

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia. C. 1248-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato (Parere alle Commissioni I e V) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	104
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	114

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-00876 Latronico: Iniziative urgenti per la realizzazione dell'asse autostradale « transcollinare » nella regione Basilicata	111
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	116
5-00877 Zolezzi: Iniziative urgenti per utilizzare risorse già stanziare per infrastrutture strategiche per la realizzazione di un piano nazionale delle piccole opere	112
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	118
5-00878 Manfredi: Sulle cause del tragico incidente avvenuto il 28 luglio 2013 sull'autostrada A-16 Napoli-Canosa	112
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	119
5-00879 Zan: Iniziative urgenti per escludere il transito delle grandi navi nella laguna di Venezia	113
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	122
5-00880 Matarrese: Iniziative urgenti per la realizzazione delle tratte autostradali A-12 Tor di Cenci e Cisterna-Valmontone	113
ALLEGATO 6 (<i>Testo della risposta</i>)	124

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 8 agosto 2013. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Marco Flavio Cirillo.

La seduta comincia alle 10.05.

DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia.

C. 1248-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato.

(Parere alle Commissioni I e V).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni.*)

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Chiara BRAGA (PD), *relatore*, riferisce che la Commissione è chiamata ad esaminare le modifiche apportate dal Senato al testo del decreto legge n. 69 del 2013, già approvato dalla Camera.

Relativamente agli ambiti di competenza della VIII Commissione, segnala le nuove disposizioni di cui agli articoli 9, 13-*bis*, 18, 25, 25-*bis*, 26-*ter*, 30, 31, 41 e 41-*quater*.

Nel rinviare per l'analisi dettagliata delle suddette disposizioni alla documentazione predisposta dagli uffici, fa presente che la modifica al comma 3-*bis* dell'articolo 9, relativo alle procedure di certificazione delle spese europee relative ai programmi cofinanziati dai fondi strutturali europei 2007-2013 e con riguardo agli interventi del Piano nazionale per le città, prevede il coinvolgimento anche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, oltre al Ministro della coesione territoriale e al Ministro degli affari regionali e delle autonomie locali, nell'istituzione del tavolo tecnico per sostenere le autorità competenti nelle procedure amministrative per il finanziamento degli interventi del Piano nazionale per le città e nella stipula della convenzione volta a definire le linee di indirizzo per la stipula degli accordi diretti tra comuni e autorità di gestione dei suddetti programmi, nonché il raccordo tra le attività di supporto alla stipula degli accordi medesimi e le misure di assistenza tecnica o le azioni di sistema dei programmi di *capacity building* della programmazione regionale unitaria.

La modifica all'articolo 13-*bis*, aggiungendo un periodo al comma 2, obbliga le pubbliche amministrazioni a ricorrere prioritariamente a prodotti informatici *open source*, che non comportino oneri di spesa, nell'utilizzo di piattaforme e soluzioni di acquisto *on line* accreditate.

I commi 8 e 8-*ter* dell'articolo 18, che recano disposizioni concernenti l'edilizia scolastica, sono stati modificati prevedendo, in primo luogo, che le risorse dell'INAIL, provenienti dagli investimenti immobiliari del piano di impiego dei fondi disponibili di cui all'articolo 65 della legge n. 153 del 1969 – fino a 100 milioni di

euro per ciascuno degli anni dal 2014 al 2016 – sono destinate a un piano di interventi di messa in sicurezza degli edifici scolastici e di costruzione di nuovi edifici scolastici, da realizzare anche con gli strumenti previsti dall'articolo 53, comma 5, del decreto-legge n. 5 del 2012. In secondo luogo si prevede che, fino al 31 dicembre 2014, i sindaci e i presidenti delle province, interessati dai piani per la riqualificazione e la messa in sicurezza delle scuole statali, operino in qualità di commissari governativi con poteri derogatori rispetto alla normativa vigente, che sono definiti con un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Ricorda che il comma 8, come modificato nel corso dell'esame alla Camera, prevedeva, invece, che le predette risorse fossero destinate agli interventi del piano di messa in sicurezza degli edifici scolastici, indicato dall'articolo 53, comma 5, del decreto-legge n. 5 del 2012, demandato alla deliberazione del CIPE e non ancora adottato. La modifica approvata al Senato sembra, pertanto, volta, per un verso, ad ampliare e a rendere eventuale il ricorso alle misure previste dal comma 5 dell'articolo 53 – relativamente agli interventi da attuare nelle more della definizione di un Piano nazionale per l'edilizia scolastica (ivi inclusa anche l'adozione dal parte del CIPE di un Piano di messa in sicurezza degli edifici scolastici) – al fine di realizzare un piano di interventi di messa in sicurezza degli edifici scolastici e di costruzione di nuovi edifici scolastici.

Aggiunge che all'articolo 18 è stato altresì soppresso il comma 9-*bis*, inserito nel corso dell'esame alla Camera, che prevedeva, d'intesa con la Conferenza unificata, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, la definizione delle modalità e dei criteri per la prosecuzione fino al 2020 dei programmi annuali « 6000 Campanili », utilizzando gli stanziamenti del Fondo per

lo sviluppo e la coesione per gli anni 2014-2020 nell'ambito della nuova programmazione dei fondi strutturali.

All'articolo 25, la modifica al comma 11-*quater* è volta a inserire nella disciplina sull'inquinamento acustico le emissioni sonore derivanti dai luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile. La modifica si traduce di fatto in una novella alla normativa vigente in materia di inquinamento acustico, che va ad integrare quanto era già stato disposto nel comma 11-*quater* a proposito delle aviosuperfici.

L'articolo 25-*bis*, introdotto al Senato, prevede che la sede dell'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita con il decreto-legge n. 201 del 2011, è fissata in un immobile di proprietà pubblica nella città di Torino, laddove idoneo e disponibile: si prevede a tal fine l'emanazione di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel termine del 31 dicembre 2013. In tal senso il comma 5-*bis* provvede infatti a novellare l'articolo 37, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge n. 201 del 2011, il quale prevede attualmente che la sede dell'Autorità è definita con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, senza individuarne l'ubicazione. Ricorda in proposito che con D.P.C.M. dell'11 maggio 2012 era stata già individuata come sede dell'Autorità dei trasporti la città di Roma. La designazione da parte del Presidente del Consiglio è avvenuta a seguito dell'esame delle candidature presentate dalle città di Roma, Bologna e Verona anche in base alla distribuzione sul territorio nazionale delle altre Autorità di regolazione di settore.

L'articolo 26-*ter*, introdotto nel corso dell'esame alla Camera, è stato modificato nel corso dell'esame al Senato. In particolare, al comma 1 viene introdotto, in luogo della possibilità, l'obbligo di corresponsione in favore dell'appaltatore dell'anticipazione del 10 per cento dell'importo contrattuale, fino al 31 dicembre 2014, che deve essere previsto e pubbli-

cizzato nella gara di appalto. La norma approvata dalla Camera prevedeva, invece, la facoltà di anticipazione purché la stessa fosse già prevista e pubblicizzata nella gara di appalto. I commi 2 e 3, inseriti nel corso dell'esame al Senato, stabiliscono specifici criteri per la compensazione dell'anticipazione del 10 per cento nei contratti di appalto relativi a lavori di durata pluriennale.

All'articolo 30, è stata introdotta la lettera *0a*) al comma 1 che inserisce nel decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001 l'articolo 2-*bis* rubricato disposizioni derogatorie in materia di limiti di distanza tra fabbricati. In particolare, il nuovo articolo 2-*bis* consente alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, di prevedere, con proprie leggi e regolamenti, disposizioni derogatorie al decreto ministeriale n. 1444 del 1968, che, all'articolo 9, fissa i limiti di distanza tra fabbricati per le diverse zone territoriali omogenee. Sulla base di quanto disposto dalla norma in commento, le regioni e le province autonome possono dettare disposizioni sugli spazi da destinare agli insediamenti residenziali, a quelli produttivi, a quelli riservati alle attività collettive, al verde e ai parcheggi, nell'ambito della definizione o revisione di strumenti urbanistici comunque funzionali a un assetto complessivo e unitario (anche se non esplicitamente menzionato, la norma dovrebbe riferirsi all'assetto complessivo e unitario del territorio) o di specifiche aree territoriali. La norma precisa che le regioni e le province autonome potranno esercitare i predetti poteri derogatori ferma restando la competenza statale in materia di ordinamento civile con riferimento al diritto di proprietà e alle connesse norme del codice civile e alle disposizioni integrative. Al riguardo, fa presente che, secondo la giurisprudenza costituzionale consolidata, il sopra citato articolo 9 costituisce « principio inderogabile che integra la disciplina privatistica delle distanze ». La norma introdotta sembrerebbe quindi finalizzata a consentire alle regioni e alle province autonome di dettare le predette disposizioni derogatorie

nell'ambito della definizione o revisione di strumenti urbanistici comunque funzionali a un assetto complessivo e unitario del territorio o di specifiche aree territoriali richiamando, pertanto, i principi affermati dalla giurisprudenza della Corte, principi che la Corte sembra strettamente collegare e ricavare, per un verso, dall'articolo 873 del Codice civile, che regola le distanze delle costruzioni su fondi finitimi, e, per l'altro dall'ultimo comma dell'articolo 9 del decreto ministeriale n. 1444 del 1968 (sentenza n. 232 del 2005), che fissa distanze inferiori a quelle stabilite dalla normativa statale nel caso di gruppi di edifici che formino oggetto di piani particolareggiati o lottizzazioni convenzionate con previsioni piano volumetriche.

Al comma 1 dell'articolo 30 la lettera *f*), che inserisce l'articolo 23-bis nel decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, è stata modificata in più punti. Le modifiche riguardano il comma 4 del nuovo articolo 23-bis, che era stato modificato nel corso dell'esame alla Camera. Una prima modifica riguarda il termine, differito dal 31 dicembre 2013 al 30 giugno 2014, entro cui i comuni devono individuare, con propria deliberazione, le aree, comprese all'interno delle zone omogenee *A*) di cui al decreto ministeriale n. 1444 del 1968, e in quelle equipollenti secondo l'eventuale diversa denominazione adottata nelle leggi regionali, nelle quali non è applicabile la segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per interventi di demolizione e ricostruzione, o per varianti a permessi di costruire, comportanti modifiche della sagoma. Viene inoltre inserito un periodo che prevede – in caso di inutile decorso del termine concesso ai comuni e in mancanza di intervento sostitutivo della regione nei termini previsti dalla normativa vigente – che la succitata deliberazione venga adottata da un Commissario nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Conseguentemente, all'ultimo periodo del comma 4, viene eliminata la scadenza del 30 giugno 2014, oltrepassata la quale, in assenza della deliberazione comunale, non avrebbe trovato applicazione la SCIA per interventi

con modifica della sagoma. Al riguardo, osserva che l'attribuzione a un Commissario di nomina ministeriale del potere di adottare in via sostitutiva la delibera comunale deve essere valutata alla luce del riparto di competenze costituzionali in materia di governo del territorio.

Allo stesso articolo 30, il comma 3 è stato modificato nel senso di introdurre alcune condizioni per l'applicabilità della disposizione che prevede, salva diversa disciplina regionale e previa comunicazione del soggetto interessato, la proroga di due anni dei termini di inizio e di ultimazione dei lavori relativi ai permessi di costruire, come indicati nei titoli abilitativi rilasciati o comunque formati antecedentemente all'entrata in vigore del decreto legge. Il successivo comma 4 estende tale disposizione anche alle denunce di inizio attività (DIA) e alle segnalazioni certificate di inizio attività (SCIA) presentate entro lo stesso termine. La modifica apportata dal Senato integra il citato comma 3, al fine di introdurre alcune condizioni per l'operatività della proroga. Viene infatti previsto che essa operi purché i suddetti termini non siano già decorsi al momento della comunicazione dell'interessato e sempre che i titoli abilitativi non risultino in contrasto, al momento della comunicazione dell'interessato, con nuovi strumenti urbanistici approvati o adottati.

Il comma 3-bis proroga di 3 anni il termine di validità, nonché i termini di inizio e fine dei lavori nell'ambito delle convenzioni di lottizzazione di cui all'articolo 28 della legge n. 1150 del 1942, o degli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, stipulati sino al 31 dicembre 2012.

Il comma 5-*quater* dell'articolo 30, inserito nel corso dell'esame al Senato, novella l'articolo 15 della legge n. 180 del 2011, il quale reca una disposizione di applicazione dell'articolo 118, comma 3, secondo periodo, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice degli appalti) in tema di subappalto. Il nuovo comma 5-*ter* sopprime le parole « con posa in opera », estendendo, in tal modo, la portata della

disposizione recata dall'articolo 15 della legge n. 180 del 2011 a tutti gli esecutori in subcontratto di forniture le cui prestazioni sono pagate in base allo stato di avanzamento lavori ovvero stato di avanzamento forniture

Nel corso dell'esame al Senato è stato poi introdotto il comma 1-*bis* all'articolo 31, che reca specifiche disposizioni di semplificazione in materia di Documento unico di regolarità contributiva (DURC). In particolare, il nuovo comma prevede l'esenzione dall'obbligo di richiesta del DURC agli istituti o enti abilitati al rilascio in caso di lavori privati di manutenzione in edilizia, realizzati direttamente in economia dal proprietario dell'immobile, senza ricorso ad imprese.

All'articolo 41, il comma 1, che ha novellato il comma 1 dell'articolo 243 del decreto legislativo n. 152 del 2006, è stato riscritto al fine di apportare alcune precisazioni alla procedura contemplata per l'emungimento delle acque sotterranee. Viene, infatti, chiarito che la prevenzione si riferisce all'inquinamento delle acque. Inoltre viene eliminata la parte della disposizione relativa alla bonifica tramite barriera fisica o idraulica. L'attività di bonifica viene richiamata, infatti, nel trattamento, laddove si fa riferimento alle procedure operative ed amministrative dettate dall'articolo 242 del decreto legislativo n. 152 del 2006 nell'ambito della disciplina concernente la bonifica dei siti contaminati, per eliminare o isolare le fonti di contaminazione e non, come prevedeva il testo approvato dalla Camera in prima lettura, come attività residuale. L'utilizzo delle acque emunte nei cicli produttivi, nella nuova formulazione del comma, non è limitato al caso di « bonifica tramite barriera fisica o idraulica, con emungimento », ma viene esteso a tutti i casi di emungimento e trattamento delle acque sotterranee.

Il comma 3, lettera *b*) dell'articolo 41 è stato poi modificato al fine di chiarire che le disposizioni in materia di matrici materiali di riporto dettate dall'articolo 3 del decreto-legge n. 2 del 2012, come novellato dallo stesso comma 3, si applicano

fatti salvi gli accordi di programma per la bonifica sottoscritti prima dell'entrata in vigore della disposizione e conformi alle norme in materia di bonifica vigenti al tempo della sottoscrizione.

Il comma 6-*ter* dell'articolo 41 consente ai commissari ad acta – previsti dal precedente comma 6 per il superamento della situazione di criticità nella gestione dei rifiuti in Campania – di promuovere la conclusione di accordi di programma fra i soggetti istituzionali interessati, ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 241 del 1990, al fine di assicurare lo svolgimento di una serie di attività.

All'articolo 41-*bis*, recante disposizioni volte a disciplinare l'utilizzo, come sottoprodotti, dei materiali da scavo prodotti nel corso di attività e interventi autorizzati in base alle norme vigenti, in deroga a quanto previsto dal decreto ministeriale n. 161 del 2012, è stato introdotto il comma 6-*bis*, volto a precisare che la definizione di « materiali da scavo » dettata dall'articolo 1, comma 1, lettera *b*), del decreto ministeriale n. 161 del 2012, integra, a tutti gli effetti, le corrispondenti disposizioni del decreto legislativo n. 152 del 2006. Ricorda, al riguardo, che nel testo della parte IV del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 (quella relativa ai rifiuti) non si fa mai riferimento al termine « materiali da scavo », ma sempre all'espressione « terre e rocce da scavo » mentre la lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 1 del decreto ministeriale n. 161 del 2012 definisce materiali da scavo « il suolo o sottosuolo, con eventuali presenze di riporto, derivanti dalla realizzazione di un'opera quali, a titolo esemplificativo: scavi in genere (sbancamento, fondazioni, trincee, ecc.); perforazione, trivellazione, palificazione, consolidamento, ecc.; opere infrastrutturali in generale (galleria, diga, strada, ecc.); rimozione e livellamento di opere in terra; materiali litoidi in genere e comunque tutte le altre plausibili frazioni granulometriche provenienti da escavazioni effettuate negli alvei, sia dei corpi idrici superficiali che del reticolo idrico scolante, in zone golenali dei corsi d'acqua, spiagge, fondali lacustri e marini;

residui di lavorazione di materiali lapidei (marmi, graniti, pietre, ecc.) anche non connessi alla realizzazione di un'opera e non contenenti sostanze pericolose (quali ad esempio flocculanti con acrilamide o poliacrilamide)».

L'articolo 41-*quater*, introdotto al Senato, prevede l'emanazione di un decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, volto a consentire la produzione, la commercializzazione e l'uso del pastazzo quale sottoprodotto della lavorazione degli agrumi ad uso agricolo e zootecnico e a non applicare pertanto la disciplina concernente i rifiuti. Lo stesso articolo disciplina le modalità per l'emanazione del decreto, prevedendo che essa avvenga, d'intesa con i Ministri dello sviluppo economico e delle politiche agricole, alimentari e forestali, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge. Si prevede altresì l'emanazione, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, di un ulteriore decreto ministeriale, ai sensi dell'articolo 184-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006, volto a stabilire i criteri qualitativi e quantitativi per l'utilizzo delle sostanze prodotte nel corso della lavorazione degli agrumi, nel medesimo o in altri cicli di produzione. Il comma 2 del medesimo articolo prevede che, sulla base delle condizioni previste al comma 1, il Ministero dell'ambiente possa emanare decreti, in conformità a quanto previsto dalla disciplina comunitaria, per stabilire criteri qualitativi o quantitativi da soddisfare affinché specifiche tipologie di sostanze o oggetti siano considerati sottoprodotti e non rifiuti.

Ciò detto, preannunciando un orientamento favorevole al provvedimento, si riserva di formulare la proposta di parere favorevole al termine del dibattito che seguirà, in modo da valutare eventuali rilievi che in tale sede dovessero emergere.

Claudia MANNINO (M5S) chiede di sapere se, a giudizio del relatore, sussistono effettivi margini di intervento della Commissione per apportare modifiche al

testo del provvedimento trasmesso dall'altro ramo del parlamento.

Ermete REALACCI, *presidente*, con riferimento alla richiesta della deputata Mannino, fa presente che è ragionevole pensare che i margini di intervento della Commissione e della stessa Assemblea per apportare modifiche al provvedimento in esame siano praticamente inesistenti. Sollecita, quindi, i deputati della Commissione a presentare ordini del giorno in Assemblea per segnalare eventuali questioni rimaste irrisolte e per chiedere al Governo di assumere gli impegni conseguenti.

Alessandro BRATTI (PD), con riferimento all'articolo 5 del provvedimento, che non interessa direttamente profili di competenza della VIII Commissione, osserva che le modifiche introdotte al Senato sono da giudicarsi positivamente. Chiede, tuttavia, al Governo di fornire alla Commissione l'elenco dettagliato degli impianti di termovalorizzazione che beneficeranno degli incentivi previsti dal citato articolo 5 del decreto-legge. Quanto alle disposizioni contenute nell'articolo 41-*quater*, introdotto al Senato, ritiene che esse costituiscano l'ennesimo esempio di un modo sbagliato di legiferare che, anziché muoversi attraverso gli ordinari canali e strumenti previsti dal Codice ambientale (nel caso specifico, secondo le specifiche procedure previste per l'emanazione dei decreti ministeriali dichiarativi della cessazione della qualifica di rifiuto), procede in modo disorganico dando così adito a occasioni di contenzioso e di avvio di procedure d'infrazione da parte delle istituzioni europee.

Piergiorgio CARRESCIA (PD) preannuncia la presentazione in Assemblea di un ordine del giorno diretto a chiarire che le norme di cui al comma 8-*ter* dell'articolo 18, le quali consentono ai sindaci e ai presidenti delle province interessati dai piani per la riqualificazione e la messa in sicurezza degli edifici scolastici, di operare in qualità di commissari governativi con

poteri derogatori rispetto alla normativa vigente, si applicano anche nei casi di commissariamento già in atto dei predetti organi territoriali.

Alberto ZOLEZZI (M5S) giudica molto negativamente il contenuto delle modifiche apportate al Senato al testo dell'articolo 41 del decreto-legge in esame, che rischiano di rendere nuovamente possibile, come già accaduto negli anni scorsi, lo smaltimento delle ecoballe presenti nel territorio della regione Campania attraverso il loro utilizzo come combustibile per gli inceneritori. Si tratta, a suo avviso, di una proposta che, in primo luogo, comporta rischi elevati sia sul piano della tutela ambientale che su quello della tutela della salute dei cittadini, dato che nessuno è in grado di garantire che le ecoballe campane non contengano sostanze tossiche e rifiuti pericolosi. In secondo luogo, ritiene che tale modalità di smaltimento rischia anche di tradursi in un inaccettabile spreco di risorse pubbliche, dal momento che, sotto il profilo tecnico, è oggi possibile porre in essere attività di recupero dei materiali contenuti nelle ecoballe molto più vantaggiose sotto il profilo finanziario, oltre che più rispettose dell'ambiente e della salute dei cittadini.

Paolo VELLA (PdL), con riferimento alle modifiche introdotte al Senato all'articolo 30, comma 1, lettera *f*), del provvedimento, che inserisce l'articolo 23-*bis* nel Testo unico dell'edilizia (decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001), osserva che tali modifiche, e in particolare quelle relative alla previsione della nomina di un commissario *ad acta* di nomina ministeriale in caso di inerzia dell'ente locale e della regione, sono non solo opportune, ma anche rispettose delle competenze degli enti locali in materia urbanistica, giacché sono unicamente finalizzate a consentire l'individuazione delle aree nelle quali, sotto il profilo della tutela paesaggistica, sono consentiti interventi di demolizioni e ricostruzione di edifici con modifica della sagoma.

Massimo Felice DE ROSA (M5S) denuncia la gravità delle disposizioni inserite al Senato con cui si consente di derogare alla legislazione statale in materia di limiti di distanza tra fabbricati e di rispetto degli *standard* urbanistici fissati dal decreto ministeriale n. 1444 del 1968.

Tino IANNUZZI (PD) giudica positivamente le modifiche apportate dal Senato al testo dell'articolo 30, comma 1, lettera *f*), del provvedimento, dal momento che esse obbligano ogni comune ad esprimersi chiaramente e ad individuare con atto formale le aree del proprio territorio nelle quali non è applicabile la segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per interventi di demolizione e ricostruzione di edifici, o per varianti a permessi di costruire, comportanti modifiche della sagoma. Rileva, tuttavia, che la previsione di un commissario *ad acta* di nomina ministeriale in caso di inerzia dell'ente locale non sia coerente con il quadro costituzionale e ordinamentale complessivo e che, in tal senso, sarebbe senz'altro preferibile porre esclusivamente in capo all'ente regionale il relativo potere sostitutivo.

Antonio DECARO (PD) si dichiara d'accordo con quanto appena detto dal collega Iannuzzi sull'opportunità di conferire alla regione e non al Ministero delle infrastrutture il potere sostitutivo di cui all'articolo 30, comma 1, lettera *f*), del decreto-legge in esame.

Il sottosegretario Marco Flavio CIRILLO, in risposta alle osservazioni del deputato Bratti sull'opportunità di attivare gli strumenti ordinari previsti dal Codice dell'ambiente per la dichiarazione della cessazione della qualità di rifiuto di taluni materiali, fa presente che sono in avanzata fase di predisposizione i previsti decreti del Ministero dell'ambiente. Rassicura, inoltre, sul fatto che sia le disposizioni in materia di demolizione e ricostruzione degli edifici sia quelle che in determinati casi consentono di derogare alla normativa statale sulle distanze fra gli edifici, non inficiano assolutamente le competenze ur-

banistiche degli enti territoriali né riducono i livelli di tutela del paesaggio e di contrasto del fenomeno di abusivismo edilizio.

Ermete REALACCI, *presidente*, pur nella consapevolezza che la richiesta avanzata dal deputato Bratti in ordine alla conoscenza degli impianti di termovalorizzazione che beneficerebbero degli incentivi previsti dall'articolo 5 del decreto-legge in esame non rientra nelle dirette competenze del Ministero dell'ambiente, chiede al sottosegretario Cirillo se non intenda, comunque, farsi carico della citata richiesta.

Il sottosegretario Marco Flavio CIRILLO, pur non avendo al momento a disposizione i dati richiesti dal deputato Bratti, assicura il presidente della Commissione che provvederà al più presto ad acquisirli presso il Ministero per lo sviluppo economico e a trasmetterli alla Commissione.

Chiara BRAGA (PD), *relatore*, alla luce del dibattito svolto, presenta una proposta di parere favorevole con osservazioni, che illustra sinteticamente (*vedi allegato 1*).

Massimo Felice DE ROSA (M5S), pur apprezzando il lavoro svolto dal relatore, preannuncia il voto contrario del gruppo M5S sulla proposta di parere favorevole dalla stessa formulata, evidenziando tra l'altro come la previsione della nomina di un commissario di nomina ministeriale per l'individuazione delle aree, comprese all'interno delle zone omogenee A) di cui al decreto ministeriale n. 1444 del 1968, e in quelle equipollenti secondo l'eventuale diversa denominazione adottata nelle leggi regionali, nelle quali non è applicabile la segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per interventi di demolizione e ricostruzione, o per varianti a permessi di costruire, comportanti modifiche della sagoma, sia da considerare a tutela del paesaggio.

Cosimo LATRONICO (PdL) preannuncia il voto favorevole del gruppo PdL sulla

proposta di parere favorevole formulata dal relatore.

Andrea CAUSIN (SCPI) preannuncia il voto favorevole del gruppo di Scelta civica sulla proposta di parere favorevole formulata dal relatore.

Alessandro ZAN (SEL) preannuncia il voto contrario del gruppo di Sinistra e libertà sulla proposta di parere favorevole formulata dal relatore, anche in considerazione del giudizio fortemente negativo sul complesso delle norme contenute nel decreto-legge in esame.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni formulata dal relatore.

La seduta termina alle 11.10.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 8 agosto 2013. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 11.35.

Ermete REALACCI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-00876 Latronico: Iniziative urgenti per la realizzazione dell'asse autostradale « transcollinare » nella regione Basilicata.

Cosimo LATRONICO (PdL) illustra i contenuti dell'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Cosimo LATRONICO (PdL), replicando, prende atto dell'articolata risposta del Governo, riservandosi di approfondirne i contenuti. Sottolinea, tuttavia, l'assoluta necessità che il Governo ponga in essere tutte le azioni in suo potere affinché, nell'ambito di una complessiva azione di stimolo e di coordinamento di tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti, si giunga al più presto alla definizione di tutti gli adempimenti necessari per porre in essere un'opera infrastrutturale, come quella oggetto del proprio atto di sindacato ispettivo, che è indispensabile alla crescita sociale ed economica della regione Basilicata.

5-00877 Zolezzi: Iniziative urgenti per utilizzare risorse già stanziare per infrastrutture strategiche per la realizzazione di un piano nazionale delle piccole opere.

Alberto ZOLEZZI (M5S) illustra i contenuti dell'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Alberto ZOLEZZI (M5S), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo. Preannuncia, in ogni caso, nuove iniziative del gruppo M5S sulla questione oggetto dell'atto di sindacato ispettivo in titolo, anche al fine di verificare il puntuale rispetto degli impegni assunti dal Governo.

5-00878 Manfredi: Sulle cause del tragico incidente avvenuto il 28 luglio 2013 sull'autostrada A-16 Napoli-Canosa.

Massimiliano MANFREDI (PD) illustra i contenuti dell'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Massimo PAOLUCCI (PD), cofirmatario dell'interrogazione, replicando, ringrazia il sottosegretario Girlanda per una risposta che, tuttavia, a suo avviso, può essere considerata solo interlocutoria rispetto alle gravi e stringenti questioni poste dall'atto di sindacato ispettivo presentato dai deputati del Partito Democratico. Sotto questo profilo, anzi, ritiene che sia essenziale procedere al più presto ad un'audizione della società concessionaria della tratta autostradale in questione, al fine di acquisire tutti gli elementi di conoscenza e di valutazione necessari a far luce, fino in fondo, sulle cause del tragico incidente del 28 luglio scorso sull'autostrada A16 Napoli-Canosa.

Sottolinea, quindi, che, pur se la normativa non aveva previsto espressamente l'automatica sostituzione delle barriere realizzate prima dell'emanazione, nel 1992, della nuova disciplina in materia di sicurezza stradale, sarebbe grave se gli interventi in questo settore fossero stati considerati esclusivamente un costo e non un investimento in termini di ammodernamento e di messa in sicurezza dell'infrastruttura autostradale. Al tempo stesso, ritiene che, al di là del caso in questione, il dato generale secondo cui oltre il 70/80 per cento dei veicoli pesanti sottoposti a revisione risultano in condizioni «ottimali» deve far riflettere a fondo sulla reale efficacia dei controlli di revisione su tali mezzi. Conclude, quindi, da un lato, richiamando il Governo ad un impegno senza riserve e senza incertezze affinché sia possibile giungere in tempi rapidissimi a fare piena luce sulle cause e sulle responsabilità della strage del bus sulla A16 e per dare a tutti i cittadini italiani la più ampia assicurazione che episodi come quello in Irpinia non si ripetano mai più e, dall'altro, per confermare la propria ferma volontà di fare in modo che non si spengano i riflettori su questa tragedia, a

partire dal fatto che i familiari delle vittime non si sentano dimenticati né abbandonati dalle istituzioni.

5-00879 Zan: Iniziative urgenti per escludere il transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.

Giulio MARCON (SEL), cofirmatario dell'interrogazione, ne illustra i contenuti.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Giulio MARCON (SEL), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che contiene utili elementi di informazione. Ritiene, tuttavia, che i tempi indicati dal Governo per l'emanazione definitiva del provvedimento diretto a escludere il passaggio delle grandi navi nel bacino di San Marco non siano compatibili con l'urgenza e la necessità assolute di scongiurare ogni rischio di irreparabili danni al patrimonio naturalistico, storico e artistico rappresentato dalla laguna veneta e dalla città di Venezia. Conclude, quindi, esortando il Governo ad affidare al sindaco della città di Venezia e non ad altri soggetti i poteri e i compiti connessi alla salvaguardia, anche sotto il profilo che qui

interessa, dello straordinario patrimonio che Venezia rappresenta per l'Italia e per l'intera umanità.

5-00880 Matarrese: Iniziative urgenti per la realizzazione delle tratte autostradali A-12 Tor di Cenci e Cisterna-Valmontone.

Federico FAUTTILLI (SCpI) illustra i contenuti dell'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Federico FAUTTILLI (SCpI) si dichiara solo parzialmente soddisfatto della risposta del Governo, la quale risulta non esaustiva per la parte relativa alla realizzazione della tratta autostradale Cisterna-valmontone. Si riserva, per questo, di presentare nuovi atti di sindacato ispettivo, confidando sull'attenzione del Governo e sulla completezza della risposta che vorrà fornire al riguardo.

Ermete REALACCI (PD), *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 12.15.

ALLEGATO 1

**DL 69/2013: Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia.
C. 1248-B Governo, approvato dalla Camera e modificato dal Senato.****PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge C. 1248-B Governo, di conversione in legge del decreto-legge 21 giugno 2013 2013, n. 69, recante « Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia »;

ribadita con fermezza la contrarietà – già evidenziata nel parere reso l'11 luglio 2013 – al ricorso da parte del Governo a un provvedimento d'urgenza di contenuto eterogeneo che finisce per esaurire il ruolo di quelle Commissioni, come la Commissione Ambiente, che, pur significativamente interessate dalle disposizioni del provvedimento, non risultano assegnatarie in sede referente e vengono pertanto private della possibilità di esercitare le proprie prerogative nell'istruttoria sulle disposizioni di interesse;

sottolineata nuovamente la necessità di evitare nuovi e ulteriori decreti-legge di contenuto ampio ed eterogeneo;

rilevata quindi la necessità di adottare provvedimenti organici sia in materia di appalti e di programmazione infrastrutturale sia in materia di edilizia sia in materia di ambiente, consentendo così anche alla Commissione di esercitare le proprie prerogative istruttorie in tali ambiti materiali;

esaminata la modifica introdotta all'articolo 26-ter, laddove, in luogo della possibilità, è previsto, fino al 31 dicembre 2014, l'obbligo di corresponsione in favore dell'appaltatore dell'anticipazione del 10

per cento dell'importo contrattuale, che deve essere previsto e pubblicizzato nella gara di appalto;

valutata la modifica al comma 1, lettera f), dell'articolo 30 che prevede, relativamente alla deliberazione dei comuni per l'individuazione delle aree, comprese all'interno delle zone omogenee A) di cui al decreto ministeriale 1444/1968, e in quelle equipollenti secondo l'eventuale diversa denominazione adottata nelle leggi regionali, nelle quali non è applicabile la segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per interventi di demolizione e ricostruzione, o per varianti a permessi di costruire, comportanti modifiche della sagoma, l'attribuzione a un Commissario di nomina ministeriale del potere di adottare in via sostitutiva la delibera comunale in caso di inutile decorso del termine concesso ai comuni e in mancanza di intervento sostitutivo della regione nei termini previsti dalla normativa vigente;

considerata l'opportunità di valutare l'attribuzione a un Commissario di nomina ministeriale del potere di adottare in via sostitutiva la delibera comunale sopra richiamata alla luce del riparto di competenze costituzionali in materia di governo del territorio;

esaminata la disposizione di cui al comma 3-bis dell'articolo 30 che proroga di 3 anni il termine di validità, nonché i termini di inizio e di fine dei lavori nell'ambito delle convenzioni di lottizzazione di cui all'articolo 28 della legge 1150/1942, o degli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, stipulati sino al 31 dicembre 2012;

ritenuto che la proroga soprarichiamata andrebbe rimessa alla valutazione discrezionale delle singole amministrazioni comunali,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) valutino le Commissioni di merito l'opportunità di sopprimere la modifica di cui all'articolo 26-ter, tornando quindi a stabilire, come previsto nel testo approvato dalla Camera, la mera facoltà, fino al 31 dicembre 2014, di corresponsione in favore dell'appaltatore dell'anticipazione del 10 per cento dell'importo contrattuale, purché sia prevista e pubblicizzata nella gara di appalto;

b) valutino le Commissioni di merito l'opportunità della modifica di cui al comma 1, lettera *f)*, dell'articolo 30 relativa all'attribuzione a un Commissario di nomina ministeriale del potere di adottare in via sostitutiva la delibera dei comuni per l'individuazione delle aree, comprese all'interno delle zone omogenee A) di cui

al decreto ministeriale 1444/1968, e in quelle equipollenti secondo l'eventuale diversa denominazione adottata nelle leggi regionali, nelle quali non è applicabile la segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per interventi di demolizione e ricostruzione, o per varianti a permessi di costruire, comportanti modifiche della sagoma, qualora decorra inutilmente il termine concesso ai comuni e in mancanza di intervento sostitutivo della regione nei termini previsti dalla normativa vigente;

c) valutino le Commissioni di merito l'opportunità di sopprimere la disposizione di cui all'articolo 30, comma 1, lettera *0a)*, considerata la delicatezza e la rilevanza del tema anche sul piano costituzionale e quindi la necessità di affrontarlo in un contesto organico;

d) valutino le Commissioni di merito l'opportunità della proroga di 3 anni – disposta al comma 3-bis dell'articolo 30 – del termine di validità, nonché dei termini di inizio e di fine dei lavori nell'ambito delle convenzioni di lottizzazione di cui all'articolo 28 della legge 1150/1942, o degli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, stipulati sino al 31 dicembre 2012.

ALLEGATO 2

5-00876 Latronico: Iniziative urgenti per la realizzazione dell'asse autostradale « transcollinare » nella regione Basilicata.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il Collegamento Mediano Murgia – Pollino, inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche (Legge Obiettivo n. 443 del 2001), ha uno sviluppo di circa km 160 e prevede un costo stimato di circa 1.500 milioni di euro.

L'Anas, nel 2008, ha predisposto, in base allo Studio di Fattibilità redatto dalla Regione Basilicata, il progetto preliminare dell'ammodernamento del collegamento stradale Gioia del Colle (A 14), Matera, Pisticci, Lauria (A3).

Nell'ambito di una pre-conferenza di servizi organizzata dalla Regione Basilicata nel dicembre 2006, l'Anas ha presentato un'ipotesi di intervento, riscontrando il parere favorevole di tutti gli Enti interessati, senza poter, tuttavia, avviare le procedure di Legge Obiettivo a causa del mancato finanziamento dell'intera opera.

Il collegamento Mediano Murgia – Pollino è stato, poi, inserito nel Piano Nazionale per il Sud, approvato dal CIPE con delibera 62 del 2011.

Poiché l'importo finanziabile, indicato in detta delibera, ammonta a 530 milioni di euro, il progetto approvato dall'Anas nel 2008 dovrà subire una rivisitazione complessiva.

Le modalità di attuazione, contenute nella Delibera CIPE n.62 del variano per ciascuno dei tratti in cui è stato suddivisa l'opera:

Tratto I, da Gioia del Colle a Matera.

L'intervento prevede l'adeguamento della statale 271, tra Gioia del Colle e Matera, alla classe CI del Decreto Ministeriale del 5/11/2001 e comprende due

tratti in variante, uno per la Circonvallazione di Santeramo in Colle (oggetto di altro appalto) e l'altro per la discesa del « Salotto ».

Per questo tratto è stato confermato l'importo dell'investimento previsto nel progetto preliminare dell'Anas (130 milioni di euro), ma con lo stanziamento di un milione di euro, utilizzabile per far proseguire la progettazione fino al livello di appalto. Il progetto preliminare approvato nel 2008 risulta, quindi, sostanzialmente confermato, a meno di aggiornamenti normativi e integrazioni allo studio di impatto ambientale.

Tratto II, collegamento tra Matera e la SS 407 « Basentana ».

L'intervento comprende un tratto tangenziale alla città di Matera, con innesto sulla SS 99 Matera – Altamura e sulla SS 655 Bradanica, nonché la discesa sulla SS 407 Basentana (Ferrandina) e il miglioramento della SS 407 fino a Pisticci. Per questa opera è stato previsto nella delibera CIPE 62 del 2011 un investimento pari a 300 milioni di euro, corrispondenti a circa un terzo dell'importo scaturente dal progetto preliminare Anas (900 milioni di euro) ma sono stati stanziati 2,5 milioni di euro, utilizzabili per la prosecuzione della progettazione fino al livello di appalto. Dovrà, pertanto, essere studiata una nuova ipotesi di intervento, per un investimento compatibile con quanto previsto nella citata delibera CIPE.

Per i Trattati I e II, la mancanza di adeguati finanziamenti impedisce la finalizzazione delle procedure approvative sul

progetto preliminare, che, per tale motivo, dovranno essere espletate con riferimento al livello progettuale definitivo per appalto. A tal fine l'Anas ha previsto, nel corso della attività progettuale, di attuare una fase interlocutoria con gli Enti interessati, per conseguire la condivisione di soluzioni e di scelte progettuali, necessaria per poter approfondire la progettazione fino al livello richiesto di appalto.

Tratto III, da Pisticci (SS 407) a Montalbano (SS 598) a Valsinni (SS 653).

Si prevede l'adeguamento della sede esistente costituita prevalentemente dalla ex SS 103.

Per questo tratto è stato indicato, nella delibera CIPE 62 del 2011, un investimento pari a 100 milioni di euro, corrispondenti a circa un terzo dell'importo scaturente dal progetto preliminare Anas (300 milioni di euro), e sono stati stanziati 55,1 milioni di euro, utilizzabili per realizzare un primo stralcio funzionale.

L'Anas ha predisposto un nuovo progetto preliminare, relativo ad un primo stralcio di importo congruente al finanziamento. L'intervento, necessario per eliminare il decadimento prestazionale di un tratto del valico presente lungo la ex SS 103 nel collegamento tra Pisticci e la SS 598 della Val d'Agri, prevede la realizzazione di un tratto in variante, con caratteristiche di strada tipo CI (decreto ministeriale 5 novembre 2001) lungo circa 3.0 km.

Tratto IV, da Valsinni a Lauria (A3).

Il collegamento si realizza tramite la SS 653 Sinnica, con caratteristiche funzionali e geometriche adeguate per servire l'itinerario.

Mi preme evidenziare che i finanziamenti assegnati, pari a 58,6 milioni di euro, a fronte di un'esigenza complessiva di 530 milioni di euro indicata nella suddetta delibera CIPE n.62 del 2011, sono, tuttavia, subordinati alla stipula degli atti – Contratti istituzionali di sviluppo – stabiliti dall'articolo 11 della medesima delibera.

Al riguardo devo informare che tale previsione originaria, relativa alla stipula dei Contratti istituzionali di sviluppo (CIS), è stata modificata dalla delibera CIPE n.107 del 26 ottobre 2012 che ha limitato l'obbligatorietà dei CIS alle sole infrastrutture strategiche di rilievo nazionale prevedendo per tutte le altre lo strumento attuativo dell'Accordo di programma quadro.

Allo stato attuale, con riferimento all'impiego delle predette risorse, il Dipartimento dello sviluppo e la coesione economica presso il Ministero dello sviluppo economico ha informato che è in corso di definizione un Accordo di programma quadro « rafforzato » che individui tempi certi per le progettazioni e per la cantierizzazione delle suddette opere. Infatti, la Regione, il MIT e l'ANAS, d'intesa con la Direzione generale per la politica regionale unitaria nazionale del citato Dipartimento, stanno completando l'istruttoria per addvenire alla sottoscrizione di tale Accordo.

ALLEGATO 3

5-00877 Zolezzi: Iniziative urgenti per utilizzare risorse già stanziare per infrastrutture strategiche per la realizzazione di un piano nazionale delle piccole opere.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Non possiamo non riconoscere allo strumento della Legge Obiettivo un ruolo di cambiamento della intera offerta infrastrutturale del Paese, sia nella fase programmatica, sia in quella progettuale, sia, infine, in quella realizzativa.

Ricordo che detta legge ha annullato la vecchia procedura della Conferenza di Servizi: per la Variante di Valico autostradale furono necessari anni, per l'asse ad Alta Velocità Firenze-Bologna 7 anni.

Tale Legge, invece, ha istituito lo strumento della Intesa Generale Quadro tra Stato e Regioni e ha trasferito al CIPE e non ad un Ministero o ad un organo controllato da un ministero, l'approvazione delle scelte, dei programmi, dei progetti.

La Legge Obiettivo, inoltre, attraverso lo strumento dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, ha reso possibile un monitoraggio annuale, da parte del Governo, del CIPE, della Conferenza Stato Regioni, del Parlamento e della Corte dei conti, di tutte le opere previste nel Programma delle Infrastrutture Strategiche. Nel Paese non esiste nessun programma sottoposto ad un simile monitoraggio capillare.

In merito alla esplosione dei costi, segnalata dagli Interroganti, ritengo opportuno ricordare che la stima sul Programma iniziale pari a circa 125 miliardi di euro era relativa ad interventi progettuali di massima o, addirittura, di fattibilità progettuali. Oggi il valore dei progetti definitivi approvati dal CIPE è pari a circa 174 miliardi di euro. Ciò significa che del Programma di 125 miliardi di euro quello che è diventato riferimento progettuale capace di superare le varie fasi istruttorie è pari, in definitiva, solo a 174 miliardi di euro.

Per quanto riguarda poi il numero degli interventi va precisato che la cifra di 348 opere tiene conto dei lotti in cui sono nella maggior parte dei casi scomposti i singoli interventi: infatti il numero delle opere approvate dal CIPE ad oggi non supera le 130 unità.

Inoltre la medesima Legge ha chiarito, sin dall'inizio, attraverso l'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria, che lo Stato non poteva più trasferire, come in passato, il 90 per cento delle risorse pubbliche per realizzare infrastrutture ma poteva garantirne solo per il 50 per cento.

Evidenzio che la Legge Obiettivo ha reso possibile la cantierizzazione, tra il 2002 e il 2012, di circa 74 miliardi di euro di investimenti: tra il 1985 e il 2001, prima della legge Obiettivo, erano state cantierati solo 7 miliardi di euro di investimenti.

Infine, la Legge Obiettivo è stato il primo provvedimento a livello comunitario che ha recepito, nella Programmazione nazionale, le decisioni assunte all'interno del Programma delle Reti TEN-T.

Per quanto riguarda le piccole e medie opere, non va dimenticato che il CIPE ha approvato un programma per il Mezzogiorno, per circa 736 milioni di euro, con copertura finanziaria, in una prima fase, pari a 436 milioni di euro. Attualmente sono in corso le gare e gli affidamenti delle relative opere.

Assicuro che il Governo continuerà a seguire con attenzione anche la tematica connessa alla realizzazione delle piccole e medie opere, che ritiene parimenti rilevanti per il rilancio dell'economia del Paese.

ALLEGATO 4

5-00878 Manfredi: Sulle cause del tragico incidente avvenuto il 28 luglio 2013 sull'autostrada A-16 Napoli-Canosa.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al tragico incidente, avvenuto lo scorso 28 luglio sull'autostrada A16 Napoli-Canosa, devo premettere che non è possibile al momento esprimersi sulle cause e le dinamiche dell'incidente in quanto sono tuttora in corso le relative indagini.

Allo stato, posso solo fornire alcuni dati tecnico-normativi relativi alle barriere di protezione del tratto autostradale in corrispondenza del sinistro.

Al riguardo, informo che la normativa relativa alle barriere di sicurezza stradali è caratterizzata da numerosi provvedimenti succedutisi nel tempo.

Con il decreto del Ministro dei lavori pubblici n. 223 del 18 febbraio 1992, che prevede l'utilizzo di barriere protettive progettate, sottoposte a test dal vero ed omologate, si stabilisce che i progetti esecutivi relativi alle strade pubbliche extraurbane ed a quelle urbane con velocità di progetto maggiore o uguale a 70 Km/h devono comprendere un apposito allegato progettuale, completo di relazione motivata sulle scelte, redatto da un ingegnere, riguardante i tipi delle barriere di sicurezza da adottare, la loro ubicazione e le opere complementari connesse (fondazioni, supporti, dispositivi di smaltimento delle acque, ecc.), nell'ambito della sicurezza stradale. Lo stesso provvedimento fornisce anche le istruzioni tecniche necessarie per la progettazione.

Detto provvedimento, e così i successivi provvedimenti modificativi e integrativi, non impongono, tuttavia, la sostituzione delle barriere precedentemente installate, se non in occasione dell'adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali esi-

stenti, oppure nella costruzione e riqualificazione di parapetti di ponti e viadotti situati in posizione pericolosa per l'ambiente esterno alla strada o per l'utente stradale; è stabilito, altresì, che i ripristini di danni localizzati potranno essere eseguiti con le tipologie preesistenti.

Orbene, in relazione a quanto accaduto sull'Autostrada A16 Napoli-Canosa, gestita in concessione, come è noto, da Autostrade per l'Italia S.p.A., la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali, sentita al riguardo, ha fatto presente che le barriere laterali bordo ponte installate lungo il viadotto « Acqualonga » ubicato al km 32+700 della A16 Napoli-Canosa sono state realizzate e poste in opera durante i lavori di ripristino eseguiti in conseguenza dei danni provocati dal sisma del 1980. Gli interventi sono stati conclusi in data 1° settembre 1989.

In tale occasione, le preesistenti barriere laterali sono state sostituite con barriere laterali tipo *new jersey* in calcestruzzo della tipologia inserita al punto C.3.1 del catalogo generale del Ministero dei lavori pubblici approvato con voto n. 321 del 26 maggio 1998 dalla Commissione di Studio presso la V sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Alla data della installazione, ovverosia, come detto, il 1989, non era ancora intervenuto il citato decreto del Ministro dei lavori pubblici n. 223 del 18 febbraio 1992.

La predetta Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali ha altresì informato che Autostrade per l'Italia, in base ai propri programmi di intervento, sta provvedendo alla riqualifica delle bar-

riere di protezione dell'intera autostrada A16: nel tratto oggetto dell'incidente, antecedentemente allo stesso, aveva sostituito la barriera centrale spartitraffico.

La Concessionaria, peraltro, in base all'articolo 14 del Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285) è tenuta, tra l'altro, alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi.

Nel tratto in questione, contraddistinto da un andamento plano-altimetrico che risente delle caratteristiche di autostrada di montagna, è peraltro imposto il limite di velocità di 80 km/h.

Per quanto concerne, poi, il riferimento al sistema dei controlli dello stato di manutenzione e sicurezza degli autobus evidenzio che le procedure di revisione vengono condotte, in maniera accurata e secondo procedure ben definite, sulla base di norme armonizzate a livello comunitario, da ultimo la direttiva 2010/48/UE recepita con il decreto ministeriale 13 ottobre 2011. In particolare, l'operazione di revisione annuale alla quale sono soggetti gli autobus è effettuata presso apposite stazioni di controllo della Motorizzazione o presso sedi esterne appositamente attrezzate e approvate. Le relative prove sono condotte anche con l'ausilio di apparecchiature omologate dall'Amministrazione, secondo i criteri indicati in una nota che allego agli atti.

Inoltre, non va dimenticato che la tenuta in efficienza di un veicolo, non si esaurisce con l'effettuazione della revisione, ma si esercita nel successivo arco temporale, attraverso un'adeguata e continua manutenzione che tenga conto dell'uso del veicolo stesso (Km percorsi, tipo di strade, ecc.). L'articolo 79 del Codice della Strada prevede che i veicoli a motore e i loro rimorchi durante la circolazione devono essere tenuti in condizioni di massima efficienza, comunque tale da garantire la sicurezza.

Il viadotto oggetto dell'incidente è attualmente sotto sequestro per ordine della Magistratura, ai fini dell'espletamento delle indagini che la stessa ha in atto.

Assicuro comunque che il Governo adotterà tutte le misure necessarie che gli competono sia per far emergere eventuali responsabilità sia per evitare il ripetersi di simili incresciose sconvolgenti tragedie.

L'Allegato II alla direttiva 2010/48/UE indica gli elementi da controllare obbligatoriamente, che pertanto costituiscono i requisiti inderogabili di ispezione.

A norma di direttiva detta ispezione è effettuata attraverso prove strumentali e verifiche visive; è fatto espresso divieto di procedere con operazioni di smontaggio degli organi e dei dispositivi oggetto della valutazione stessa.

In relazione alle competenze, le revisioni degli autobus sono effettuate esclusivamente da un funzionario, laureato in ingegneria e appartenente ai ruoli della Amministrazione, presso le apposite stazioni di controllo degli Uffici Motorizzazione Civile ovvero presso sedi esterne appositamente attrezzate e approvate.

Le prove strumentali sono condotte con l'ausilio di apparecchiature necessariamente omologate dall'Amministrazione, che di seguito si elencano:

frenometro: con cui viene valutata l'efficienza frenante del veicolo;

banco prova organi di sterzo: utilizzato per la valutazione dell'integrità degli organi dello sterzo e dei collegamenti delle ruote al veicolo;

fonometro: utilizzato per la valutazione del livello di intensità sonora derivante dal terminale allo scarico del veicolo e dell'avvisatore acustico;

analizzatore/opacimetro: apparecchiatura necessaria per valutare l'entità delle emissioni allo scarico del veicolo in prova a seconda che trattasi di veicolo con motore a benzina ovvero con motore diesel;

centrafari: apparecchiatura per verificare il corretto allineamento dei corpi illuminanti e dell'intensità luminosa degli stessi.

Le prove visive hanno la finalità di verificare lo stato di integrità e di effi-

cienza degli organi dello sterzo, degli elementi di raccordo veicolo/ruote, dello stato di usura dei pneumatici, degli assi, ruote, sospensioni, organi di trasmissione eccetera. Detto esame visivo viene condotto in parte su fossa di ispezione o su ponte sollevatore.

Vengono eseguiti inoltre ulteriori ispezioni visive su elementi e dispositivi componenti il veicolo:

visibilità: vetri, specchietti, tergicristalli, eccetera;

luci, riflettori e circuito elettrico: fari, luci di posizione anteriori e posteriori, arresto, eccetera;

telaio ed elementi fissati al telaio: paraurti, serbatoi, silenziatori di scarico, carrozzeria, eccetera;

altri equipaggiamenti: cinture, estintore, triangolo, tachigrafo, eccetera.

Le prove sono omogenee per tutte le categorie di veicoli. Tuttavia, per quelli delle categorie M2 ed M3 – veicoli adibiti al trasporto di passeggeri – nel corso delle verifiche vengono controllati anche elementi accessori caratteristici di detti veicoli, quali porte di entrata e di uscita, indicazioni scritte, equipaggiamenti speciali e di segnalazione, uscite di emergenza, eccetera.

ALLEGATO 5

5-00879 Zan: Iniziative urgenti per escludere il transito delle grandi navi nella laguna di Venezia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La questione delle « Grandi Navi » entranti nel porto di Venezia è stata prontamente affrontata dal Governo non appena la questione è stata posta in tutti i suoi aspetti all'attenzione dell'Esecutivo.

Al riguardo, in linea con quanto già riferito nel corso di recenti sedute di sindacato ispettivo presso la Camera dei Deputati, informo che al fine di consentire un ampio ed esauriente dibattito con tutte le componenti interessate, è stato attivato, in data 14 giugno, un tavolo tecnico presso la sede del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la partecipazione dello stesso Ministro, del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nonché del presidente della regione Veneto, del sindaco della città di Venezia, del presidente dell'Autorità portuale e del rappresentante del Magistrato alle acque di Venezia.

Già nel corso del predetto incontro si è provveduto a delineare con decisione un percorso che tenesse debitamente conto della delicatezza e dell'urgenza di valutare la problematica nel rispetto dei vari interessi coinvolti, ad iniziare, naturalmente, da quelli della sicurezza della navigazione e della tutela dell'ambiente marino. Nel corso della predetta riunione è stata fissata una serie di punti tra i quali, in particolare:

eliminare il transito delle grandi navi lungo la rotta che percorre il Canale della Giudecca (al riguardo è già stata programmata una graduale eliminazione dei transiti di talune tipologie di navi);

garantire le condizioni di sicurezza lungo la sopracitata rotta che, nel frat-

tempo, sono assicurate dall'autorità marittima grazie anche all'opera dei servizi tecnico-nautici;

calendarizzare una nuova riunione per il 25 luglio per esaminare le proposte avanzate, al fine di pervenire, entro un termine ragionevolmente breve, alla piena applicazione del decreto interministeriale Passera-Clini del 2 marzo che vieta il transito delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca.

Mi preme evidenziare che il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha ribadito l'assoluta garanzia della sicurezza della navigazione nelle more dell'individuazione dell'alternativa che sarà prescelta.

Nel corso del successivo incontro del 25 luglio sono state illustrate e passate in rassegna le varie proposte pervenute al MIT per l'individuazione di percorsi alternativi al passaggio nel Canale della Giudecca-Bacino San Marco.

In tale sede si è preso atto che, al momento, solo la proposta dell'Autorità portuale di Venezia, descritta in dettaglio più avanti, costituisce uno studio progettuale completo ed esaustivo, che affronta in maniera compiuta i vari aspetti rilevanti della questione. Le altre proposte, poste solo di recente all'attenzione delle Amministrazioni centrali, seppure sostanzialmente valide, richiedono necessariamente un'analisi più approfondita dei vari profili: sicurezza, gestione del traffico e relative interferenze con altre tipologie di traffico. Le proposte al momento sul tavolo sono così riassumibili:

1) proposta dell'Autorità portuale (alla quale anche la regione guarda con interesse): offrire un percorso alternativo ottimale alle navi da crociera facendole entrare in laguna da Malamocco con un breve tragitto sul canale dei Petroli (per non intasarlo e per non pregiudicare il traffico commerciale già presente in quell'area) e con una deviazione sul canale Contorta, che andrà dragato per accrescere i fondali, per raggiungere infine la stazione marittima. Al riguardo andrebbero naturalmente analizzati alcuni aspetti legati ai materiali di scavo, con particolare riferimento alla composizione dei fanghi, per realizzare correttamente gli interventi di ricostruzione morfologica della laguna nell'area interessata;

2) proposta del comune: attestare le grandi navi a Porto Marghera, abbandonando la rotta che attualmente le porta alla stazione marittima. Detta ipotesi, data come immediatamente realizzabile, potrebbe presentare alcune criticità connesse alla sosta in banchina di grandi navi passeggeri in un'area interessata dal transito e dalla sosta di unità navali che trasportano merci pericolose, oltre a dover essere valutata in termini di rispetto della normativa internazionale ed europea in materia di *security* portuale;

3) proposta cosiddetta « De Piccoli »: realizzazione di un nuovo *terminal* crocieristico a Punta Sabbioni. Questo studio presenterebbe criticità in relazione a *safety* e *security* portuale (restringimento della bocca di porto, trasferimento dei passeggeri, con impatto sulla navigazione lagunare e sul moto ondoso);

4) due ulteriori proposte, la prima, cosiddetta « Ipotesi Vianello », conosciuta solo tramite articoli di stampa e la se-

conda, denominata « Ipotesi Ing. Salmini », presentata di recente ed in buona sostanza simile alla precedente, sembrano presentare caratteristiche nautiche non idonee, oltretutto interferenze con l'area industriale e difficile compatibilità con la sicurezza e con gli impatti sul traffico commerciale;

5) proposta Zanetti (presentata solo in data 19 luglio) si riproporrebbe di mantenere l'accesso attuale delle grandi navi dalla bocca di Lido, ma deviandole con lo scavo di un canale retrostante rispetto a quello della Giudecca, che permetta, quindi, alle stesse di passare attraverso un canale parallelo, anziché compiere l'attuale percorso. L'ipotesi può presentare aspetti di interesse, ma necessita di opportuni approfondimenti dal punto di vista idrodinamico ed ambientale.

In esito alle valutazioni emerse nel corso della riunione è stato previsto un percorso ancora più puntuale e certo per addivenire all'applicazione del decreto Passera-Clini in tempi ragionevolmente brevi. In tal senso il tavolo ha deciso di demandare al Magistrato alle acque e all'Autorità portuale di Venezia il compito di effettuare una disamina tecnica più approfondita delle varie proposte relative a percorsi alternativi al transito in laguna di dette unità, disamina da completare improrogabilmente entro la metà del prossimo mese di settembre. Ad ottobre sarà poi convocato il cosiddetto « Comitato », in modo da coinvolgere tutta la realtà territoriale di Venezia e poter pervenire entro la fine di tale mese alle determinazioni definitive del Governo sulla soluzione che consentirà di estromettere le grandi navi da crociera dal bacino di San Marco alla luce degli anzidetti approfondimenti tecnici.

ALLEGATO 6

5-00880 Matarrese: Iniziative urgenti per la realizzazione delle tratte autostradali A-12 Tor di Cenci e Cisterna-Valmontone.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante, in relazione al fatto che il CIPE, con delibera n. 86 del 3 agosto 2012, ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo del tratto compreso fra la A12 Roma-Civitavecchia e Tor de' Cenci chiede quale sia lo stato di avanzamento del medesimo e quali iniziative si intendano adottare per velocizzare l'avvio dei cantieri.

Al riguardo devo evidenziare che il CIPE, all'atto di approvare con precedente delibera n. 88 del 2010 i progetti definitivi delle altre due tratte autostradali Roma (Tor de Cenci)-Latina Nord (Borgo Piave) e Cisterna-Valmontone, che compongono l'arteria in questione, nonché i progetti definitivi e preliminari delle relative opere connesse, aveva espressamente previsto una unica procedura di gara ad evidenza pubblica, volta all'aggiudicazione di una unica concessione di costruzione e gestione riguardante l'intera opera, con la precisazione che il relativo bando avrebbe potuto essere pubblicato solo dopo l'approvazione da parte dello stesso CIPE del progetto definitivo relativo al Collegamento A12-Roma (Tor de Cenci) e previa definizione di ogni forma di contenzioso in essere.

Per ciò che riguarda il contenzioso, con la sentenza del Consiglio di Stato n. 1225/2013 sono state respinte, per difetto di

interesse e per tardività del ricorso originario, le due impugnative proposte avverso la predetta delibera CIPE n. 88/2010 nonché avverso la delibera CIPE n. 55/2008. Pertanto tale situazione può considerarsi definita favorevolmente.

Invece, per quanto riguarda il predetto progetto definitivo Collegamento A12-Roma (Tor de Cenci) informo la Corte dei Conti, Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato, con deliberazione del 24 aprile 2013 ha ricusato il visto di legittimità e la conseguente registrazione della deliberazione approvativa del CIPE sopra richiamata del 3 agosto 2012.

Lo scorso 2 agosto, il CIPE ha approvato nuovamente il progetto definitivo del tratto compreso tra la A12 Roma-Civitavecchia e Tor de' Cenci, aggiornato ed istruito dai competenti uffici del MIT, sulla scorta dei rilievi della Corte dei conti che avevano impedito, come appena detto, la registrazione della precedente delibera.

Pertanto, posso assicurare che non appena la recente delibera CIPE verrà registrata, il soggetto aggiudicatore procederà a concludere la gara con l'inoltro delle lettere di invito e ad affidare la concessione, sì da consentire l'immediato avvio della progettazione esecutiva e dei cantieri.