e Zamparutti 7-00405 sulle iniziative legislative per rendere immediatamente vincolanti i limiti legali di emissione in atmosfera del benzo(a)pirene.

TESTO UNIFICATO

La VIII Commissione,

premesso che:

il benzo(a)pirene è il componente più tossico tra gli IPA (idrocarburi policiclici aromatici), è classificato dallo IARC nel gruppo 1 per pericolosità (« cancerogeno per l'uomo ») ed è immesso nell'atmosfera da combustioni industriali e da inquinamento da traffico;

al benzo(a)pirene è associato, secondo l'OMS, un rischio di incremento di 9 casi di cancro ai polmoni ogni 100 mila abitanti per ogni incremento di 1 nanogrammo a metro cubo della sua concentrazione nell'aria;

il benzo(a)pirene era inizialmente disciplinato dal decreto legislativo n. 152 del 2007 che dava attuazione alla direttiva 2004/107/CE sugli IPA e sul benzo(a)pirene, il quale, nel fissare per tale inquinante il raggiungimento del valore obiettivo di un nanogrammo a metro cubo entro il 31 dicembre 2012 per le aree urbane con meno di 150 mila abitanti, faceva salve le norme del decreto ministeriale 25 novembre 1994 per le aree urbane con oltre 150 mila abitanti per le

quali aveva pertanto confermato l'obiettivo di qualità (pari a 1 nanogrammo a metro cubo), previsto dal 1o gennaio 1999;

il decreto legislativo n. 155 del 2010, abrogando il decreto legislativo n. 152 del 2007, nonché il citato decreto ministeriale 25 novembre 1994, ha eliminato il richiamato obiettivo di qualità dal 1o gennaio 1999 per le aree urbane con oltre 150 mila abitanti, prevedendo invece il raggiungimento in qualsiasi zona del « valore obiettivo », sempre di un nanogrammo al metro cubo, entro il 31 dicembre 2012,

impegna il Governo:

a) a reintrodurre le norme di cui al decreto legislativo n. 152 del 2007 in ordine al vincolo dell'obiettivo di qualità del benzo(a)pirene di un nanogrammo al metro cubo, già vigente a partire dal 1o gennaio 1999 per le aree urbane con più di 150 mila abitanti, con gli obblighi di intervento previsti dalla precedente normativa abrogata dal decreto legislativo n. 155 del 2010 in caso di superamento dell'obiettivo di qualità medesimo;

b) a valutare l'opportunità di estendere il vincolo del citato obiettivo di qualità per tutte le aree urbane.