

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante proposta di revisione della rete stradale nazionale ai sensi dell'articolo 1-bis, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461. Atto n. 489 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni</i>)	13
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	18
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	17

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 10 gennaio 2018. – Presidenza del presidente Ermete REALACCI. – Interviene il sottosegretario di Stato alle infrastrutture e ai trasporti, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 12.30.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante proposta di revisione della rete stradale nazionale ai sensi dell'articolo 1-bis, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461. Atto n. 489.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in titolo.

Tino IANNUZZI (PD), *relatore*, rileva che la Commissione è chiamata ad esaminare, ai fini dell'espressione del prescritto parere, lo schema di decreto del

Presidente del Consiglio dei ministri che reca una proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale, così come individuata nelle tabelle allegate al decreto legislativo n. 461 del 1999. La proposta di revisione interessa le regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria, sulla base dell'intesa fra Stato e Regioni sancita in sede di Conferenza unificata in data 3 agosto 2017.

Come specificato nella relazione illustrativa che accompagna lo schema di decreto, tale operazione è motivata dalla necessità di considerare la forte disomogeneità della rete stradale così come risultante dal processo di regionalizzazione delle strade statali, con conseguente passaggio per tante arterie delle relative funzioni dall'ANAS S.p.A. agli enti territoriali, operato ai sensi della cosiddetta legge Bassanini n. 59 del 1997. È indubbia l'esigenza di ponderare e valutare la funzione effettivamente svolta da molte arterie stradali, allora trasferite dallo Stato alle Regioni. Sempre secondo quanto riportato nella relazione illustrativa, tale « devoluzione » della rete stradale sarebbe stata condotta sulla base di logiche di

carattere amministrativo piuttosto che tecnico, contando sull'operato delle province, che ad oggi risultano indebolite soprattutto dal versante delle risorse finanziarie ad esse trasferite.

Sulla base di tali criticità il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la competente Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, ha provveduto a predisporre, sulla base dell'*iter* stabilito dal citato decreto legislativo n. 461 del 1999, una proposta di revisione della rete autostradale e stradale di interesse nazionale esistente.

Ricorda a tale proposito che, ai sensi dell'articolo 1-*bis*, comma 1, del richiamato decreto legislativo, alle modifiche della rete autostradale e stradale di interesse nazionale esistente si provvede, su iniziativa dello Stato o delle regioni interessate, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia.

A tale proposito, la relazione illustrativa allo schema di decreto in esame precisa che un documento propedeutico è stato preliminarmente trasmesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici, con l'obiettivo di acquisire indirizzi e criteri metodologici per la redazione della proposta definitiva di nuova classificazione. Alla luce delle considerazioni rese dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha rilevato la necessità di un articolato e approfondito confronto con le regioni nell'ambito della Conferenza unificata, la proposta è stata a giusta ragione sottoposta ad un apposito tavolo tecnico con le regioni e con gli enti territoriali interessati, ai quali è stato richiesto, come era indispensabile, di fornire osservazioni e integrazioni. Tale doveroso e fondamentale confronto ha consentito di raggiungere l'intesa sulla revisione della rete stradale

di interesse nazionale con 11 regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria). Come ricordato nella relazione illustrativa, per le regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto, invece, sono ancora in corso ulteriori approfondimenti istruttori, che è opportuno ed auspicabile si definiscano sollecitamente con la intesa finale. Ricorda inoltre che le regioni autonome Valle d'Aosta e Friuli Venezia Giulia, nonché le province autonome di Trento e Bolzano, non sono interessate dalla proposta in quanto il relativo riordino della viabilità, effettuato rispettivamente con i decreti legislativi nn. 320 del 1994, 111 del 2004 e 320 del 1997, non ha richiesto alcuna riclassificazione; per quanto riguarda infine le regioni autonome di Sicilia e Sardegna, ad oggi non è stato ancora effettuato il trasferimento delle strade statali non inserite nella rete stradale di interesse nazionale di cui al decreto legislativo n. 461 del 1999.

La proposta definitiva di revisione della rete stradale di interesse nazionale, come risultante sulla base dell'intesa raggiunta con le Regioni in Conferenza unificata il 3 agosto scorso e su cui il Consiglio Superiore dei lavori pubblici si è espresso il 24 novembre 2017, è dunque ora sottoposta al parere delle Commissioni parlamentari competenti.

Tutto ciò premesso, segnala che lo schema di decreto in esame si compone di 4 articoli. I commi 1 e 2 dell'articolo 1 prevedono che le vigenti tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale e regionale, allegate al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, siano sostituite, per ciascuna delle regioni con cui è stata raggiunta l'intesa, con le tabelle aggiornate, allegate allo schema in esame. Il comma 3 dispone inoltre che le integrazioni e le modifiche apportate alle reti di interesse nazionale e regionale siano identificate in apposite tabelle, anch'esse su base regionale, allegate allo schema in esame, mentre il comma 4 prevede che restino di proprietà dei comuni i tratti delle strade urbane e locali che attraversano i centri abitati con popolazione su-

periore ai diecimila abitanti. Ai sensi del comma 5, eventuali modifiche dei dati contenuti nelle tabelle allegate allo schema in esame possono essere apportate, d'intesa fra le amministrazioni interessate, in sede di redazione e sottoscrizione dei verbali di consegna previsti per il trasferimento delle strade dall'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 febbraio 2000. L'articolo in questione prevede in particolare che la consegna dei beni sia effettuata a cura dei competenti uffici del territorio del Ministero dell'economia e delle finanze, che provvedono alla redazione dei relativi verbali con l'intervento dei rappresentanti del soggetto deputato alla gestione del patrimonio stradale nazionale e delle amministrazioni regionali o locali interessate. Alla stregua, poi, del medesimo comma 5 dell'articolo 1, a completamento delle operazioni di consegna, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, a seguito della trasmissione da parte dell'ANAS S.p.a. dei relativi verbali unitamente alle tabelle aggiornate, alla ricognizione delle rettifiche eventualmente resesi necessarie. Su tali basi si procede alla pubblicazione delle tabelle, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

L'articolo 2 dello schema in esame dispone che il trasferimento dei beni strumentali inerenti le strade trasferite sia effettuato come previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 ottobre 2000 mediante appositi verbali di consegna sottoscritti dai soggetti interessati, la cui adozione risulta determinante ai sensi del successivo articolo 3 per l'operatività del trasferimento dei tratti di strada riclassificati.

Come disposto dall'articolo 4, resta di competenza della stazione appaltante l'ultimazione dei lavori per i quali, alla data del presente provvedimento, sia stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione dei lavori per i quali, entro il 31 luglio 2017, sia stata definita la progettazione e autorizzata la pubblicazione del bando di gara. Resta altresì di competenza ed a carico della medesima stazione appaltante il contenzioso instaurato in rela-

zione a fatti ed atti antecedenti alla scadenza di cui sopra, aventi ad oggetto i beni trasferiti.

Come anticipato, allo schema in esame sono allegate 33 tabelle. In particolare, le tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale sono contenute negli allegati A (per la regione Abruzzo), B (per la regione Basilicata), C (per la regione Calabria), D (per la regione Campania), E (per la regione Lazio), F (per la regione Liguria), G (per la regione Marche), H (per la regione Molise), I (per la regione Puglia), J (per la regione Toscana) e K (per la regione Umbria). Le tabelle di individuazione della rete stradale di interesse sono invece contenute negli allegati L (per la regione Abruzzo), M (per la regione Basilicata), N (per la regione Calabria), O (per la regione Campania), P (per la regione Lazio), Q (per la regione Liguria), R (per la regione Marche), S (per la regione Molise), T (per la regione Puglia), U (per la regione Toscana) e W (per la regione Umbria). Le integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale, che corrispondono alle tratte oggetto di riclassificazione in quanto trasferite dal livello regionale a quello statale, sono evidenziate nelle tabelle 1.a (per la regione Abruzzo), 2.a (per la regione Basilicata), 3.a (per la regione Calabria), 4.a (per la regione Campania), 5.a (per la regione Lazio), 6.a (per la regione Liguria), 7.a (per la regione Marche), 8.a (per la regione Molise), 9.a (per la regione Puglia), 10.a (per la regione Toscana) e 11.a (per la regione Umbria). Le predette integrazioni sono comunque riportate nelle tabelle da A a K, che raggruppano tutta la rete stradale di interesse nazionale delle citate regioni. Le integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse regionale, che corrispondono alle tratte oggetto di declassificazione dal livello statale al livello regionale, sono invece evidenziate nelle tabelle 1.b (per la regione Abruzzo), 2.b (per la regione Basilicata), 3.b (per la regione Calabria), 4.b (per la regione Campania), 5.b (per la regione Lazio), 6.b (per la regione Liguria), 7.b (per la regione Marche), 8.b (per la

regione Molise), 9.b (per la regione Puglia), 10.b (per la regione Toscana) e 11.b (per la regione Umbria). Le predette integrazioni sono comunque riportate nelle tabelle da L a W, che raggruppano tutta la rete stradale di interesse regionale delle citate regioni. In ogni tabella, i tratti sono identificati tramite denominazione, chilometriche di inizio e fine, lunghezza totale del tratto, capisaldi di inizio e fine itinerario.

Segnala fin d'ora che, come già rilevato, lo schema di DPCM muove dalla consapevolezza di tener conto dell'oggettiva e grave condizione di difficoltà finanziaria nella quale si sono venute a trovare le province, impossibilitate a curare la manutenzione e gestione della rete stradale ad esse affidata, proprio per la riduzione consistente dei finanziamenti. La legge di bilancio n. 205 del 27 dicembre 2017, dando ulteriore ed incisivo sviluppo alle misure previste nella legge di bilancio per l'anno 2017 e nel decreto-legge 20 giugno 2017 n. 91 convertito nella legge 3 agosto 2017 n. 123, ha stanziato somme considerevoli per finanziarie programmi straordinari di manutenzione della rete viaria delle province e città metropolitane, con 120 milioni di euro per il 2018 e 300 milioni di euro per ogni anno dal 2019 al 2023. Con il DPCM si integra la rete stradale di interesse regionale, con il trasferimento dallo Stato e dall'Anas alle regioni e quindi alle province di nuove tratte e considerevoli stradali per circa 600 km., attualmente anche in condizioni di estremo e oneroso disagio e degrado. Occorre, pertanto, evitare che con questo trasferimento di competenze si metta in pericolo quella funzione fondamentale assegnata alle province di curare la rete stradale con il trasferimento di nuove arterie, senza la preventiva e rigorosa verifica e definizione delle risorse finanziarie effettivamente necessarie per poter provvedere alla cura di tali strade.

Rileva poi che la VIII Commissione, con risoluzione n. 8-00267 approvata nella seduta dell'8 novembre 2017, a prima firma del collega Borghi e sottoscritta da molti

deputati, ha richiamato la necessità di « accelerare l'iter di adozione del D.P.C.M. » in esame.

In conclusione, fa notare come l'articolo 4 dello schema di decreto presenti un refuso laddove faccia riferimento al « bando di gara per la realizzazione ovvero lavori », che dovrebbe invece essere più opportunamente essere sostituito con il riferimento al « bando di gara per la realizzazione dei lavori ».

Fa, inoltre, notare come sia sua intenzione inserire nella proposta di parere condizioni che invitino a: definire preventivamente e con precisione i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di gestione complessiva della rete stradale di competenza delle province, con riferimento anche alle nuove arterie stradali ad esse affidate con il DPCM, con il trasferimento integrale – su base annuale e pluriennale- di tutte le risorse finanziarie dallo Stato, necessarie per il puntuale e tempestivo esercizio delle funzioni ad esse assegnate in materia di viabilità; trasferire – per le strade che saranno assegnate con il DPCM alla competenza dello Stato e dell'ANAS- a carico del bilancio dello Stato (o di ANAS) il pagamento delle rate residue dei mutui (e dei relativi oneri) accessi da regioni e province, per finanziare lavori e investimenti sostenuti su tali reti stradali e sino all'entrata in vigore dei provvedimenti di trasferimento di competenza allo Stato.

Invita, infine, a considerare l'opportunità di concludere l'esame del provvedimento con la deliberazione sul parere nella giornata odierna, stante la scadenza del termine parlamentare fissata per domani, giovedì 11 gennaio.

Roger DE MENECH (PD) sottolinea come il provvedimento rechi una riqualificazione della qualità delle strade e quindi della competenza e della responsabilità per la manutenzione delle stesse. Nell'evidenziare la necessità di dare risorse sufficienti alle regioni per provvedere ai compiti di manutenzione della rete viaria, auspica che, per le regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto,

per le quali sono ancora in corso ulteriori approfondimenti istruttori, si definisca sollecitamente il procedimento con la intesa finale con lo Stato.

Tino IANNUZZI (PD), *relatore*, dichiara di condividere il rilievo testé avanzato dal collega De Menech.

Alberto ZOLEZZI (M5S) invita a considerare come il provvedimento in questione comporti una privatizzazione dell'ANAS con conseguenze sul piano della trasparenza.

Enrico BORGHI (PD) esprime, a nome del gruppo del Partito democratico, la disponibilità a concludere l'esame del provvedimento in questione nella seduta odierna.

Fa, quindi, notare come i territori, dopo quindici anni di federalismo, chiedano allo Stato soccorso per l'impossibilità di garantire *standard* omogenei sul territorio nazionale in riferimento alle proprie competenze. Ritiene che non si possa declamare il principio dell'autonomia e contemporaneamente interpellare lo Stato per un intervento finalizzato a colmare le lacune a livello territoriale.

Evidenzia come tale questione riguardi anche le regioni che ad oggi non hanno ancora raggiunto un'intesa con lo Stato sul tema oggetto del provvedimento. Con particolare riferimento alla regione Piemonte, evidenzia come la mancata intesa sia dovuta alla mancata definizione dell'*iter* da parte della città di Torino, che non ha provveduto a fare ciò a cui hanno adempiuto le altre province.

Conclude, richiamando l'attenzione del collega Zolezzi sul fatto che il provvedimento in esame non reca alcuna privatiz-

zazione della rete stradale nazionale, prevedendo un mero ritorno allo Stato di un pezzo della rete viaria regionale.

Raffaella MARIANI (PD) invita a valutare la necessità di prevedere un termine per il trasferimento delle competenze e delle risorse finanziarie agli enti territoriali, considerato che questo mancato trasferimento è spesso causa del blocco di interventi di manutenzione della rete viaria.

Tino IANNUZZI (PD), *relatore*, tenendo conto di quanto emerso dal dibattito, formula una proposta di parere con condizioni (*vedi allegato*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO dichiara di condividere la proposta di parere avanzata dal relatore, sottolineando come le strade siano demanio necessario e non vi sia quindi alcuna possibilità di privatizzazione delle stesse.

Auspica che si possa pervenire in tempi brevi all'intesa dello Stato con le regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni presentata dal relatore.

La seduta termina alle 13.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13 alle 13.10.

ALLEGATO

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante proposta di revisione della rete stradale nazionale ai sensi dell'articolo 1-bis, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461. (Atto n. 489).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La VIII Commissione,

esaminato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante proposta di revisione della rete stradale nazionale (atto n. 489);

considerato che:

lo schema di decreto prevede una revisione della rete stradale di interesse nazionale che riguarda le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria, sulla base dell'intesa sancita in sede di Conferenza unificata in data 3 agosto 2017;

sulla base degli elementi di informazione contenuti negli allegati, si prevede il trasferimento alla rete nazionale di circa 3.601 km di strade e la contestuale declassificazione a rete regionale di circa 592 km;

l'VIII Commissione, nella risoluzione 8-00267 approvata nella seduta dell'8 novembre 2017, aveva richiamato l'esigenza di accelerare l'iter di adozione dello schema di decreto, in considerazione dell'urgenza di una revisione complessiva della rete stradale nazionale;

rilevato che per le regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto

sono ancora in corso ulteriori approfondimenti istruttori; in tal senso è opportuno ed auspicabile che si definisca sollecitamente il procedimento, con la intesa finale fra Stato e le quattro regioni interessate, esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) si definiscano preventivamente e con precisione i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di gestione complessiva della rete stradale di competenza delle province, con riferimento anche alle nuove arterie stradali ad esse affidate con il DPCM, con il trasferimento integrale – su base annuale e pluriennale – di tutte le risorse finanziarie dallo Stato, necessarie per il puntuale e tempestivo esercizio delle funzioni ad esse assegnate in materia di viabilità;

2) si trasferisca – per le strade che saranno assegnate con il DPCM alla competenza dello Stato e dell'ANAS – a carico del bilancio dello Stato (o di ANAS) il pagamento delle rate residue dei mutui (e dei relativi oneri) accesi da regioni e province, per finanziare lavori e investimenti sostenuti su tali reti stradali e sino all'entrata in vigore dei provvedimenti di trasferimento di competenza allo Stato.