



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori DELLA SETA, CHITI, MONGIELLO e FERRANTE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 MAGGIO 2008

Modifiche alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e delega al Governo in materia di infrastrutture per la riforma del codice dei contratti relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163

ONOREVOLI SENATORI. - Con questo disegno di legge intendiamo intervenire per una radicale revisione della legge obiettivo (legge 21 dicembre 2001, n. 443) e dei decreti attuativi della stessa legge, confluiti nel codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

La legge obiettivo per la realizzazione delle grandi opere strategiche, dopo sette anni di concreta attuazione, si è rivelata un fallimento.

Si è abbandonata ogni corretta forma di programmazione delle opere coerente con il Piano generale dei trasporti e logistica (PGTL) che puntava al riequilibrio modale, allo sviluppo del cabotaggio ed alla soluzione dei problemi di mobilità urbana. Si è progressivamente affastellata una «lista» assai estesa di opere infrastrutturali (circa 250 per un costo stimato dal CIPE di oltre 173 miliardi di euro), slegata da ogni strategia e politica dei trasporti sostenibile.

Si è persa ogni relazione e capacità di dialogo con gli enti locali che sono stati esclusi e scavalcati dalle procedure introdotte con la legge obiettivo per l'approvazione dei progetti. Questo non solo ha eliminato ogni processo di partecipazione e dialogo con i cittadini e le cittadine, ma ha anche alimentato processi di deresponsabilizzazione delle istituzioni locali.

Sono state semplificate le procedure di tutela con il forte ridimensionamento della Valutazione di impatto ambientale (VIA) ed allentate le regole per il controllo, monitoraggio e vigilanza sul contraente generale, nonché quelle relative all'istituto della concessione.

Come era prevedibile, queste semplificazioni ed esclusioni, nella realtà complessa

del nostro Paese, non hanno prodotto risultati positivi.

Le risorse finanziarie assegnate alla legge obiettivo sono state decisamente scarse, così come è emerso dalla ricognizione del CIPE presentata nel novembre 2006: a fronte di 173 miliardi di costo stimato per grandi opere previste, risultano finanziate in modo certo opere per 36 miliardi, di cui 26 miliardi con risorse pubbliche e 10 miliardi con risorse private. Va sottolineato per la precisione che il complesso dei 36 miliardi è costituito dalla sommatoria di tutti gli investimenti e residui già disponibili nel corso degli anni e che le risorse aggiuntive «fresche» destinate alla legge obiettivo dalle diverse leggi finanziarie ammontano a poco più di 8 miliardi di euro.

Nella Legge Finanziaria 2007 si è dato nuovo alimento alla prosecuzione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale previste dalla Legge Obiettivo, con la concessione di contributi quindicennali di 100 milioni di euro, che si aggiungono allo stanziamento di 189 milioni di euro, autorizzati a decorrere da ciascuno degli anni 2007, 2008, 2009. Infine, con la Finanziaria 2008 è stato predisposto il Fondo della Legge Obiettivo, con una previsione di impegno quindicennale di 99,6 milioni a decorrere dagli anni 2008, 2009 e 2010. Da questa cifra sono stati stornati 5 milioni di euro per il terremoto del Molise e altri 5 per le opere accessorie alla Pedemontana di Formia, a valere sia sul Fondo della Legge Obiettivo sia sui fondi del decreto-legge 1° ottobre 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, per il «piano casa» (500 milioni).

Promossa con l'intento di rendere più rapida e più agevole la realizzazione delle

grandi opere necessarie al Paese, la Legge Obiettivo ha finito per contribuire ulteriormente alla difficoltà di operare scelte razionali, condivise, sostenibili nel campo delle infrastrutture strategiche. La *deregulation* introdotta ha infatti determinato reazioni tanto più critiche da parte delle amministrazioni locali e delle popolazioni coinvolte dalle localizzazioni, che non avendo più spazi d'intervento diretto e di partecipazione ha spesso assunto posizioni di totale chiusura.

Si impone dunque una decisiva modifica della legge obiettivo secondo i seguenti criteri:

- selezione della lista delle opere secondo criteri di riequilibrio modale e sostenibilità, in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica (da aggiornare);

- restituzione di poteri decisionali alla conferenza dei servizi dei soggetti interessati per la scelta dei tracciati pur lasciando un ruolo di regia al CIPE;

- rafforzamento della procedura di Valutazione di impatto ambientale e dei profili di tutela dei beni culturali e del paesaggio;

- ampliamento della capacità di dialogo e consultazione dei cittadini da parte delle istituzioni;

- previsione del potenziamento della capacità di controllo pubblica sul contraente generale che realizza l'opera.

Obiettivi fondamentali del presente disegno di legge sono la centralità e la qualità del progetto, la trasparenza delle procedure, il rispetto della legalità, la leale concorrenza e l'accelerazione dei tempi di realizzazione dei lavori. In questo contesto, la consultazione, la partecipazione e l'informazione a livello locale sono garanzia per l'accettazione sociale delle opere e dunque per la loro effettiva realizzazione. Proponiamo inoltre di riordinare la legislazione per le infrastrutture strategiche recependo lo spirito delle direttive comunitarie e assicurando una disciplina omogenea con le leggi che riguardano la protezione dell'ambiente, la Va-

lutazione di impatto ambientale (VIA), la tutela del paesaggio e dei beni culturali e con la pianificazione dei trasporti.

Intendiamo rafforzare il ruolo degli enti territoriali, rendere generalizzato e inderogabile il ricorso alla VIA, come peraltro prescritto dalle normative europee, e potenziare le capacità di controllo, monitoraggio e di vigilanza complessiva sull'attuazione della legge.

Proponiamo di intervenire per individuare, sulla base delle risorse finanziarie disponibili, gli interventi infrastrutturali da realizzare prioritariamente, in coerenza con il PGTL. L'individuazione di queste priorità infrastrutturali deve a sua volta avvenire alla luce delle risultanze della Valutazione ambientale strategica (VAS), dell'esame del rapporto costo beneficio di ogni intervento e delle sua coerenza con gli obiettivi generali e di sistema da perseguire, a partire dal riequilibrio modale.

Il presente disegno di legge è composto da una parte immediatamente operativa e dalla predisposizione di alcune deleghe al Governo per il riordino della materia.

L'articolo 1 individua le finalità e l'ambito di applicazione della legge nel riordino e nella modifica della normativa per la realizzazione delle infrastrutture strategiche, di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e al citato codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, al fine di coordinarla con la legislazione per la protezione dell'ambiente, la valutazione di impatto ambientale, la tutela del paesaggio e dei beni culturali e, infine, la pianificazione dei trasporti.

L'articolo 2 sostituisce i commi 1 e 1-*bis* dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, introducendo come finalità della legge la modernizzazione e lo sviluppo sostenibile del Paese, nonché il concetto di infrastrutture di preminente interesse nazionale e il Programma delle infrastrutture di preminente interesse nazionale. Si riconducono il Programma e le infrastrutture prioritarie nell'ambito dei piani di settore e in par-

ticolare per le infrastrutture di trasporto nell'ambito del PGTL. È previsto inoltre un filtro per le infrastrutture da introdurre nel Programma alla luce dei risultati dell'applicazione della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, sulla VAS e della migliore rispondenza agli obiettivi di promozione del riequilibrio modale, di potenziamento e integrazione delle reti delle aree metropolitane con il sistema dei trasporti nazionale, di riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas serra e, infine, di efficienza della spesa pubblica e della qualità dei servizi.

Come già previsto nella norma precedente è mantenuta la presentazione del Programma come allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF), ma vengono introdotti correttivi al fine di selezionare le infrastrutture che abbiano una effettiva copertura finanziaria.

Sono infine abrogati all'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, i commi 17, 18 e 19 ed esclusi dalla legge obiettivo gli insediamenti produttivi strategici.

Gli articoli da 3 a 5 contengono tre dispositivi di delega al Governo, ognuno con specifici principi e criteri direttivi, per la modifica del citato codice di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere delle Camere, e la facoltà di predisporre successivi decreti correttivi. Ogni articolo riguarda alcuni ambiti tematici trattati dalla legislazione «speciale» per le infrastrutture prioritarie riconducendole in capo ai Ministeri competenti: all'articolo 3 le procedure di progettazione e realizzazione sono ricondotte al Ministero delle infrastrutture, all'articolo 4 la protezione ambientale e la valutazione di impatto ambientale sono ricondotte al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; all'articolo 5 la tutela del paesaggio e dei beni culturali sono ricondotti al Ministero dei beni e le attività culturali.

L'articolo 3 introduce il principio di coinvolgimento degli enti locali attraverso la conferenza di servizi di cui agli articoli 14 e 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241. Sono rivisti il progetto definitivo, quale momento di approvazione del progetto in linea tecnica nella conferenza di servizi e quale momento di espressione del giudizio di compatibilità ambientale secondo le normative ordinarie di VIA, e il progetto preliminare. Sono conseguentemente armonizzate la disciplina di affidamento a contraente generale, l'appalto integrato e la figura del promotore finanziario. Nell'articolo sono anche integrati i compiti del CIPE attribuendogli un ruolo di regia nella conferenza di servizi di cui alla citata legge n. 241 del 1990, e il compito di approvazione dei finanziamenti e monitoraggio dello stato di avanzamento dei progetti (anche acquisendo valutazioni da parte di altri organismi dello Stato). Sono introdotti: l'obbligo di predisposizione di studi di fattibilità delle infrastrutture, l'obbligo dell'ottemperanza al provvedimento cautelare nel rispetto della tutela del paesaggio e dell'ambiente. Sono infine abrogati: le lettere c), e), f) del comma 2 e il comma 5 dell'articolo 163; i commi 3, 4, 6, 7, dell'articolo 165; il comma 4 dell'articolo 166; gli articoli 167, 168, 171, 179 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006.

L'articolo 4 introduce i criteri e principi al fine di ricondurre la valutazione di impatto ambientale delle opere prioritarie nell'ambito delle procedure di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, di rivedere le procedure sia per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 15 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni, per la bonifica di ordigni bellici e dei siti inquinati, sia per l'autorizzazione e la VIA per l'effettuazione di indagini geognostiche, compresi i cunicoli esplorativi.

L'articolo 5 introduce principi e criteri direttivi per le procedure di indagine archeologiche e per armonizzare il citato codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ed in particolare con i piani paesaggistici, la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, il progetto di monitoraggio paesaggistico (PMP) e impatto paesaggistico. È infine abrogato il comma 3 dell'articolo 38 dell'allegato XXI al citato codice di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006.

L'articolo 6 prevede l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti e della logistica. Sono indicati gli obiettivi da perseguire:

- a) riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale;
- b) promozione del riequilibrio modale favorendo il trasporto su ferro, il cabotaggio, il trasporto collettivo e la mobilità ciclo-pedonale e la sua integrazione coi trasporti collettivi;
- c) integrazione delle reti delle aree metropolitane con il sistema dei trasporti nazionale;
- d) riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas serra;

e) miglioramento della mobilità sul territorio nazionale e dei collegamenti internazionali;

f) efficienza della spesa pubblica e qualità dei servizi;

g) promozione della sicurezza nei trasporti;

h) individuazione di un elenco delle infrastrutture di preminente interesse nazionale. Nello stesso articolo è prevista la prescrizione della VAS per il PGTL, quale momento processuale durante la pianificazione.

L'articolo 7 introduce le norme transitorie. Queste riguardano due aspetti: il primo concerne la revisione dell'elenco delle opere strategiche attualmente previste attraverso le modalità di cui al precedente articolo 1; il secondo introduce la facoltà per i Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per i beni e le attività culturali di indicare per le opere attualmente incluse nel Programma quelle per le quali la VIA sul progetto preliminare debba essere ripetuta o integrata sul progetto definitivo.

Sono infine previste all'articolo 8 misure di salvaguardia per l'applicazione del presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità e ambito di applicazione)

1. La presente legge provvede al riordino e alla modifica della normativa che disciplina la realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, di seguito denominato «codice», al fine di favorire il coordinamento e la razionalizzazione delle stesse con le norme relative alla protezione dell'ambiente, alla valutazione ambientale strategica (VAS), ai sensi delle modifiche introdotte dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, alla valutazione di impatto ambientale (VIA), ai sensi delle modifiche introdotte dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, alla tutela del paesaggio, ai sensi delle modifiche introdotte dal decreto legislativo 26 marzo 2008, n. 63, e dei beni culturali, ai sensi delle modifiche introdotte dal decreto legislativo 26 marzo 2008, n. 62, e alla pianificazione dei trasporti.

Art. 2.

(Modifiche alla legge 21 dicembre 2001, n. 443)

1. All'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 e il comma 1-*bis* sono sostituiti dai seguenti:

«1. Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private di premi-

nente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo sostenibile del Paese. L'individuazione è operata, previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, a mezzo di un Programma delle infrastrutture di preminente interesse nazionale, di seguito denominato «Programma», formulato su proposta dei Ministri competenti, sentite le regioni interessate, ovvero su proposta delle regioni, sentiti i Ministri competenti, e allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF), con indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione.

1-bis. Nel formulare il Programma, il Governo procede secondo finalità di riequilibrio socioeconomico fra le aree del territorio nazionale, che devono essere individuate sulla base di una approfondita ricognizione delle infrastrutture e degli insediamenti civili, industriali e commerciali esistenti, e nel rispetto della normativa ambientale, individuando gli interventi nell'ambito dei piani di settore e in particolare, per le infrastrutture di trasporto, tra quelli compresi nel Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) vigente.

1-ter. Le infrastrutture pubbliche e private di preminente interesse nazionale di cui alla presente legge, ai fini dell'inclusione nel Programma, sono sottoposte a valutazioni comparative, in relazione alle risultanze della procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS) del Programma ed alla migliore realizzazione dei seguenti obiettivi:

- a)* promozione del riequilibrio modale;
- b)* potenziamento e integrazione delle reti delle aree metropolitane con il sistema dei trasporti nazionale;
- c)* riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas serra;
- d)* contenimento dell'impatto ambientale e paesaggistico, riduzione del consumo del suolo e della perdita di biodiversità;

e) efficienza della spesa pubblica e qualità dei servizi.

1-*quater*. Le risultanze delle valutazioni di cui al comma 1-*ter* sono inserite nell'allegato al DPEF di cui al comma 1-*quinqües*.

1-*quinqües*. Il Programma è composto da una relazione relativa alla totalità delle infrastrutture da realizzare e contiene le priorità e previsioni di spesa che sono subordinate all'approvazione delle leggi finanziarie ed agli indirizzi del DPEF, nel rispetto delle regole comunitarie sulla pubblica amministrazione e del Patto di stabilità comunitario. Ogni anno, in concomitanza con la scadenza dei termini di presentazione del DPEF, il Ministro dell'economia e delle finanze consegna al Parlamento una relazione, allegata al DPEF, sullo stato di attuazione del Programma e sulle reali disponibilità economico-finanziarie, redatta su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle infrastrutture, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con gli altri Ministri competenti, e contenente dettagliate informazioni sulle coperture dei fabbisogni economici per la realizzazione delle singole opere e sulle risultanze della VAS a livello pertinente al Programma, in conformità con la normativa europea. Il Governo indica nel disegno di legge finanziaria, ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *i-ter*), della legge 5 agosto 1978, n. 468, le risorse necessarie, che integrano i finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili.»;

b) i commi 17, 18 e 19 sono abrogati.

Art. 3.

(Delega per la riforma del capo IV, sezione I, del codice di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006)

1. Per le finalità di cui all'articolo 1, il Governo è delegato ad adottare, entro sei

mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi in materia di lavori relativi a infrastrutture strategiche, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) prevedere il pieno coinvolgimento degli enti locali interessati nell'iter di approvazione delle opere attraverso la conferenza di servizi di cui all'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, per il progetto preliminare e la conferenza di servizi di cui all'articolo 14 della medesima legge n. 241 del 1990 per il progetto definitivo. Gli enti locali devono essere sentiti anche nel caso di modifica della localizzazione dell'opera;

b) disciplinare il progetto definitivo, quale stadio per l'approvazione definitiva del progetto in linea tecnica, nell'ambito della conferenza di servizi di cui all'articolo 14 della citata legge n. 241 del 1990. Il progetto definitivo dovrà conseguentemente essere corredato dello studio di impatto ambientale ed essere preliminarmente reso pubblico ai fini della espressione del giudizio di compatibilità ambientale secondo le normative ordinarie vigenti relative alla VIA;

c) armonizzare la disciplina di affidamento a contraente generale, l'appalto integrato e la figura del promotore finanziario e le definizioni di progetto preliminare e progetto definitivo con le procedure di cui alle lettere *a)* e *b)*;

d) ridefinire la qualifica del contraente generale quale soggetto effettivamente in grado di concorrere, con proprio rischio di impresa, alla realizzazione delle opere di preminente interesse nazionale, comprovando al soggetto aggiudicatore l'adeguata e autonoma capacità organizzativa, tecnico-realizzativa e finanziaria, anche tramite l'affidamento a terzi di non più del 30 per cento del valore dell'opera da realizzare, agendo a tutti gli effetti come personalità giuridica di diritto pubblico e amministrazione aggiudicatrice negli affidamenti di forniture e ser-

vizi nonché di lavori, ancorché misti con forniture o servizi e in tale veste attuare gli affidamenti nel rispetto del codice;

e) rivedere la concessione relativa ad infrastrutture quale semplice contratto d'appalto, il cui corrispettivo è dato non da un prezzo ma dal diritto di gestire l'opera, stabilendo il limite del 50 per cento del contributo statale alla realizzazione dell'opera e il limite temporale dei trenta anni per la durata della concessione, disciplinando altresì le procedure che permettano di valutare i casi di particolare complessità tecnico-realizzativa ed economico-finanziaria in cui è possibile applicare un termine della concessione superiore ai trenta anni;

f) ridefinire i compiti del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), integrandoli con i seguenti:

1) regia con convocazione, gestione ed espressione delle determinazioni della conferenza di servizi in relazione sia all'articolo 14 sia all'articolo 14-*bis* della citata legge n. 241 del 1990;

2) approvazione dei finanziamenti per le opere approvate in linea tecnica nell'ambito della conferenza di servizi e monitoraggio dello stato di avanzamento dei progetti e della tempistica di realizzazione degli stessi;

3) verifica e monitoraggio degli impegni economico-finanziari assunti dallo Stato e dei fabbisogni previsti delle delibere CIPE con cui sono stati approvati i progetti preliminari relativi a singole infrastrutture strategiche senza la relativa copertura;

4) facoltà di acquisire, per le infrastrutture strategiche che prevedono il ricorso a capitali privati, delle valutazioni dell'Unità tecnica finanza di progetto e di ogni altro parere ritenuto opportuno da parte di organismi dello Stato;

5) definizione dei contenuti degli studi di fattibilità per le infrastrutture proposte;

g) prevedere che i soggetti aggiudicatori debbano predisporre studi di fattibilità delle

infrastrutture, quale elaborato vincolante per l'inclusione e la permanenza nel Programma delle infrastrutture di preminente interesse nazionale, che comprendano l'analisi e la verifica degli aspetti tecnico-ambientali, giuridici ed economico-finanziari di realizzazione dei progetti, ivi compresa la possibilità di ricorso ai capitali privati;

h) escludere i progetti degli insediamenti produttivi strategici dalle procedure di cui alla citata legge n. 443 del 2001;

i) prevedere, nei giudizi davanti agli organi di giustizia amministrativa, l'obbligo di ottemperare al provvedimento cautelare, ai fini del rispetto della tutela del paesaggio e dell'ambiente di cui all'articolo 9 della Costituzione;

l) armonizzare il codice ai principi della presente legge, in particolare mediante l'abrogazione delle seguenti disposizioni del medesimo codice:

1) le lettere *c)*, *e)* e *f)* del comma 2 e il comma 5 dell'articolo 163;

2) i commi 3, 4, 6 e 7 dell'articolo 165;

3) il comma 4 dell'articolo 166;

4) il comma 1 dell'articolo 175;

5) il comma 3 dell'articolo 246;

6) gli articoli 167, 168, 171, 176, 179 e 189;

m) introdurre, in via sperimentale per le opere previste dalla citata legge n. 443 del 2001 e dallo giugno 2010 per tutti i lavori pubblici o di interesse pubblico di notevole impatto sull'ambiente e l'urbanistica, la partecipazione dei cittadini alle decisioni concernenti i progetti infrastrutturali, attraverso dibattiti pubblici, quale fase preliminare di ascolto e di dialogo, a partire da un dossier iniziale, prevedendo che siano organizzati da un'autorità amministrativa indipendente, aperti all'insieme dei cittadini, da attuare nelle fasi ideative di un progetto quando sono aperte opzioni alternative e sia ancora possibile valutare l'opportunità stessa del progetto e le caratteristiche, tecniche, defi-

nendo procedure che prevedano tempi rigorosi, al massimo di centoventi giorni per lo svolgimento del dibattito, al termine del quale è redatto un rapporto finale trasmesso al titolare del progetto, che nei novanta giorni successivi comunica le sue decisioni.

2. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1, adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture di concerto con i Ministri competenti e sentito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sono trasmessi alle competenti commissioni parlamentari che esprimono il parere entro trenta giorni dalla trasmissione.

3. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti di cui al comma 1, il Governo è delegato ad adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive nel rispetto degli stessi principi e criteri direttivi, con le modalità di cui al comma 2.

Art. 4.

(Delega per la riforma del codice di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006 in materia di autorizzazioni ambientali)

1. Per le finalità di cui all'articolo 1, il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi in materia di lavori relativi a infrastrutture strategiche, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) disciplinare le procedure ai fini della espressione del giudizio di compatibilità ambientale delle infrastrutture, allo stadio del progetto definitivo, con le modalità previste dalla normativa sulla VIA di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e nel rispetto delle direttive europee in materia;

b) integrare le procedure di VAS e VIA con la valutazione di incidenza di cui all'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992;

c) garantire l'accesso alle informazioni ambientali, nel rispetto della normativa vigente, alle associazioni riconosciute ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive modificazioni, in ogni fase del processo decisionale e l'effettiva partecipazione delle associazioni e dei cittadini alla formazione della valutazione ambientale su piani e programmi e del giudizio di compatibilità ambientale sui progetti, che devono tenere conto delle osservazioni presentate ai sensi dell'articolo 29 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006;

d) individuare le procedure per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 15 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e successive modificazioni, per la bonifica di ordigni bellici e la bonifica dei siti inquinati, anche prima della redazione del progetto definitivo;

e) disciplinare l'effettuazione di indagini geognostiche, compresi i cunicoli esplorativi, l'autorizzazione alle attività relative, ivi inclusa l'installazione dei cantieri e l'individuazione dei siti di deposito ed i casi in cui si debba prevedere la procedura di VIA.

2. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1, adottati su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con i Ministri competenti, sono trasmessi alle competenti commissioni parlamentari che esprimono il parere entro trenta giorni dalla trasmissione.

3. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti di cui al comma 1, il Governo è delegato ad adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive nel rispetto degli prin-

cipi e criteri direttivi, con le modalità di cui al comma 2.

Art. 5.

(Delega per la riforma del codice di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006 in materia di beni culturali e paesaggio)

1. Per le finalità di cui all'articolo 1, il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi in materia di lavori relativi a infrastrutture strategiche, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) disciplinare le procedure di indagine archeologica, i requisiti progettuali, le modalità e i soggetti idonei ad effettuarle;

b) armonizzare il codice ed i suoi allegati tecnici al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in particolare con la normativa relativa ai piani paesaggisti, introducendo tra gli elaborati necessari ai fini dell'ottenimento delle necessarie autorizzazioni, tra gli altri:

1) la documentazione di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 12 dicembre 2005, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2006;

2) il progetto di monitoraggio paesaggistico (PMP) e dell'impatto paesaggistico che dovrà essere tra gli argomenti trattati nella relazione progettuale nelle parti relative agli impatti;

3) modalità di accertamento in ordine alle interferenze con il patrimonio culturale presenti lungo il tracciato;

d) abrogare il comma 3 dell'articolo 38 dell'allegato XXI al codice.

2. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1, adottati su proposta del Ministro per i beni e le attività culturali di con-

certo con i Ministri competenti, sono trasmessi alle competenti commissioni parlamentari che esprimono il parere entro trenta giorni dalla trasmissione.

3. entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti di cui al comma 1, il Governo è delegato ad adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive nel rispetto degli stessi principi e criteri direttivi, con le modalità di cui al comma 2.

Art. 6.

(Revisione del Piano generale dei trasporti e della logistica)

1. Il Ministro dei trasporti, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, realizza un aggiornamento del Piano generale dei trasporti e della logistica sostenibili, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, pubblicato nel supplemento straordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 163 del 16 luglio 2001, di seguito denominato «Piano». Tale Piano è adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, previo parere del CIPE e intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sentito il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

2. L'aggiornamento del Piano persegue i seguenti obiettivi generali:

a) riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio nazionale, sulla base di una approfondita ricognizione delle infrastrutture e gli insediamenti civili, industriali e commerciali esistenti;

b) promozione del riequilibrio moda le favorendo il trasporto su ferro, il cabotaggio, il trasporto collettivo e la mobilità ciclo-pe-

donale e la sua integrazione coi trasporti collettivi;

c) integrazione delle reti delle aree metropolitane con il sistema dei trasporti nazionale;

d) riduzione delle emissioni inquinanti e dei gas serra con interventi per decongestionare il traffico nei centri urbani e nelle infrastrutture autostradali;

e) miglioramento della mobilità sul territorio nazionale e dei collegamenti internazionali, con interventi coerenti ed integrati negli ammodernamenti e nella realizzazioni di infrastrutture e nella loro gestione;

f) efficienza della spesa pubblica e qualità dei servizi;

g) promozione della sicurezza nei trasporti;

h) individuazione di un elenco delle infrastrutture pubbliche e private di preminente interesse nazionale e della tempistica per la realizzazione delle opere in coerenza con gli obiettivi di cui alla lettere da *a)* a *g)* del presente comma.

3. Il Piano individua priorità, obiettivi, risorse e strumenti attuativi, è relativo a dieci anni ed è aggiornato con cadenza triennale come previsto dalla legge 15 giugno 1984, n. 245, con le medesime procedure di cui al comma 1 del presente articolo.

4. Il Piano e i successivi aggiornamenti sono oggetto di VAS ai sensi della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001. L'applicazione della VAS è svolta in una fase anteriore all'adozione del Piano e nel pieno rispetto degli obblighi di informazione e consultazione del pubblico, anche attraverso una conferenza nazionale sulla mobilità e la logistica e l'audizione dei soggetti interessati che ne facciano richiesta al Ministro dei trasporti.

Art. 7.

(Norme transitorie)

1 Ai fini della revisione dell'elenco di cui alla delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121/2001, pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 68 del 21 marzo 2002, e successive modificazioni, da effettuare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, in sede di prima applicazione, il CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro delle infrastrutture e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e sentito il Ministro per i beni e le attività culturali, provvede alla definizione dell'aggiornamento del Programma di cui al comma 1 dell'articolo 1 della citata legge n. 443 del 2001 con i medesimi criteri e procedure di cui ai commi da 1-*bis* a 1-*quinquies* del medesimo articolo, come modificati e introdotti dall'articolo 1 della presente legge.

2. Ai fini della transizione tra l'ordinamento previgente e quello introdotto dalla presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro per i beni e le attività culturali, sulla base di un parere dei propri uffici tecnici, possono emanare, ognuno per quanto di propria competenza, entro trenta giorni dall'approvazione in sede CIPE della revisione dell'elenco di cui al comma 1, un decreto che stabilisca:

a) le eventuali opere di cui all'articolo 1, già sottoposte a VIA sul progetto preliminare, per le quali sia necessario ripetere in tutto o in parte la VIA sul progetto definitivo;

b) le eventuali opere di cui all'articolo 1 per cui le verifiche di ottemperanza debbano essere integrate da ulteriori approfondimenti e da una procedura pubblica ai fini dell'espressione di osservazione da parte dei soggetti interessati indicati nello stesso decreto.

Art. 8.

(Norme di salvaguardia)

1. Fino all'approvazione dei decreti legislativi di cui agli articoli da 3 a 5 sono sospesi:

- a)* l'efficacia del capo IV del codice;
- b)* i finanziamenti relativi alle infrastrutture previste dal Programma di cui alla citata delibera CIPE n. 121/2001.

