

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Modifica dell'articolo 14-*bis* del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, in materia di termini di operatività del sistema informatico di controllo della tracciabilità dei rifiuti. C. 3885 Formisano e C. 3989 Lanzarin (*Esame e rinvio – Abbinamento della proposta di legge C. 4370*) 48

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Confindustria, di Rete Imprese Italia, di Confagricoltura, Coldiretti, Cia e Copagri sull'operatività del Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTR) 50

SEDE CONSULTIVA:

Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011. Doc. LVII, n. 4-*bis* (Parere alla V Commissione) (*Esame e rinvio*) 51

INTERROGAZIONI:

5-04406 Codurelli: Stanziamento delle risorse necessarie per gli interventi di adeguamento e ammodernamento della strada statale 38 54

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 56

5-05240 Marchioni: Realizzazione della variante alla ss 16 in provincia di Rimini 54

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 57

5-04904 Trappolino: Realizzazione di un nuovo casello autostradale e di un nuovo svincolo sull'A1 presso la città di Orvieto 54

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 58

SEDE REFERENTE

Giovedì 29 settembre 2011. — Presidenza del vicepresidente Salvatore MARGIOTTA.

La seduta comincia alle 13.55.

Modifica dell'articolo 14-*bis* del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, in materia di

termini di operatività del sistema informatico di controllo della tracciabilità dei rifiuti.

C. 3885 Formisano e C. 3989 Lanzarin.

(Esame e rinvio – Abbinamento della proposta di legge C. 4370).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Salvatore MARGIOTTA, *presidente*, fa presente che alla Commissione risulta assegnata anche la proposta di legge n. 4370 Formisano ed altri, recante « Modifiche al

decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, concernenti l'esclusione dei rifiuti urbani e speciali non pericolosi destinati al recupero, costituiti da rottami di ferro, acciaio, ghisa e metalli non ferrosi, dal sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti», la quale verte su una materia riconducibile a quella delle proposte di legge in titolo.

Pertanto propone di procedere, se non vi sono obiezioni, all'abbinamento della citata proposta di legge C. 4370 Formisano alle due proposte di legge all'esame della Commissione.

La Commissione consente.

Salvatore MARGIOTTA, *presidente*, in sostituzione del relatore impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, prima di illustrare l'identico contenuto delle due proposte di legge in titolo, ritiene opportuno fare una breve cronistoria della travagliata vicenda normativa che ha caratterizzato fin qui il percorso finalizzato all'istituzione del SISTRI, vale a dire del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, che a detta dei suoi ideatori, dovrebbe permettere l'informatizzazione dell'intera filiera dei rifiuti speciali a livello nazionale e dei rifiuti urbani per la regione Campania.

Al riguardo, ricorda anzitutto che il SISTRI venne progettato nella passata legislatura dal Governo di centrosinistra e introdotto nell'ordinamento dall'articolo 1, comma 1116, della legge finanziaria per il 2007 (legge n. 296 del 2006). Inoltre, proprio sul finire della XV legislatura, il decreto legislativo n. 4 del 2008 (cosiddetto «decreto correttivo del Codice ambientale»), modificando l'articolo 189 del Codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006) inseriva nello stesso articolo il comma 3-*bis* che stabiliva l'obbligo, senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, dell'installazione ed utilizzo di apparecchiature elettroniche per le categorie dei soggetti già obbligati alla predisposizione della documentazione cartacea in materia di rifiuti speciali. Successivamente, in questa legislatura, con l'articolo 14-*bis* del decreto legge n. 78 del 2009

sono state dettati – oltre alle modalità di finanziamento del SISTRI – i criteri cui avrebbe dovuto attenersi il decreto ministeriale di istituzione del nuovo sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti.

Il SISTRI è stato, quindi, effettivamente istituito con il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 17 dicembre 2009 al quale hanno fatto seguito alcuni ulteriori decreti ministeriali (DM 15 febbraio 2010, DM 9 luglio 2010, DM 28 settembre 2010, DM 22 dicembre 2010) che hanno in parte corretto il DM 17 dicembre 2009, oltre a disporre la proroga dell'entrata in vigore dello stesso decreto. Da ultimo, la normativa istitutiva del SISTRI è stata riunificata in un testo unico, il DM 18 febbraio 2011, n. 52.

Osserva, quindi, che le norme sul sistema sanzionatorio del SISTRI sono state, invece, introdotte dal decreto legislativo n. 205 del 2010, di recepimento della nuova direttiva quadro sui rifiuti (direttiva 2008/98/CE), come modificato dal successivo decreto legislativo n. 121 del 2011, che ha recepito nell'ordinamento interno la direttiva 2008/99/CE sulla tutela penale dell'ambiente.

A causa delle gravi difficoltà di funzionamento del nuovo sistema – ricordo che fra gli operatori del settore e nella pubblica opinione si è spesso parlato di «*caos SISTRI*» – ulteriori provvedimenti hanno previsto, oltre alle citate proroghe, scadenze differenziate di entrata in vigore del nuovo sistema. In tal senso, dapprima il DM del 26 maggio 2011 ha introdotto diverse scadenze temporali in base alla tipologia ed alle dimensioni delle aziende interessate e, successivamente, con il decreto legge n. 70 del 2011 (articolo 6, comma 2, lett. *f-octies*) è stata prevista una specifica proroga per i piccoli produttori di rifiuti speciali pericolosi (aziende fino a 10 dipendenti), ivi compresi quelli di cui all'articolo 212, comma 8, del Codice ambientale, per i quali l'operatività del SISTRI non potrà essere antecedente al 1° giugno 2012. Da ultimo è intervenuto il decreto legge n. 138 del 2011 (articolo 6, commi 2, 3 e 3-*bis*) che ha abolito l'en-

trata a regime a scaglioni disposta con il citato DM del 26 maggio 2011, prevedendo, invece, un'unica data dalla quale il SISTRI sarà operativo per tutti, ovvero dal 9 febbraio 2012 (ad eccezione dei piccoli produttori dei rifiuti pericolosi che hanno fino a 10 dipendenti). Le nuove disposizioni del decreto legge n. 138 del 2011 hanno, inoltre, introdotto anche alcune norme volte ad agevolare la progressiva entrata in operatività del SISTRI che prevedono: un *test* di operatività delle componenti *software* e *hardware* fino al 15 dicembre 2011; la possibilità, per gli operatori che producono esclusivamente rifiuti soggetti a ritiro obbligatorio da parte dei vari consorzi, di delegare ad essi gli adempimenti relativi al SISTRI; l'individuazione, con apposito DM, di specifiche tipologie di rifiuti privi di criticità ambientale ai quali applicare le procedure previste per i rifiuti speciali non pericolosi.

Infine, ricorda che nella *Gazzetta Ufficiale* n. 206 del 5 settembre 2011 è stato pubblicato l'Accordo Stato-Regioni del 27 luglio 2011 raggiunto in sede di Conferenza unificata per consentire l'accesso al SISTRI alle regioni, agli enti locali ed all'ISPRA.

Passa, quindi, ad illustrare il contenuto delle due proposte di legge in titolo, osservando anzitutto che ambedue risultano composte da un unico articolo, di identico contenuto, che, attraverso una novella all'articolo 14-*bis* del decreto legge n. 78 del 2009, dispongono che l'operatività del SISTRI non possa essere antecedente al 1° gennaio 2012, al fine di garantire un adeguato periodo transitorio volto a permettere agli operatori del settore di adeguarsi gradualmente ai nuovi adempimenti richiesti dal SISTRI. Le due proposte di legge prevedono, inoltre, che durante il periodo transitorio, i soggetti che aderiscono su base volontaria al SISTRI siano comunque obbligati alla tenuta dei registri di carico e scarico su cui devono annotare le informazioni sulle caratteristiche qualitative e quantitative dei rifiuti e del formulario di identificazione dei rifiuti, come previsto dagli articoli 190 e 193 del

Codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006), al fine di garantirne la tracciabilità.

Fa notare che la data del 1° gennaio 2012 risulta superata dagli ultimi provvedimenti di proroga dell'entrata in vigore del SISTRI, ed in particolare dal decreto legge n. 138 del 2011 (articolo 6, commi 2, 3 e 3-*bis*), come modificato dal Parlamento, che prevede la data del 9 febbraio 2012 per tutti i soggetti obbligati, ad eccezione dei piccoli produttori dei rifiuti pericolosi che hanno fino a 10 dipendenti, i quali sono obbligati ad aderire non prima del 1° giugno 2012 (come già previsto articolo 6, comma 2, lettera *f-octies*) del decreto-legge n. 70 del 2011). Ricorda peraltro che i piccoli produttori di rifiuti non pericolosi con meno di 10 dipendenti sono esclusi dall'obbligo di adesione. Occorre pertanto rivedere il testo delle due proposte di legge per rendere attuale il testo.

Da ultimo, fa presente che, come deliberato dall'Ufficio di presidenza della Commissione, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione del 21 settembre scorso, la Commissione procederà, nell'ambito dell'esame delle proposte di legge in titolo, allo svolgimento di un breve ciclo di audizioni informali dei principali operatori del settore, oltre ad effettuare una visita al Centro operativo SISTRI di Roma. Al riguardo, desidera esprimere l'auspicio e la convinzione che dallo svolgimento di tali attività conoscitive possano emergere utili spunti di riflessione e di proposta che sarà poi impegno del relatore tradurre in proposte integrative e migliorative del testo dei provvedimenti in esame.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.

AUDIZIONI INFORMALI

Giovedì 29 settembre 2011.

Audizione di rappresentanti di Confindustria, di Rete Imprese Italia, di Confagricoltura, Coldiretti,

Cia e Copagri sull'operatività del Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTR).

L'audizione informale è stata svolta dalle 14 alle 15.30.

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 29 settembre 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI.

La seduta comincia alle 15.30.**Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2011.**

Doc. LVII, n. 4-bis.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, avverte che l'ordine del giorno reca l'esame in sede consultiva della Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2011 (Doc. LVII, n. 4-bis).

Fa presente che alla Nota di aggiornamento è allegata una versione aggiornata del cosiddetto « Allegato Infrastrutture », vale a dire del Programma delle infrastrutture strategiche predisposto ai sensi dall'articolo 1 della legge n. 443 del 2001 (Doc. LVII, n. 4-bis – Allegato II).

La Nota di aggiornamento e l'allegata documentazione sono state assegnate alla V Commissione (Bilancio) e, per il parere, a tutte le altre Commissioni permanenti e alla Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Ricorda, peraltro, che, in considerazione del fatto che la Nota di aggiornamento risulta iscritta nel calendario dei lavori dell'Assemblea a partire dalla seduta dell'11 ottobre 2011 e che la V Commissione dovrebbe concludere il suo esame entro la giornata di giovedì, 6 ottobre prossimo, l'ufficio di presidenza

della Commissione, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione di ieri ha convenuto di concludere l'esame di tale provvedimento, con l'espressione del prescritto parere, entro la seduta di mercoledì, 5 ottobre 2011.

Manuela LANZARIN (LNP), *relatore*, ricorda che la Commissione avvia oggi l'esame della Nota di aggiornamento del DEF in relazione alle parti di competenza, che in particolare riguardano l'Allegato infrastrutture. Rilevo preliminarmente che l'Allegato in esame costituisce l'aggiornamento del 9° Allegato Infrastrutture del Documento di economia e finanza 2011 presentato nell'aprile 2011, che è stato approvato dal Parlamento con la risoluzione n. 6-00080 del 28 aprile 2011, ed è articolato in dieci paragrafi.

Osserva che il primo paragrafo ripercorre l'avvio della legislazione speciale, legge n. 443 del 2001 (cosiddetta « legge obiettivo »), che è stata oggetto di numerose rivisitazioni ed adeguamenti nel corso dell'ultimo decennio, al fine di adattarla ai nuovi contesti finanziari, procedurali e programmatici. Nel paragrafo si ravvisa la necessità di superare talune criticità che la « legge obiettivo » ha manifestato proponendo talune linee strategiche per una piena realizzabilità del Programma. Nel secondo paragrafo si ipotizza un nuovo approccio nella lettura del rapporto tra infrastruttura e territorio, identificando nel Progetto Organico Territoriale un nuovo strumento che può consentire di superare la frammentazione progettuale. Le opere infrastrutturali sono state, conseguentemente, raggruppate in progetti organici a seconda del contesto territoriale di riferimento.

Quanto alle disponibilità finanziarie, rileva che nel provvedimento si precisa l'opportunità di procedere ad alcune azioni che consentono l'attuazione del quadro programmatico contenuto nel 9° Allegato, tra le quali la definizione delle risorse non attivate dal Fondo Infrastrutture da assegnare ad interventi della Legge Obiettivo. In proposito, l'Allegato specifica che finora sono stati recuperati solo 336

Meuro per il Mo.S.E. e che si è in attesa di conoscere se esistano ancora disponibilità residue.

Sottolinea che inoltre è necessario definire le disponibilità finanziarie previste dall'articolo 2, comma 2-*novies*, del decreto legge 225/2010 che prevede, tra l'altro, la revoca, entro il 15 marzo 2011, dei fondi statali trasferiti/assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali per le quali non sia stato pubblicato il bando di gara per l'assegnazione dei lavori entro il quinto anno dal trasferimento o dall'assegnazione.

Rileva che, ugualmente, è necessaria l'attuazione dell'articolo 32 del decreto legge 98/2011 che disciplina i criteri per la revoca di finanziamenti destinati alle infrastrutture strategiche e che reca, al comma 1, risorse disponibili pari a 4.930 Meuro. In proposito, viene evidenziato come le recenti modifiche procedurali e programmatiche recate, da ultimo, dal decreto legge 98/2011 abbiano impatti significativi sul PIS: l'articolo 32 del citato decreto-legge n. 98 ha assegnato, infatti, non solo nuovi finanziamenti al PIS, ma ha anche operato una ottimizzazione delle risorse assegnate nel 2008 e non ancora spese, procedendo alla revoca dei finanziamenti ed alla contestuale confluenza delle disponibilità in un fondo aggiuntivo.

Per quanto riguarda le indicazioni del 9° Allegato, precisa che l'aggiornamento riguarda le attività di programmazione formalizzate dalla stipula delle intese generali quadro con le regioni, quelle riguardanti l'identificazione delle opere che confluiranno nel Piano per il Sud e l'aggiornamento del parco progetti funzionale alla sua completa identificazione, nonché le attività di programmazione derivanti dalla rivisitazione delle reti TEN-T.

Nell'ottavo paragrafo, sottolinea la necessità di un approfondimento delle variazioni in corso su scala comunitaria e di quelle che dovranno essere prese a livello nazionale, al fine di un maggior coinvolgimento di capitali privati nella costruzione delle infrastrutture. Per quanto concerne la nuova politica dell'Unione europea, si conferma l'attenzione dell'Italia per

la realizzazione dei collegamenti transfrontalieri, che sono il presupposto per la realizzazione del mercato unico.

Riferisce che il documento fornisce elementi in ordine alla revisione della rete TEN-T stradale e ferroviaria ed evidenzia la funzione strategica del pedaggio della rete stradale e della rete ferroviaria. Viene prospettata, inoltre, una nuova strategia finalizzata a valorizzare e rafforzare l'offerta portuale nazionale. Si prevede, infine, la definizione di action plans nell'offerta aeroportuale, ossia dei « piani attuativi mirati » in grado di adeguare l'intera rete aeroportuale alla crescita del traffico del prossimo ventennio. Si ritiene, inoltre, indispensabile, per migliorare la valutazione dell'efficacia degli investimenti, dare inizio ad una nuova stagione del monitoraggio degli interventi e delle azioni programmatiche e strategiche contenute nel documento – non collegato solo all'avanzamento fisico ed economico delle opere del Programma – che effettui a consuntivo, ed a partire dal 1° gennaio 2012, una rilettura delle reali esigenze del tessuto economico territoriale, rilettura da cui dovrebbero emergere le reali dinamiche economiche che generano o che attraggono spostamenti di persone e di merci. Tale rilettura si baserà su una metodologia che è illustrata nell'Allegato A in cui si prevede l'individuazione di indicatori: di dotazione di patrimonio infrastrutturale e di dotazione di servizi nonché di indicatori della domanda di spostamento passeggeri e merci.

Nel decimo paragrafo sono presentate le tabelle che forniscono il quadro delle rendicontazioni derivanti dagli obblighi di legge sull'avanzamento del PIS.

La Tabella 1 Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento Giugno 2011 contiene l'elenco di tutti gli interventi compresi nel PIS ed il relativo quadro finanziario (costo, disponibilità e fabbisogno residuo) aggiornato al mese di giugno 2011. Il costo totale delle opere indicato dalla Tabella 1 è pari a 233,2 miliardi di euro, di cui 99,3 disponibili e 133,9 da reperire.

Rispetto al documento di aprile si registrano talune variazioni negli aggregati finanziari delle singole opere considerate. Tali variazioni si riverberano sul costo totale del PIS che diminuisce di quasi 4 miliardi di euro, mentre per i finanziamenti totali disponibili si ha un aumento da 93,4 a 99,3 miliardi di euro (quasi 6 miliardi). Ciò determina, di conseguenza, una riduzione del fabbisogno residuo di poco inferiore a 10 miliardi di euro.

La Tabella 2 Quadro programmatico prioritario 2010 – 2013 indica le opere prioritarie da avviare, da cantierare e, ove possibile, completare, comprese quelle del Piano per il Sud, entro il 2013. Il costo totale delle opere « prioritarie » è di 123 miliardi di euro, di cui 72,2 ancora da reperire. Ricordo che, rispetto al documento di aprile, il costo delle opere prioritarie è aumentato di 8,3 miliardi, mentre le risorse disponibili sono cresciute da 43,5 a 50,8 miliardi.

Nella Tabella 3 Opere non comprese nella tabella 2 sono riportate le opere che – secondo quanto indica l'Allegato – non potranno essere realizzate entro il 2013, o perché completate, cantierate o comunque avviate, o perché sono opere con prevalente valenza regionale o che registrano un insufficiente avanzamento progettuale. La Tabella 1, pertanto, corrisponde alla sommatoria delle Tabelle 2 e 3.

La Tabella 4 Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013 espone l'elenco delle opere comprese nella Tabella 3 di valenza regionale che hanno già coperture diverse da fonte pubblica nazionale e che possono rientrare nella Tabella 2 solo a seguito di coinvolgimento finanziario delle Regioni. Il costo totale delle opere indicate è di 18,8 miliardi, mentre le risorse disponibili ammontano a 4 miliardi.

Il valore globale delle opere indicate nella Tabella 5 Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE è complessivamente pari a 132,6 miliardi.

La Tabella 6 Programma delle Infrastrutture Strategiche – Rendicontazione fondi FAS – Accelerazione e Infrastrutture non riguarda più, come avveniva nel

documento di aprile, lo stato di avanzamento dei lavori, ma la rendicontazione dei fondi FAS.

Ulteriori tabelle sono contenute nel quinto paragrafo.

La Tabella A Le opere completate e le opere avviate fornisce informazioni sullo stato di avanzamento degli interventi, definiti « chiave », del PIS. Tale tabella consente quindi di recuperare il contenuto informativo della tabella 6 del documento di aprile.

La Tabella B Le opere con finanziamenti privati e altri finanziamenti fornisce informazioni circa la presenza di risorse private e pubbliche in interventi in corso e di prossimo avvio.

La Tabella C Le risorse assegnate e da assegnare ai progetti realizzati tramite il ricorso ai lotti costruttivi fornisce il quadro delle assegnazioni effettuate dal CIPE alle seguenti opere realizzate per lotti costruttivi ai sensi dell'articolo 2, comma 232, della L. 191/2009: Linea AV/AC Milano Verona: tratta Treviglio Brescia; Asse Monaco Verona Galleria di base del Brennero (Parte italiana); Linea AV/AC Milano Genova: terzo Valico dei Giovi.

Nel sesto paragrafo sono poi presentate due tabelle che illustrano gli effetti dell'articolo 32 del decreto-legge 98/2011 (convertito dalla L. 111/2011).

La Tabella D Elenco opere confermate: legge 111/2011, art 32, comma 7 indica la lista dei finanziamenti confermati dal MIT delle opere con finanziamenti assegnati dal CIPE alla data del 31 dicembre 2008. Per queste assegnazioni, qualora il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti non avvenga entro il 31 dicembre 2011, si procederà a revoca e contestuale confluenza nel fondo individuato dal comma 6 dell'art 32 del decreto-legge 98/2011. L'importo totale delle assegnazioni indicate in tabella è pari a 3.710,05 Meuro.

La Tabella E Legge 111/2011, art 32, comma 2,3 e 4 indica le opere per le quali si procede da subito alla revoca dei finanziamenti a causa dell'applicazione del comma 6 dell'art 32 del decreto-legge 98/2011. L'importo totale della tabella

(pari a 127,36 Meuro) rappresenta la prima quantificazione del fondo alimentato dalla revoca dei finanziamenti.

In conclusione, si riserva di presentare la prossima settimana una proposta di parere che tenga conto anche degli elementi emersi nel corso del dibattito.

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

La seduta termina alle 15.40.

INTERROGAZIONI

Giovedì 29 settembre 2011. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Aurelio Salvatore Misiti.

La seduta comincia alle 15.40.

5-04406 Codurelli: Stanziamento delle risorse necessarie per gli interventi di adeguamento e ammodernamento della strada statale 38.

Il sottosegretario Aurelio Salvatore MISITI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Lucia CODURELLI (PD), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal sottosegretario in quanto la ritiene contraddittoria rispetto ai dati acquisiti dal Ministro Matteoli e dal Viceministro Castelli nel corso della visita che effettuarono, nel marzo scorso, ai cantieri dell'infrastruttura cui si riferisce l'interrogazione in titolo. In tale occasione, rammenta, il Ministro Matteoli si impegnò ad attivare, in una riunione del CIPE che si sarebbe svolta nel mese di maggio, uno stanziamento adeguato di risorse per l'esecuzione dei lavori. Deplora, pertanto, il mancato finanziamento delle opere in oggetto e segnala altresì che una parte di risorse è già stata erogata dai competenti enti locali,

ma risulta del tutto insufficiente l'operato del Ministero in ordine all'assegnazione delle restanti risorse.

5-05240 Marchioni: Realizzazione della variante alla ss 16 in provincia di Rimini.

Il sottosegretario Aurelio Salvatore MISITI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Elisa MARCHIONI (PD), replicando, prende atto della risposta fornita dal sottosegretario Misiti che ringrazia per la particolare sollecitudine. Riconosce che nella risposta sono contenuti utili elementi di conoscenza e di valutazione, a fronte dei quali ritiene opportuno ribadire che se è vero che nessuno può disconoscere l'importanza delle procedure di verifica e di controllo, è tuttavia inaccettabile che tali procedure durino per anni e anni, finendo per contrapporsi, di fatto, all'esigenza fondamentale di adeguare ed ammodernare un'infrastruttura stradale, come quella presa in considerazione nel proprio atto di sindacato ispettivo, fra le più importanti d'Italia per volumi di traffico e, purtroppo, anche per il livello degli incidenti stradali. Sottolinea, infine, che tale asse stradale rappresenta per alcuni mesi dell'anno l'immagine del Paese dinanzi a tutti i turisti che ne usufruiscono e anche questo elemento dovrebbe essere tenuto in assoluta considerazione dal Governo ai fini di una rapida esecuzione delle indispensabili opere di ammodernamento e di messa in sicurezza dell'infrastruttura.

5-04904 Trappolino: Realizzazione di un nuovo casello autostradale e di un nuovo svincolo sull'A1 presso la città di Orvieto.

Il sottosegretario Aurelio Salvatore MISITI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Carlo Emanuele TRAPPOLINO (PD), replicando, si dichiara parzialmente sod-

disfatto della risposta che fornisce elementi di conoscenza nuovi e importanti in ordine alla questione segnalata dalla propria interrogazione. Nel ricordare, altresì, che sia da parte dell'amministrazione provinciale che di quella regionale sono stati posti in essere gli adempimenti necessari per l'esecuzione delle opere connesse alla realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Orvieto, formula l'auspicio che allo scopo di conseguire l'obiettivo di un rapido completamento di tutte le opere ne-

cessarie, il Ministero delle infrastrutture voglia assumere il compito di coordinare le attività di tutti gli enti e dei soggetti coinvolti nella vicenda, a partire dalle amministrazioni comunali cui spetta la realizzazione delle opere di viabilità ordinaria circostante.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

5-04406 Codurelli: Stanziamento delle risorse necessarie per gli interventi di adeguamento e ammodernamento della strada statale 38.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con l'interrogazione indicata in oggetto, si chiede di conoscere le motivazioni per le quali non si è ancora provveduto ad approvare, con delibera CIPE, lo stanziamento necessario al completamento degli interventi di adeguamento ed ammodernamento della strada statale 38, ricompresa nelle opere di legge obiettivo.

Al riguardo, si forniscono alcuni elementi informativi sull'opera in oggetto.

Il CIPE, con delibera n. 151/2005, ha approvato il progetto definitivo dell'intervento « Accessibilità Valtellina – SS n. 38 – 1° lotto – variante di Morbegno » (dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Tartano) per un costo di 671,85 milioni di euro, rimandando a momento successivo l'assegnazione di un contributo di 140 milioni di euro – a carico delle risorse della « legge obiettivo » – per il completamento della copertura finanziaria di un 1° stralcio funzionale dell'opera del costo di circa 280 milioni di euro.

Successivamente, con delibera n. 75/2006, il CIPE destinava l'importo di 140 milioni di euro in termini di volume di investimento a valere sul contributo di cui dall'articolo 1, comma 78, lettera g) della legge n. 266/2005 (finanziaria 2006) riservato al « Sistema accessibilità Valtellina ».

Con delibera 31 gennaio 2008, n. 14, il CIPE ha disposto la variante al progetto definitivo « Accessibilità Valtellina: S.S. n. 38 – 1° lotto – variante di Morbegno » relativa al 20 stralcio, (dallo svincolo di Cosio allo svincolo del Tartano), il cui costo complessivo è pari a 195,478 milioni di euro. Per la realizzazione di detto intervento il CIPE, con la stessa delibera, ha approvato l'assegnazione all'ANAS, in

via programmatica, di un contributo pari a 60 milioni di euro in termini di volume di investimenti a valere sul contributo di cui all'articolo 2, comma 257 della legge n. 244/2007. Per la residua copertura del costo della tratta in variante sono stati indicati fondi della Regione Lombardia (63 milioni di euro), della Provincia di Sondrio (18 milioni di euro), di organismi ed enti territoriali (29 milioni di euro) e fondi disponibili sul primo stralcio (25 milioni di euro), per complessivi 135 milioni di euro. L'assegnazione definitiva del contributo di 60 milioni di euro veniva rinviata alla fase dell'approvazione del progetto definitivo della variante e comunque era subordinata all'assunzione di formali impegni che avrebbero assicurato l'effettiva disponibilità delle risorse della Regione Lombardia, della Provincia di Sondrio e degli Enti locali. Allo stato, non è stata trasmessa a questi Uffici alcuna documentazione in tal senso.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fa presente che i lavori relativi al 1° lotto, 1° stralcio sono in fase di collaudo mentre il progetto definitivo del 2° stralcio dovrà essere sottoposto all'approvazione del CIPE.

Il Ministero dell'economia e delle finanze, da parte sua, ha fatto presente, inoltre, in merito alla richiesta formulata nell'atto parlamentare di acquisire ulteriori risorse a valere delle disponibilità di cui all'articolo 46 del decreto-legge n. 78/2010, che il legislatore ha previsto la destinazione prioritaria di tali risorse al finanziamento del M.O.S.E. entro il limite massimo di quattrocento milioni di euro.

ALLEGATO 2

5-05240 Marchioni: Realizzazione della variante alla ss 16 in provincia di Rimini.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto all'Onorevole interrogante, l'ANAS ha predisposto il progetto definitivo della variante della strada statale 16, da Bellaria a Misano Adriatico, e ha trasmesso nel 2010 il progetto al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'avvio delle procedure di valutazione d'impatto ambientale (VIA).

Il relativo avviso è stato pubblicato sui quotidiani il 22 marzo 2010.

Il progetto prevede una strada extraurbana principale di categoria B, costituita da due corsie per senso di marcia, spartitraffico centrale ed intersezioni a livelli sfalsati, interamente su nuova sede, per uno sviluppo complessivo di 28 km.

Nell'ambito della procedura di VIA, enti locali, gruppi di cittadini e associazioni locali hanno richiesto, ai sensi della normativa vigente, di modificare il tracciato iniziale tra Bellaria e Rimini, sovrapponendo la nuova strada statale 16 alla Via Tolemaide di Rimini, al fine di ridurre l'occupazione di terreni agricoli e contenere le interferenze con le attività agricole esistenti.

L'ANAS ha predisposto un tracciato di massima con le modifiche richieste e, il 24 maggio 2011, lo ha inviato al Ministero

dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e agli altri enti competenti per le opportune valutazioni.

La Commissione VIA dopo aver esaminato il tracciato di massima della nuova soluzione progettuale ha ritenuto le modifiche apportate sostanziali e rilevanti, e pertanto il citato Ministero dell'ambiente, lo scorso 6 luglio, ha chiesto ad ANAS di integrare, con la modifica, il progetto definitivo del tratto iniziale di circa km 3 tra Bellaria e Rimini e di ripubblicare il nuovo progetto.

L'ANAS ha avviato, quindi, la redazione del progetto definitivo del tratto iniziale tra Bellaria e Rimini con la nuova strada statale 16 sulla sede della via Tolemaide, in maniera tale da consentire un corretto e completo confronto tra le diverse soluzioni.

Mi preme far presente, infine, che ANAS ha assicurato che non appena verrà completata l'elaborazione progettuale, pubblicherà, in tempi brevi, il nuovo progetto per dare ulteriore corso alla procedura di VIA presso la competente Commissione, che, ad oggi, risulta regolarmente operante.

ALLEGATO 3

5-04904 Trappolino: Realizzazione di un nuovo casello autostradale e di un nuovo svincolo sull'A1 presso la città di Orvieto.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La realizzazione del nuovo svincolo di Orvieto Nord, che dovrebbe ricadere approssimativamente al km 441 dell'autostrada A1, avrebbe la finalità di servire direttamente i vari Comuni (in particolare Orvieto, Allerona e Castel Viscardo) e le aree industriali concentrate nella zona a nord del centro abitato di Orvieto.

In merito allo stato dell'*iter* progettuale, faccio presente che l'ANAS ha rilasciato sul progetto definitivo, predisposto da Autostrade per l'Italia, la relativa validazione tecnica con prescrizioni.

La Società Concessionaria, recepite le prescrizioni dell'ANAS, ha redatto il progetto definitivo, finalizzato all'attivazione delle procedure per l'accertamento della conformità urbanistica dell'opera.

È altresì attivo un tavolo di lavoro tra l'ANAS, la Concessionaria ed il Comune di Orvieto, nel quale sono oggetto di discussione i presupposti necessari affinché la realizzazione dello svincolo possa avere uno sviluppo definitivo.

È, difatti, indispensabile che, contestualmente alla realizzazione dell'intervento, venga effettuato l'adeguamento della viabilità di collegamento tra il nuovo casello, i comuni che dovranno essere serviti, e le aree industriali esistenti o di prossima costruzione.

Tale adeguamento si rende indispensabile anche in considerazione del fatto che la realizzazione dello svincolo senza un contestuale potenziamento della viabilità ordinaria, nella quale lo stesso si inserisca, determinerebbe riflessi negativi sulla circolazione autostradale rendendo inutile o addirittura dannoso l'intervento stesso.

Orbene, il nuovo svincolo, secondo quanto comunicato anche da ANAS, risulta previsto negli strumenti urbanistici comunali, senza che siano stati tuttavia forniti ulteriori elementi sui piani di sviluppo delle aree limitrofe o sull'esistenza di progetti di adeguamento o potenziamento della viabilità ordinaria di collegamento, sia di carattere comunale che provinciale.

In un recente incontro con rappresentanti del Comune di Orvieto sono state condivise le linee operative ed è stata prefigurata, inoltre, la sottoscrizione, previa approvazione di ANAS, di un atto convenzionale che disciplini i prossimi passi realizzativi della nuova stazione di Orvieto Nord sulla A/1 da parte di Autostrade per l'Italia, contestualmente all'adeguamento, da parte degli enti locali, della viabilità ordinaria circostante, per assicurare che il sistema viabilistico venga completato con tempistiche coerenti.

Al riguardo, mi preme sottolineare che l'amministrazione comunale di Orvieto si è impegnata ad assumere un ruolo guida, raccogliendo ed organizzando gli impegni di tutti gli altri enti coinvolti, al fine di garantire una fattibilità certa dell'iniziativa e a definire, insieme ad ANAS e ad Autostrade per l'Italia, concessionaria della tratta autostradale, un programma delle attività con un testo convenzionale correlato.

Da parte del Dicastero che rappresento non posso che assicurare il massimo impegno al fine di pervenire in tempi certi e brevi, compatibilmente con i necessari adeguamenti precedentemente evidenziati, alla realizzazione dell'opera in questione.