

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione	39
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016. C. 4151 Governo, approvato dal Senato (Alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	39
ALLEGATO (<i>Proposta di parere alternativa presentata dal gruppo Movimento 5 Stelle</i>)	50

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2015/720 che modifica la direttiva 94/62/CE per quanto riguarda la riduzione dell'utilizzo di borse di plastica in materiale leggero. Atto n. 357 (<i>Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	44
Schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico. Atto n. 362 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	44
Schema di decreto legislativo recante disposizioni per l'armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico con la direttiva 2000/14/CE e con il regolamento (CE) n. 765/2008. Atto 363 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	47
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	49

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 14 dicembre 2016. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.

La seduta comincia alle 14.40.

Variazione nella composizione della Commissione.

Ermete REALACCI, *presidente*, comunica che il deputato Angelo CERA cessa di far parte del gruppo Area Popolare-NCD-Centristi per l'Italia ed entra a far parte del gruppo Misto-UDC. Comunica inoltre che i deputati Marco BERGONZI e Raffaele CALABRÒ cessano di far parte della Commissione mentre entrano a farne parte, per il gruppo Area Popolare-NCD-

centristi per l'Italia, il deputato Giuseppe CASTIGLIONE, e per il gruppo PD, il deputato Dario FRANCESCHINI.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016. C. 4151 Governo, approvato dal Senato.

(Alla III Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Enrico BORGHI (PD), *relatore*, ricorda che il disegno di legge in esame, già approvato dal Senato lo scorso 16 novembre 2016, autorizza la ratifica ed esecuzione di un complesso di atti costituito dall'Accordo italo-francese del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, dal Protocollo addizionale concernente la ripartizione dei costi dell'opera fra Italia e Francia, nonché dall'annesso Regolamento dei contratti. La relazione introduttiva che accompagna il disegno di legge di ratifica ribadisce l'importanza della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e in particolare della sezione transfrontaliera, in quanto l'opera comporterà la trasformazione dell'esistente linea di montagna Torino-Bardonecchia-Modane-Lione in una linea sostanzialmente pianeggiante – con una galleria di base a doppia canna di 57 km –, migliorando in modo notevole l'efficienza energetica, soprattutto per i pesanti treni merci che potranno usufruire di una linea ferroviaria con minimi dislivelli. L'opera concorre inoltre all'attuazione dei principi della Convenzione delle Alpi, firmata da tutti gli Stati dell'arco alpino (ratificata dall'Italia con la legge n. 403 del 1999), che assume il tema del riequilibrio modale come obiettivo primario per la salvaguardia di una zona particolarmente delicata quale è la regione alpina.

Ricorda che la linea Alta Velocità Torino-Lione è inserita nella Rete transeuropea dei trasporti TEN-T (*Trans-European Networks-Transport*), che l'Unione europea ha progettato con l'obiettivo di realizzare un'effettiva integrazione dei sistemi di trasporto nazionali in un sistema di trasporto europeo e quindi di favorire, attraverso la libera circolazione di persone e merci, il raggiungimento del mercato unico quale presupposto per la crescita economica e per la competitività dell'Europa. Nell'ambito di tale rete, la linea Torino-Lione si inserisce nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev, uno dei dieci corridoi ritenuti prioritari.

In tale prospettiva, l'Unione europea ha deciso di intervenire mediante cofinanzia-

mento nella realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione. In particolare, per le opere da realizzare entro il 2019, del valore totale di circa 1,9 miliardi di euro, secondo il *Grant Agreement* sottoscritto a dicembre 2015, Francia e Italia beneficeranno di un contributo europeo del 41,08 per cento, pari a 813,8 milioni di euro. L'UE ha inoltre individuato l'Italia per il ruolo di coordinatore del progetto e il promotore pubblico TELT (*Tunnel Euroalpin Lyon Turin*) in qualità di organo attuatore. L'accordo sottoscritto da Francia e Italia il 24 febbraio 2015 – oggetto del disegno di legge di ratifica – fa seguito a tre precedenti accordi stipulati nel 1996, nel 2001 e nel 2012, relativi rispettivamente agli studi di fattibilità, alla definizione del tracciato e alla decisione di realizzare la nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Sempre con l'Accordo del 2012 – ratificato dall'Italia con la legge 23 aprile 2014, n. 71 – si è previsto che tale linea ferroviaria fosse realizzata per fasi funzionali; la prima fase è stata individuata nella sezione transfrontaliera compresa tra Susa, in Italia, e Saint-Jean-de-Maurienne, in Francia.

Sulla base del progetto definitivo, presentato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 31 gennaio 2013 ed approvato dal CIPE il 20 febbraio 2015, la Torino-Lione consisterà, nel tratto italiano, in 12 km di galleria profonda e poco più di 3 km di sistemazioni in superficie nella piana di Susa, riutilizzando a destinazione ferroviaria l'autoporto esistente.

Su tali basi l'accordo, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 e composto da sette articoli, è volto ad avviare la realizzazione dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione affidandone la realizzazione al promotore pubblico Tunnel Euroalpin Lyon Turin (articolo 1) e rinviando la definizione del costo certificato del progetto ad un protocollo addizionale da definirsi fra i due Paesi (articolo 3). Soltanto dopo l'entrata in vigore del Protocollo addizionale il Promotore pubblico potrà dare corso all'aggiudicazione degli appalti per i lavori definitivi. L'accordo riafferma l'impegno

della parti a lottare contro i tentativi di infiltrazione mafiosa negli appalti pubblici e nella loro esecuzione, *in primis* dotando il Promotore pubblico di un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso al riguardo (articolo 2). Ricordo ai colleghi che tanto il Protocollo addizionale tanto il Regolamento dei contratti fanno parte del complesso di atti di cui il disegno di legge al nostro esame autorizza la ratifica. Tornando all'accordo, l'articolo 4, riaffermando la possibilità che il Promotore pubblico affidi a gestori competenti la funzione di stazione appaltante, precisa che tali convenzioni devono essere sottoposte alla commissione dei contratti (definita dal precedente accordo tra Francia ed Italia del 30 gennaio 2012), che ha un termine massimo di 90 giorni complessivi dalla data in cui è stata adita per l'espressione dei pareri (articolo 5). L'articolo 6 elimina il precedente termine di due anni per la modifica della convenzione del 1951 relativa alle stazioni internazionali di Modane e Ventimiglia e ai tratti di ferrovie comprese tra le stazioni e le frontiere italiane e francesi e per il conseguente trasferimento al Promotore pubblico del ruolo di gestore dell'infrastruttura della linea storica tra le stazioni di Bardonecchia e Modane (stazioni escluse). L'articolo 7 infine definisce le modalità di modifica dell'accordo, di risoluzione di controversie e arbitrati, nonché di ratifica ed entrata in vigore.

Come anticipato, il Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016, composto da una premessa e da quattro articoli, ha per oggetto la validazione del costo certificato del progetto e la definizione dei criteri di attualizzazione monetaria e di evoluzione dei costi dei fattori di produzione dei lavori. L'articolo 2, in particolare, quantifica il costo certificato e attualizzato pari a 8.300 milioni di euro, e definisce la relativa ripartizione fra le parti, che – sottratti il contributo dell'Unione europea e la quota finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie – è fissata nella misura del 57,9 per cento a carico dell'Italia e del 42,1 per cento a carico della Francia. Oltre la soglia del costo certifi-

cato del progetto, la ripartizione dei costi avverrà in parti uguali tra Italia e Francia. Tuttavia, eventuali costi aggiuntivi per il miglioramento della capacità sulla linea storica nel tratto tra Avigliana e Busso-leno, che superino la somma di 81 milioni di euro, saranno totalmente a carico della Parte italiana. L'attualizzazione è soggetta a verifica annuale fino al completamento dei lavori, sulla base di un apposito indice di riferimento.

Allo scopo di contrastare eventuali tentativi di infiltrazione mafiosa nella stipula e nell'esecuzione dei contratti – sia quelli conclusi dal promotore pubblico sia quelli intercorrenti fra i titolari dei contratti e i loro subappaltatori o subaffidatari – e come previsto dall'articolo 3 del Protocollo addizionale, è stato redatto un Regolamento dei contratti, ispirato alle migliori normative sulla materia vigenti in Italia e in Francia, in quanto compatibili con il diritto comunitario. Poiché gli Accordi precedentemente stipulati tra Italia e Francia per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione avevano previsto che la materia dell'aggiudicazione e dell'esecuzione dei contratti afferenti la sezione transfrontaliera dell'infrastruttura restasse disciplinata dal diritto pubblico francese a prescindere dal luogo (in territorio francese o italiano) di esecuzione del contratto, l'articolo 1 chiarisce che le norme antimafia contenute nel regolamento vanno a completare quelle di diritto francese, nel rispetto di quanto stabilito nell'Accordo siglato tra i due Paesi il 30 gennaio 2012.

In particolare, il Titolo III (articoli 4-13) disciplina i motivi per escludere le imprese dalla partecipazione, diretta o indiretta, alle procedure per la realizzazione dell'opera. Come stabilito dall'articolo 4, fatte salve le cause ostative previste dagli articoli 45 e 48 del Codice francese degli appalti, le cause di esclusione dalle procedure di aggiudicazione, ai sensi della parte A) dell'Allegato 1 al Regolamento, che ne costituisce parte integrante, replicano quelle stesse circostanze che, secondo la legislazione italiana, comportano un esito ostativo in quanto collegate all'ado-

zione di provvedimenti giudiziari per fatti riconducibili al giudizio, anche prognostico, di mafiosità del soggetto. Possono inoltre costituire alla stessa stregua causa di esclusione le situazioni gravemente indizianti sul controllo o il condizionamento dell'operatore economico da parte di organizzazioni criminali di tipo mafioso. Sempre all'articolo 4, sono elencati minutamente i soggetti cui possono riferirsi le verifiche delle situazioni ostative antimafia nell'ambito del diritto italiano e, nell'allegato 2 al Regolamento dei contratti, sono altresì individuati i soggetti di diritto civile e commerciale francese corrispondenti. Ad un'apposita commissione mista – denominata Struttura binazionale paritetica e, come previsto dall'articolo 5, costituita dal Prefetto di Torino e dal Prefetto designato dal governo francese, assistiti da funzionari amministrativi e da ufficiali delle forze dell'ordine – viene delegato il compito di assicurare le verifiche antimafia (le cui modalità di svolgimento sono disciplinate all'articolo 8) e di gestire la « Lista bianca » degli operatori economici nei cui confronti non siano emerse situazioni ostative (articolo 6). L'iscrizione alla lista consente di concludere, approvare e autorizzare i contratti, i subappalti e i subcontratti inerenti alla realizzazione della sezione transfrontaliera, nei quali figura l'operatore interessato.

Di rilievo è l'articolo 12 dedicato al monitoraggio finanziario dei pagamenti relativi ad appalti e subappalti collegati all'esecuzione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione: è previsto l'obbligo di utilizzazione di conti correnti bancari e postali dedicati e di speciali bonifici, il cui mancato utilizzo costituisce di per sé causa di risoluzione contrattuale. Il Promotore pubblico inoltre cura l'inserimento nei contratti di una clausola specifica con la quale gli operatori economici assumono gli obblighi di tracciamento finanziario, a pena di nullità assoluta del contratto. Oltre alla risoluzione del contratto, la violazione delle disposizioni dell'articolo 12 del Regolamento dei contratti comporta anche l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie.

Quanto al disegno di legge di ratifica in esame, esso si compone di quattro articoli: come di consueto, i primi due concernono rispettivamente l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 tra Italia e Francia, per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione; del Protocollo addizionale a detto Accordo, fatto a Venezia l'8 marzo 2016 e dell'annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016. L'articolo 3 – modificato durante l'esame al Senato con la formulazione di un nuovo comma 3 che ha assorbito i commi 3 e 4 del disegno di legge originario – contiene le disposizioni tecnico-finanziarie. In relazione a tali aspetti, la relazione allegata al provvedimento evidenzia come per la realizzazione dell'opera si provvederà, a legislazione vigente, per successivi lotti costruttivi non funzionali, impegnativi per le Parti nei soli limiti di finanziamento che il Governo renderà effettivamente disponibili, in coerenza con il cronoprogramma dei lavori.

Nel dettaglio, al comma 1, l'articolo 3 prevede che entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, il CIPE deliberi in ordine all'avvio dei lotti finanziati con le risorse già disponibili a legislazione vigente, che ammontano a 2.564,7 milioni di euro (si tratta delle risorse a tale scopo previste dal comma 208 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2013, successivamente ridotte dal decreto-legge n. 69 del 2013, convertito dalla legge n. 98 del 2013, e dalla legge di stabilità 2014). Il medesimo articolo, al comma 2, quantifica in poco più di 25.000 euro il totale degli oneri derivanti dal regolamento dei contratti, ascrivibili a spese di missione per i membri della struttura binazionale paritetica, nonché per l'effettuazione di visite ispettive nei cantieri di lavoro. A tali oneri si provvede mediante corrispondente riduzione della proiezione 2017-2018 del fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2016-2018 nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con parziale utilizzazione dell'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri. Il

comma 3 dell'articolo 3 stabilisce che il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base delle informazioni trasmesse dai Ministri competenti, provvede al monitoraggio degli oneri di realizzazione dell'opera e delle spese di missione al fine di prevenire l'eventuale verificarsi di scostamenti dell'andamento dei medesimi oneri rispetto alle previsioni. L'articolo 4, infine, prevede l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

Ciò premesso, propone di esprimere sul provvedimento in oggetto parere favorevole.

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che è stata presentata una proposta di parere alternativa da parte del gruppo M5S (*vedi allegato*) e che sarà posta in votazione solo qualora fosse respinta la proposta di parere presentata dal relatore.

Mirko BUSTO (M5S) preannuncia il voto contrario del gruppo M5S alla proposta di parere del relatore, rilevando che non sussiste la necessità di investire le limitate risorse del Paese per velocizzare di qualche decina di minuti il trasporto delle merci. Nel suggerire al nuovo Governo di sfruttare l'occasione per fare cose utili al Paese, ricorda a titolo esemplificativo che – come evidenziato anche nel corso dell'audizione del Cresme – se le stesse risorse fossero investite nella riqualificazione degli edifici si potrebbero creare diverse migliaia di nuovi posti di lavoro. Sottolinea infine, a ulteriore dimostrazione dell'inutilità dell'opera, che nell'immediato futuro saranno le idee a viaggiare piuttosto che le merci.

Alberto ZOLEZZI (M5S), ricorda che le diverse audizioni svolte sul tema hanno fatto chiarezza sulla realizzazione dell'opera, evidenziando – in modo comprensibile anche per chi abbia conseguito la sola licenza elementare – che gli oneri saranno per quattro quinti a carico del nostro Paese e che l'ammortamento avverrà in oltre un secolo, senza considerare

gli argomenti legati alle emissioni inquinanti o al ciclo di vita del progetto. Nel ricordare che è lì che le scorie nucleari attraversano il confine, ipotizza che la linea TAV Torino-Lione serva soprattutto al traffico delle scorie.

Silvia FREGOLENT (PD) ritiene che, in qualità di piemontese, non possa esimersi dall'intervenire a chiarimento di quanto sostenuto dai colleghi. Sottolinea che le scorie nucleari non transitano dalla val di Susa né dal valico del Frejus, ricorda a tale ultimo proposito che si tratta di un tunnel vetusto, essendo stato realizzato da Cavour e costruito gioco forza con tecniche superate, che non consentivano la realizzazione di trafori a livello di pianura, scavati alla base delle montagne. Nel rilevare che l'inquinamento è un tema molto caro al PD, oltre che molto serio per l'intera pianura padana, rileva come nella stessa zona si stia procedendo a scavare il tunnel autostradale nell'indifferenza degli ambientalisti. Ritenendo che per molto tempo ancora saranno le persone a spostarsi, considera importante rendere sempre migliori e più efficienti i collegamenti. Da ultimo, ricorda ai colleghi che le risorse dell'UE, essendo state messe a disposizione dell'Italia per la realizzazione della linea di alta velocità Torino-Lione, non potrebbero trovare altre destinazioni d'uso, nel caso in cui si decidesse di non procedere.

Claudia MANNINO (M5S) aggiunge ai numerosi argomenti avanzati contro la realizzazione della linea Torino-Lione l'evidente mancanza di standard comuni a livello nazionale per quanto riguarda il livello infrastrutturale del Paese. Rileva a tale proposito l'inutilità di chiarire come siano ridotte le linee ferroviarie italiane dalla Campania in giù, essendo cosa nota e di cui si è parlato in moltissime occasioni. Ribadisce pertanto che con la TAV non si risolve il problema dell'inadeguatezza della rete infrastrutturale italiana.

Enrico BORGHI (PD), *relatore*, interviene per precisare che, contrariamente a quanto sostenuto dal collega Zolezzi e

come si legge nel Protocollo addizionale all'accordo, la ripartizione fra le parti è fissata nella misura del 57,9 per cento a carico dell'Italia e del 42,1 per cento a carico della Francia.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole presentata dal relatore, risultando pertanto preclusa la proposta di parere alternativa presentata dal gruppo M5S.

La seduta termina alle 15.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 14 dicembre 2016. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.

La seduta comincia alle 15.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2015/720 che modifica la direttiva 94/62/CE per quanto riguarda la riduzione dell'utilizzo di borse di plastica in materiale leggero. Atto n. 357.

(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo rinviato nella seduta del 6 dicembre scorso.

Ermete REALACCI, *presidente*, constatando che non vi sono richieste di intervento, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico. Atto n. 362.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo in titolo.

Alessandro MAZZOLI (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione avvia l'esame dello schema di decreto legislativo che, in attuazione della delega contenuta all'articolo 19 della legge n. 161 del 2014 (Legge europea 2013-*bis*), reca disposizioni di armonizzazione della normativa nazionale con la direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Sulla base dei principi e criteri specifici di delega dettati dal citato articolo 19, lo schema introduce modifiche e integrazioni sia al decreto legislativo n. 194 del 2005, con cui si è data attuazione alla citata direttiva sia alla legge quadro sull'inquinamento acustico, la legge n. 447 del 1995. È inoltre introdotta una disciplina organica della figura del tecnico competente in acustica, per garantire uniformi condizioni di accesso alla professione, attraverso l'istituzione di un apposito elenco nazionale.

Con riferimento ai contenuti, il provvedimento si compone di 28 articoli, suddivisi in 8 capi e due allegati.

Secondo quanto riportato nella relazione illustrativa che accompagna il provvedimento, con il Capo I (articoli 1-6) — che modifica il decreto legislativo n. 194 del 2005 — si darebbe attuazione al criterio della coerenza degli interventi di contenimento e di abbattimento del rumore con i piani di azione, con le mappe acustiche e con le mappe acustiche strategiche previsti dalla direttiva sul rumore ambientale (criterio di delega di cui all'articolo 19, comma 2, lettera *a*) della legge europea 2013-*bis*).

L'articolo 1 introduce nel citato decreto legislativo la definizione di « zona silenziosa in aperta campagna » come una zona, esterna all'agglomerato, delimitata dalla regione territorialmente competente su proposta dell'autorità comunale, che non risente del rumore prodotto da infrastrutture di trasporto, da attività industriali o da attività ricreative. Lo scopo dell'intervento è quello di allineare la normativa nazionale con le definizioni contenute all'articolo 3 della citata diret-

tiva e di individuare l'autorità competente responsabile della delimitazione della suddetta zona.

L'articolo 2 (che interviene sull'articolo 3 del decreto legislativo n. 194) modifica la tempistica – introducendo, in linea con le previsioni della direttiva, una cadenza quinquennale a partire dal 2017 – per la trasmissione delle mappe acustiche degli agglomerati urbani, delle infrastrutture di interesse nazionale o di interesse di più regioni, e dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture. Il medesimo articolo introduce l'obbligo di redazione delle mappature acustiche secondo i criteri e le specifiche dettati dalla direttiva 2007/2/CE (Inspire), sulla base di linee guida adottate su proposta dell'Ispra. Ricordo che la direttiva Inspire si prefigge di garantire una condivisione omogenea di informazioni georeferenziate di carattere ambientale in dotazione alle istituzioni pubbliche degli Stati membri.

L'articolo 3 (intervenendo sull'articolo 4 del decreto legislativo n. 194) modifica la tempistica per la trasmissione dei piani d'azione degli agglomerati urbani, dei piani d'azione delle infrastrutture di interesse nazionale o di interesse di più regioni, dei piani di azione dei servizi pubblici di trasporto e delle relative infrastrutture introducendo, in linea con le previsioni della direttiva 2002/49/CE sul rumore ambientale, una cadenza quinquennale a partire dal 2018. L'articolo interviene, inoltre, sulla disciplina riguardante l'attività di verifica dei contenuti dei piani di azione, la definizione delle aree silenziose esterne agli agglomerati e il coordinamento dei piani d'azione dei servizi pubblici di trasporto e degli agglomerati.

L'articolo 4 (intervenendo sull'articolo 7 del decreto legislativo n. 194) modifica la tempistica per le comunicazioni delle regioni e delle province autonome territorialmente competenti e delle società e degli enti gestori di servizi pubblici di trasporto al Ministero dell'ambiente, nonché la tempistica per le comunicazioni del Ministero dell'ambiente alla Commissione europea, in materia di dati riguardanti gli

agglomerati, gli assi stradali e ferroviari principali, gli aeroporti principali, le mappe acustiche strategiche, le mappature acustiche e i piani d'azione.

L'articolo 5 aggiorna l'articolo 8 del decreto legislativo n. 194, per quanto riguarda i riferimenti normativi relativi all'informazione e consultazione del pubblico in materia ambientale.

L'articolo 6 (che modifica l'articolo 11 del decreto legislativo) interviene sulla disciplina delle sanzioni amministrative alle società e agli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, che non adempiono agli obblighi di trasmissione della mappatura acustica e dei piani d'azione, nonché di comunicazione dei relativi dati.

Secondo la relazione illustrativa, il Capo II (articoli 7 e 8) darebbe attuazione al recepimento nella normativa nazionale di ulteriori descrittori acustici e all'introduzione dei relativi metodi di determinazione (criterio di delega di cui all'articolo 19, comma 2, lettera *b*) della legge europea 2013-*bis*).

L'articolo 7 prevede, a decorrere dal 31 dicembre 2018, la sostituzione dell'allegato 2 del decreto legislativo n. 194 del 2005, con l'allegato alla direttiva 2015/996/UE, riguardante le modalità di determinazione delle grandezze acustiche.

L'articolo 8 istituisce presso il Ministero dell'ambiente una Commissione per la tutela dall'inquinamento acustico, con compiti di supporto tecnico-scientifico e ne stabilisce funzioni e composizione.

Il Capo III (articoli 9-15) – che interviene sulla legge quadro in materia di inquinamento acustico – darebbe attuazione al criterio di delega di cui all'articolo 19, comma 2, lettera *c*) della legge europea 2013-*bis*, che ha richiesto l'armonizzazione della normativa nazionale relativa alla disciplina delle sorgenti di rumore delle infrastrutture dei trasporti e degli impianti industriali.

In particolare, l'articolo 9 è principalmente volto ad introdurre nuove definizioni all'interno della legge quadro sull'in-

quinamento acustico n. 447 del 1995 (comma 1), nonché a chiarirne l'applicazione (comma 2).

L'articolo 10 precisa, con riferimento ad alcuni provvedimenti di attuazione della legge quadro sull'inquinamento acustico, che essi devono essere aggiornati e verificati non solamente in funzione di nuovi elementi conoscitivi o di nuove situazioni (come previsto dal testo vigente), ma anche a seguito di successive modifiche normative.

L'articolo 11 modifica la disciplina relativa alle modalità, alle finalità e ai termini di presentazione della relazione sullo stato acustico del comune e, al fine di favorire l'adozione di tale relazione, prevede che, in sede di concessione di contributi regionali o statali destinati ai comuni per il perseguimento degli obiettivi della legge quadro sull'inquinamento acustico, sia data priorità ai comuni che ottemperano all'obbligo di adozione della relazione stessa.

L'articolo 12 prevede che la valutazione di impatto acustico delle infrastrutture di trasporto (lineari, aeroportuali e marittime) deve considerare i casi di concorrenza tra le diverse infrastrutture interessate (nuovo comma 2-*bis* dell'articolo 8 della legge quadro sull'inquinamento acustico). Viene altresì soppressa la norma (recata dal comma 3-*bis* del medesimo articolo 8) che prevede la sostituzione della « relazione acustica » con un'apposita autocertificazione del tecnico abilitato, ai fini dell'esercizio dell'attività edilizia ovvero del rilascio del permesso di costruire, relativamente agli edifici adibiti a civile abitazione.

L'articolo 13 novella l'articolo 10 della legge quadro sull'inquinamento acustico, al fine di aggiornare in euro l'importo delle sanzioni amministrative previste dalla medesima legge per le violazioni delle disposizioni da essa recate, e di destinare il 70 per cento dei proventi derivanti dalle citate sanzioni ai comuni, per il finanziamento dei piani di risanamento acustico. Il medesimo articolo prevede inoltre l'applicazione delle predette sanzioni anche in caso di superamento del

valore limite di immissione e del valore limite specifico di immissione, secondo le nuove definizioni di cui all'articolo 2 della legge.

L'articolo 14 prevede la modifica, l'integrazione o l'abrogazione dei regolamenti ministeriali emanati in attuazione dell'articolo 11, comma 1, della legge quadro sull'inquinamento acustico, nonché l'emanazione di nuovi regolamenti al fine di disciplinare sorgenti di rumore attualmente non considerate dalla normativa o per le quali non siano ancora stati emanati i provvedimenti attuativi. Viene altresì previsto l'obbligo di aggiornare la citata disciplina regolamentare in funzione di modifiche normative o di nuovi elementi conoscitivi, secondo criteri di semplificazione.

L'articolo 15 attribuisce ai comuni le funzioni amministrative di controllo anche relativamente all'osservanza delle disposizioni previste dai regolamenti ministeriali di esecuzione dell'articolo 11 della legge quadro sull'inquinamento acustico, nonché delle norme statali e regionali dettate in applicazione della medesima legge.

Con il Capo IV (articoli 16 e 17) – che adegua la normativa nazionale alla disciplina del rumore prodotto nell'ambito dello svolgimento delle attività sportive – si darebbe attuazione al criterio di delega di cui all'articolo 19, comma 2, lettera d) della legge europea 2013-bis.

Gli articoli 16 e 17 prescrivono infatti l'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica n. 304 del 2001 (che disciplina le emissioni sonore prodotte nello svolgimento di attività motoristiche di autodromi, aviosuperfici, piste motoristiche di prova e per attività sportive, nonché quelle derivanti da luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile) alle disposizioni dello schema in esame.

Le norme del Capo V – che intende dare attuazione al criterio di delega di cui all'articolo 19, comma 2, lettera e) della legge europea 2013-bis – aggiungono gli impianti eolici nell'ambito della definizione di « sorgenti sonore fisse » dettata dalla legge quadro (articolo 18) e, conse-

guentemente, prevedono l'emanazione di un apposito decreto del Ministro dell'ambiente (adottato di concerto con i Ministri dello sviluppo economico, della salute e delle infrastrutture e dei trasporti) finalizzato alla determinazione dei criteri per la misurazione del rumore emesso da tali impianti eolici e per il contenimento dell'inquinamento acustico dagli stessi prodotto (articolo 19).

In linea con la direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi del mercato interno, il Capo VI (articoli da 20 a 25) – che intende dare attuazione al criterio di delega di cui all'articolo 19, comma 2, lettera *f*) della legge europea 2013-*bis* – interviene a modificare la disciplina dell'attività e della formazione della figura professionale di tecnico competente in materia di acustica. Con il testo proposto è stata prevista la possibilità di esercizio della professione anche per i cittadini comunitari, attualmente non prevista dalle disposizioni della legge quadro e dei relativi decreti attuativi, garantendo al contempo l'equiparazione delle professionalità e delle competenze tra i diversi soggetti provenienti da Stati membri e mantenendo un alto profilo professionale dei tecnici abilitati alla professione di tecnico competente in acustica.

Parimenti, si è proceduto a una migliore definizione dei titoli e delle professionalità richieste per lo svolgimento della professione di tecnico competente in acustica e dei requisiti di base necessari allo svolgimento di tale professione, in maniera da garantire anche livelli di tutela essenziali per la formazione continua e l'attivazione dei tirocini.

Il Capo VII (costituito dal solo articolo 26) intende dare attuazione al criterio di delega di cui all'articolo 19, comma 2, lettera *h*) della legge europea 2013-*bis*, intervenendo in materia di criteri di sostenibilità economica. Si prevede infatti che la sostenibilità economica degli obiettivi della legge quadro sull'inquinamento acustico relativamente agli interventi di contenimento e di abbattimento del rumore sia disciplinata sulla base di specifici criteri, concernenti anche le modalità di intervento in ambienti destinati ad attività

produttive, adottati con decreto del Ministero dell'ambiente, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico dello sviluppo e delle infrastrutture e dei trasporti. Tali criteri dovranno prendere in considerazione anche gli aspetti di tipo strategico e di carattere urbanistico e paesaggistico, dei quali si dovrà tenere conto nella progettazione e realizzazione di piani di risanamento. Si prevede inoltre di tener conto degli indirizzi emanati dalla Commissione europea e, in ambito nazionale, delle norme tecniche prodotte dagli enti di normazione in materia. Il Capo VIII, con gli articoli 27 e 28 reca le disposizioni finali.

In conclusione, si riserva di presentare una proposta di parere da sottoporre ai colleghi all'esito del dibattito.

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che, prima di poter esprimere il parere sullo schema in esame, occorrerà attendere il prescritto parere della Conferenza unificata. Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni per l'armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico con la direttiva 2000/14/CE e con il regolamento (CE) n. 765/2008. Atto 363.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo in titolo.

Alessandro MAZZOLI (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione avvia l'esame dello schema di decreto legislativo che, in attuazione della delega contenuta all'articolo 19 della legge n. 161 del 2014 (Legge europea 2013-*bis*), reca disposizioni di armonizzazione della normativa nazionale con la direttiva 2000/14/CE relativa all'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto.

In particolare, lo schema di decreto è adottato sulla base delle lettere *i*), *l*) e *m*) del medesimo articolo, che prevedono rispettivamente: l'adeguamento della disciplina riguardante la gestione e il periodo di validità dell'autorizzazione degli organismi di certificazione, previsti dalla citata direttiva, alla luce del nuovo *iter* di accreditamento ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato; l'armonizzazione della normativa nazionale con la direttiva 2000/14/CE per quanto concerne le competenze delle persone fisiche e giuridiche che mettono a disposizione sul mercato macchine e attrezzature destinate a funzionare all'aperto; l'adeguamento del regime sanzionatorio in caso di mancato rispetto del livello di potenza sonora garantito previsto dalla direttiva 2000/14/CE, nonché la definizione delle modalità di utilizzo dei proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni previste.

A tal fine lo schema – composto da 7 articoli – interviene a modificare il decreto legislativo 4 settembre 2002, n. 262, con cui è stata data attuazione nella normativa nazionale alla direttiva in questione.

L'articolo 1, integrando con un ulteriore comma l'articolo 3 del citato decreto legislativo, prevede che, nei casi in cui il fabbricante non sia stabilito nell'Unione europea e non abbia individuato il mandatario, gli obblighi previsti dal medesimo decreto legislativo gravano su chiunque, persona fisica o giuridica, immetta in commercio o metta in servizio le macchine e attrezzature in territorio italiano.

L'articolo 2 interviene sulla disciplina degli organismi di certificazione, prevedendo che essi svolgano le procedure di valutazione di conformità di macchine ed attrezzature, prima della loro immissione in commercio o in servizio. A tal fine avranno bisogno di un accreditamento, che sarà effettuato da un organismo nazionale di accreditamento previa verifica dei requisiti minimi necessari. Lo svolgimento di attività di valutazione di confor-

mità da parte degli organismi di certificazione così accreditati è subordinato ad apposita autorizzazione rilasciata con decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, su istanza degli organismi interessati. L'autorizzazione sarà valida fino alla data di scadenza indicata nel certificato di accreditamento. Il Ministero dell'ambiente comunica al Ministero dello sviluppo economico il rilascio delle autorizzazioni, nonché le eventuali revoche e sospensioni, ai fini della notifica alla Commissione europea.

L'articolo 3 stabilisce che gli allegati al decreto legislativo n. 262/2002 possono essere modificati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, avente valore regolamentare.

L'articolo 4 – novellando l'articolo 15 del decreto legislativo n. 262 del 2002 – introduce un'apposita sanzione amministrativa pecuniaria per il fabbricante, il mandatario o il soggetto che immette in commercio o mette in servizio macchine o attrezzature, per le quali è stato accertato il superamento del livello di potenza sonora garantito. Il medesimo articolo prevede che le attività di accertamento, contestazione e notificazione delle violazioni siano svolte dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA). In merito all'articolo 4 segnalo che – quanto al contenuto del criterio di delega di cui all'articolo 19, comma 2, lettera *m*, della legge n. 161 del 2014 – non sembra sia stata affrontata anche la definizione delle modalità di utilizzo dei proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni.

L'articolo 5 reca modifiche all'Allegato IX del decreto legislativo n. 262 del 2002. Con riguardo alla Parte A dell'allegato, relativa ai requisiti minimi degli organismi di certificazione, sono introdotte le seguenti modifiche: i requisiti minimi sono riferiti all'accREDITAMENTO degli organismi di certificazione e non più alla loro designazione; gli organismi di certificazione – in aggiunta ai requisiti già fissati – dovranno essere in possesso di un fonometro

e un calibratore di una determinata classe, microfoni in campo libero, una stazione meteo; al personale incaricato dei controlli sarà richiesta la qualifica di tecnico competente in acustica ambientale oppure l'attestazione di frequenza con profitto di un corso di formazione in materia di acustica ambientale.

Con riguardo alla Parte B dell'allegato, fa notare che esso prevede che l'istanza degli organismi di certificazione ai fini della loro autorizzazione deve essere indirizzata al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e, per conoscenza, al Ministero dello sviluppo economico; inoltre, prevede che il massimale della polizza di assicurazione di responsabilità civile non deve essere inferiore a 2,5 milioni di euro (in luogo di 4 milioni di euro previsti dal testo vigente) per i rischi derivanti dall'esercizio di attività di attestazione della conformità.

L'articolo 6 prevede che il Ministero dell'ambiente, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, adotti entro 120 giorni dall'entrata in vigore delle nuove disposizioni, un decreto che definisca le caratteristiche del corso di formazione in materia di acustica ambientale per il personale incaricato dei controlli da parte degli organismi di certificazione, di cui all'Allegato IX, parte A.

L'articolo 7 infine reca la clausola di invarianza, prevedendo che le nuove disposizioni non devono comportare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'attuazione con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

In conclusione, si riserva di presentare una proposta di parere da sottoporre ai colleghi all'esito del dibattito che seguirà.

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che, prima di esprimere il parere sullo schema in esame, occorrerà attendere il prescritto parere della Conferenza unificata.

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**

Mercoledì 14 dicembre 2016.

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

ALLEGATO

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016. C. 4151 Governo, approvato dal Senato.

**PROPOSTA DI PARERE ALTERNATIVA PRESENTATA
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

L'VIII Commissione,

esaminato il disegno di legge n. 4151, recante « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016. »;

premesso che:

il provvedimento in esame reca l'autorizzazione alla ratifica ed esecuzione di una serie di atti costituita dall'Accordo italo-francese del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, dal Protocollo sulle modalità applicative dell'articolo 18 del precedente Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012, onde tener conto dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori produttivi e dall'annesso Regolamento dei contratti, validato il 7 giugno 2016 dalla Commissione intergovernativa italo-francese;

considerato che:

dalla valutazione dei dettagli dell'accordo tra Italia e Francia per i lavori

della nuova linea Torino-Lione e delle osservazioni elaborate da tecnici indipendenti sono emerse gravi criticità di carattere economico e ambientale dell'infrastruttura;

i supposti vantaggi dell'opera sono contenuti nell'analisi costi-benefici, che ha evidenziato in modo netto che la realizzazione dell'infrastruttura presenti notevoli criticità sotto il profilo economico;

una criticità insuperabile è rappresentata dalle proiezioni di crescita del traffico merci e passeggeri riportate dai proponenti l'opera, proiezioni che seguono curve esponenziali già rivelatesi scorrette in analoghe precedenti analisi, tra cui si segnala lo studio del professor Angelo Tartaglia del Politecnico di Torino – Dipartimento di scienza applicata e tecnologia – « Valutazione della convenienza economico/sociale della ipotizzata nuova linea ferroviaria Torino-Lione a standard AV »; in sostanza le curve di crescita appaiono come artificialmente realizzate al fine di dimostrare una supposta futura saturazione della direttrice;

analizzando nel merito gli aspetti di carattere ambientale non si può non mettere in evidenza quanto sia trascurato l'impatto degli inquinanti atmosferici – ossidi di azoto, ossidi di zolfo, polveri sottili –, mentre non si tiene in adeguata

considerazione il pericolo amianto, elemento di cui i rilievi alpini che circondano la Valsusa sono ricchissimi; la realizzazione dell'opera comporterebbe infatti la movimentazione di 20 milioni di metri cubi di roccia con concentrazioni di amianto dell'1 per cento, 7 milioni di metri cubi di calcestruzzo e un milione di tonnellate di acciaio, con enormi rischi ambientali e per la salute;

un ulteriore rischio non valutato in maniera adeguata riguarda il pericolo da radiazioni: la composizione geologica del terreno dell'alta Valle di Susa vede alte percentuali di uranio; da qui il problema nel trattamento dello smarino – ossia i detriti provenienti dai lavori di scavo – ed il pericolo da gas radon all'interno del tunnel;

altro aspetto degno di particolare attenzione riguarda il problema idrico; la letteratura internazionale si esprime su come scavi di questa entità possano drenare volumi d'acqua notevoli al punto da causare la profonda alterazione degli eco-

sistemi montani e dunque generare costi esterni aggiuntivi non stimabili;

gli atti sottoposti alla ratifica appaiono formalmente lacunosi, pieni di preoccupanti incongruenze;

un altro elemento di forte criticità dell'Accordo è il trasferimento al promotore pubblico del ruolo di gestore di infrastruttura della linea storica Bardonecchia-Modane;

il costo complessivo dell'opera appare decisamente irragionevole – come evidenziato anche dal presidente della Corte dei conti francese, il quale, il 10 giugno 2016, ha espresso perplessità sulla reale disponibilità di risorse per la realizzazione dell'opera –, soprattutto in una situazione nella quale è evidente che vi siano altre priorità di utilizzazione delle risorse pubbliche, come – ad esempio – la messa in sicurezza del territorio per i rischi idrogeologici e sismici,

esprime

PARERE CONTRARIO.