

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizioni, in videoconferenza, nell'ambito dell'esame del disegno di legge recante Delega al Governo in materia di contratti pubblici (C. 3514 Governo, approvato dal Senato, C. 1644 De Carlo, C. 2157 Benvenuto, C. 2516 Mura, C. 2518 Gagliardi, C. 2566 Prisco, C. 2616 Parolo, C. 2712 Ziello, C. 3433 Consiglio regionale Basilicata e Petizione n. 84) di rappresentanti di: ANAC, General SOA, Rete professioni tecniche, Alleanza delle cooperative italiane, UPI, Utilitalia, Union SOA, Autostrade per l'Italia, ANCE 42

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2022. Doc. LVII, n. 5, Annesso e Allegati (Parere alla V Commissione) (*Esame e rinvio*) 42

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nella regione Lazio. Atto n. 376 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 44

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 12 aprile 2022.

Audizioni, in videoconferenza, nell'ambito dell'esame del disegno di legge recante Delega al Governo in materia di contratti pubblici (C. 3514 Governo, approvato dal Senato, C. 1644 De Carlo, C. 2157 Benvenuto, C. 2516 Mura, C. 2518 Gagliardi, C. 2566 Prisco, C. 2616 Parolo, C. 2712 Ziello, C. 3433 Consiglio regionale Basilicata e Petizione n. 84) di rappresentanti di: ANAC, General SOA, Rete professioni tecniche, Alleanza delle cooperative italiane, UPI, Utilitalia, Union SOA, Autostrade per l'Italia, ANCE.

Le audizioni informali si sono svolte dalle 11.05 alle 14.30.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 12 aprile 2022. — Presidenza della vicepresidente Rossella MURONI. —

Interviene, da remoto, la sottosegretaria di Stato per la transizione ecologica Vannia Gava.

La seduta comincia alle 14.35.

Documento di economia e finanza 2022.

Doc. LVII, n. 5, Annesso e Allegati.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Rossella MURONI, *presidente*, avverte che, figurando il provvedimento nel calendario dell'Assemblea a partire dalla giornata di mercoledì 20 aprile prossimo, se vi saranno le condizioni, la Commissione renderà il parere di competenza entro la giornata di domani.

Alessandro Manuel BENVENUTO (LEGA), *relatore*, rileva che anche quest'anno l'esame del DEF cade in un momento storico caratterizzato, dopo la crisi pandemica degli ultimi due anni, da una gravissima crisi geopolitica che sta determinando, in aggiunta ai fattori di crisi preesistenti, ulteriori profonde tensioni a carico dell'economia mondiale tali da condizionare le previsioni macroeconomiche per il nostro Paese, che pure si è avviato lo scorso anno sul sentiero di una decisa ripresa.

Entrando nel merito dei profili di competenza della VIII Commissione, segnala anzitutto che non risultano presenti nel DEF 2022 trasmesso alle Camere la relazione sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra (cosiddetto allegato Kyoto), di cui all'articolo 10, comma 9, della legge n. 196 del 2009; il rapporto sugli indicatori di benessere equo e sostenibile, previsto dall'articolo 10, comma 10-*bis*, della medesima legge e il cosiddetto «allegato infrastrutture», predisposto ai sensi dell'articolo 10, comma 8, della legge n. 196/2009.

Quanto ai contenuti del Documento all'esame della Commissione, nel Programma Nazionale di Riforma il Governo segnala che la riforma degli appalti pubblici rappresenta lo strumento attraverso il quale procedere ad un drastico miglioramento dell'assetto istituzionale nazionale in materia di appalti, sia in termini di semplificazione della normativa, sia in termini di rafforzamento della professionalità delle stazioni appaltanti pubbliche, e che tale riforma risponde all'esigenza – sottolineata nella Raccomandazione del Consiglio all'Italia del 2021 – di accrescere gli investimenti pubblici, dando priorità agli investimenti sostenibili e favorevoli alla crescita economica.

In proposito, nel PNRR si evidenzia come il mercato degli appalti pubblici abbia un impatto sostanziale sul PIL: nel 2020 (ultimo dato disponibile) esso ha registrato un valore complessivo pari a 178,8 miliardi di euro, con un aumento del 78 per cento rispetto al 2016, sebbene nello stesso anno si sia registrato un incremento pari sol-

tanto all'1,7 per cento, contro il +27,2 per cento del 2019 (rispetto al 2018).

Il Documento elenca, quindi, le misure urgenti di semplificazione (attuata in particolare con il decreto-legge n. 77 del 2021) già introdotte ai fini dell'attuazione del PNRR e ricorda che la più organica riforma del settore dei contratti pubblici è stata avviata con la presentazione alle Camere da parte del Governo di un disegno di legge delega, attualmente all'esame della nostra Commissione, la cui approvazione costituisce un obiettivo del PNRR da conseguire entro il primo semestre 2022, mentre i decreti legislativi dovranno essere emanati entro il 31 marzo 2023.

Vengono quindi riepilogati gli obiettivi della delega, tra i quali: ristabilire chiarezza, unitarietà e semplicità alla disciplina di settore; ridurre il numero e riqualificare le stazioni appaltanti (stimate attualmente in circa 32.000); digitalizzare le procedure di appalto; incentivare l'utilizzo delle procedure flessibili, quali il dialogo competitivo e il partenariato per l'innovazione; ridurre i tempi di gara, di stipula dei contratti e di realizzazione delle opere pubbliche.

Sempre in tema di contratti pubblici, il PNRR pone inoltre in risalto, in un'ottica di valutazione di impatto, che la semplificazione in materia di contratti pubblici – da leggere congiuntamente agli effetti di quella relativa alla riforma della concorrenza – potrà incidere sul sub-indicatore relativo alla velocità decisionale, che misura il tempo medio tra la ricezione delle offerte e l'aggiudicazione di un contratto, con un impatto sul PIL rispetto allo scenario di base pari a 1,7 punti percentuali nel lungo periodo.

Quanto alle politiche in materia di transizione ecologica, il Governo ricorda che è stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE) con il compito di assicurare il coordinamento delle politiche nazionali in materia. In tale ambito, a marzo 2022, il CITE ha approvato il Piano per la transizione ecologica (PTE) che fornisce un quadro per la transizione ecologica italiana, coordina le

politiche ambientali, individua gli obiettivi e le aree di intervento e accompagna le misure del PNRR.

Viene ricordato che il PTE, in linea con il pacchetto europeo «*Fit for 55*», porta l'obiettivo nazionale di emissioni al 2030 intorno a 256 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente. Per raggiungerlo, si ipotizza uno sforzo ulteriore nelle politiche di risparmio energetico, soprattutto nei settori dei trasporti e dell'edilizia, e un'elettrificazione del sistema dell'energia primaria, facendo in modo che l'energia elettrica provenga, nel 2030, per il 72 per cento da fonti rinnovabili, fino a sfiorare livelli prossimi al 95-100 per cento entro il 2050. Il Governo ricorda che il drammatico evolversi della situazione geopolitica internazionale e il conseguente aumento dei prezzi energetici hanno peraltro reso necessario, con misure recentissime, aumentare la produzione di gas nazionale (l'intento è di arrivare a 5 miliardi di metri cubi annui) per ridurre le importazioni (al momento quasi il 40 per cento del gas naturale consumato in Italia è importato dalla Russia) e alleggerire i costi. Per raggiungere tali obiettivi sarà necessario ricorrere all'integrazione di più leve, quali: il passaggio da combustibili fossili ai combustibili ricavati da fonti rinnovabili come idrogeno, bioenergie e carburanti sintetici; l'elettrificazione e il ricorso a cattura e stoccaggio della CO₂ residua; nonché la leva fiscale, per spostare il carico fiscale dal lavoro alle attività più inquinanti/dannose per l'ambiente.

Per la messa in sicurezza e la valorizzazione delle aree a rischio idrogeologico, si ricorda che nell'ambito del PNRR sono previste azioni per un totale di 8,5 miliardi di euro, con interventi che riguardano misure per la gestione del rischio alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico, per la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni, la semplificazione delle procedure per l'attuazione degli interventi contro il dissesto, nonché l'approvazione del Piano operativo per la realizzazione di un sistema avanzato e integrato di monitoraggio.

Il Documento in esame sottolinea, inoltre, che le strategie di adattamento al cam-

biamento climatico riguardano anche l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse idriche e che l'opera di potenziamento avviata con il PNRR andrà proseguita anche dopo il 2026, al fine di completare, entro il 2040, gli interventi nelle principali infrastrutture idriche.

Particolare attenzione è poi dedicata al processo di adozione in corso da parte dell'Italia della Strategia nazionale 2030 per la tutela della biodiversità, agli obiettivi in materia di economia circolare fissati nel PNRR e ai programmi di rigenerazione urbana e contrasto al disagio abitativo, con specifico riferimento al PINQUA e ai Piani urbani integrati.

In conclusione, si riserva di presentare una proposta di parere che tenga conto degli elementi che emergeranno nel corso del dibattito in Commissione.

La Sottosegretaria di Stato per la Transizione ecologica Vannia GAVA si riserva di intervenire in una prossima seduta.

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

La seduta termina alle 14.40.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 12 aprile 2022. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA. — Interviene, da remoto, la sottosegretaria di Stato per la transizione ecologica Vannia Gava.

La seduta comincia alle 14.40.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nella regione Lazio.

Atto n. 376.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Rossella MURONI, *presidente*, dopo aver ricordato che il termine assegnato alla Commissione per l'espressione dei pareri scade il 18 aprile 2022, in sostituzione del relatore, onorevole Morassut, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, illustra i contenuti del provvedimento in esame.

Esso trae origine dalla considerazione della forte disomogeneità della rete stradale così come risultante dal processo di regionalizzazione, operato ai sensi della cosiddetta « legge Bassanini » (legge n. 59 del 1997), cui ha fatto seguito la concreta individuazione, dal punto di vista amministrativo, della rete autostradale e stradale nazionale recata dal decreto legislativo n. 461 del 1999. Per oltre il 50% delle strade è dunque avvenuto il passaggio delle funzioni dall'ANAS agli enti territoriali, con l'opzione, per le stesse Regioni, di trasferire alle Province la gestione operativa e manutentiva.

Le modifiche della rete nazionale, ai sensi della legge n. 120 del 2010, possono essere disposte con decreto del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle infrastrutture, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e previa intesa in Conferenza Stato Regioni, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia.

Il processo di revisione si è avviato nella scorsa legislatura, anche su stimolo di risoluzioni parlamentari, nel solco di una preliminare interlocuzione con il Consiglio superiore dei lavori pubblici e di un articolato e approfondito confronto in sede tecnica con le regioni e con gli enti territoriali interessati.

La revisione non riguarda le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano, per le quali il trasferimento di strade è effettuato sulla base di quanto previsto dai rispettivi statuti. Peraltro le regioni Sicilia e Sardegna negli anni scorsi non hanno perfezionato il trasferimento delle strade statali non inserite nella rete stradale di interesse nazionale.

Con riguardo alle regioni italiane a statuto ordinario (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria) il provvedimento di riclassificazione è già stato

adottato, essendosi raggiunta l'intesa in Conferenza Unificata già nel 2017. Il relativo DPCM, adottato nel febbraio del 2018, previo parere delle Commissioni parlamentari, ha previsto la riclassificazione di oltre 3.600 km e la declassificazione di 592,4 km. In questa legislatura con i DPCM 21 novembre 2019, previo esame in questa Commissione, sono stati altresì adottati i decreti di riclassificazione riferiti alle reti stradali di Piemonte, nonché di Emilia Romagna, Lombardia, Veneto e Toscana (per quest'ultima era stato riaperto il tavolo tecnico, in quanto interessata da due strade di confine con l'Emilia Romagna).

Lo schema in esame modifica le tabelle relative alla rete stradale di interesse nazionale e regionale approvate con il citato DPCM del febbraio 2018. La relazione illustrativa specifica che l'aggiornamento di tali tabelle si è reso necessario a seguito della richiesta della Regione Lazio, « di riclassificare a strada di interesse nazionale ulteriori 2 tronchi della S.S.V. Sora-Cassino, di competenza della provincia di Frosinone, integrando la riclassificazione della tratta della S.R. Sora-Cassino, dal km 21+400 al km 34+800, di competenza regionale, già riclassificata con il suddetto DPCM 20 febbraio 2018 ».

Sullo schema di decreto è stato sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici che si è espresso nell'adunanza del 10 maggio 2021. In quella sede, si è preso atto della documentazione predisposta dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, secondo cui « la richiesta della Regione Lazio si ritiene accoglibile in quanto consentirebbe di completare l'itinerario di collegamento tra la A25 ad Avezzano e la A1 a Cassino già in parte statizzato con il D.P.C.M. 20 febbraio 2018 con cui erano stati riclassificati i tratti in gestione alla Regione. In tale circostanza erano rimasti esclusi dalla riclassificazione, erroneamente, i due tratti gestiti dalla provincia di Frosinone di cui alla presente richiesta ».

Conclusivamente, il Consiglio superiore ha quindi dato parere favorevole, in quanto la classificazione « può rientrare, secondo

quanto previsto dall'articolo 2, comma 6, lettera A- sub c), del vigente Codice della strada, tra i "diretti e importanti collegamenti tra strade statali". Ciò stante, la Sezione ritiene che, nel dare corso ai necessari provvedimenti attuativi nei trasferimenti tra Amministrazioni, in analogia a quanto già precisato in occasione di precedenti pareri, si dovrà provvedere, contestualmente all'aggiornamento dei dati presenti nell'Archivio Nazionale delle Strade, anche al trasferimento, da parte delle Amministrazioni cedenti (ai sensi del D.Lgs. n. 285/1992) al Gestore per conto dello Stato, dello stato di consistenza dell'infrastruttura con sistematico riferimento alle informazioni contenute nel Catasto delle Strade (...)».

Venendo al contenuto del provvedimento, l'articolo 1 dispone la sostituzione della tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale e di interesse regionale della regione Lazio con quelle recate dagli Allegati A e B.

Inoltre, conferma la proprietà dei comuni in relazione alle tratte di attraversamento dei centri abitati con popolazione superiore a 10.000 abitanti, nonché le modalità con le quali si potrà procedere alle eventuali rettifiche dei contenuti delle citate tabelle, al completamento delle operazioni di consegna.

L'articolo 2 disciplina le modalità con le quali si provvede all'esercizio delle funzioni conferite dal DPCM in argomento.

L'articolo 3 subordina l'operatività del trasferimento dei tratti di strada da riclassificare alla redazione e sottoscrizione dei verbali di consegna.

Al riguardo, lo stesso Consiglio superiore richiama alcuni passaggi del docu-

mento ministeriale sottoposto al suo esame, nei quali si pone in evidenza come la « devoluzione » della rete stradale abbia messo in difficoltà gli enti locali non attrezzati a gestire le nuove funzioni, producendo altresì una differenziazione dei modelli gestionali e una « regionalizzazione » di parte del sistema stradale, non finalizzata all'obiettivo di « creare maglie stradali adeguate in termini logistici ». Da tali considerazioni discende che « diventa ancor più indispensabile ed urgente procedere ad un riordino più razionale della rete stradale, nell'ambito di un processo generale ed organico di messa a punto degli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti » facendo riferimento agli obiettivi del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Nelle premesse del parere reso da tale organo si legge altresì: « l'obiettivo dichiarato è quello di poter raggiungere migliori condizioni di efficienza, funzionalità e sicurezza della così ridisegnata rete stradale di interesse nazionale. Si è dell'avviso che la centralizzazione della gestione del patrimonio infrastrutturale, potrà produrre, nel medio-lungo termine, una maggiore efficienza anche in termini di spesa pubblica ».

La Sottosegretaria di Stato per la Transizione ecologica Vannia GAVA si riserva di intervenire in una prossima seduta.

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

La seduta termina alle 14.50.