

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, nell'ambito dell'esame in sede referente, della proposta di iniziativa popolare C. 1647 « Legge rifiuti zero: per una vera società sostenibile », di rappresentanti del Comitato nazionale promotore della proposta di legge 73

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-05073 Borghi: Sulla messa in sicurezza e transitabilità del viadotto « Italia » dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

5-05076 Terzoni: Iniziative del Governo sulla transitabilità del viadotto « Italia » dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria 74

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 76

5-05074 Grimoldi: Sull'attuazione delle norme relative alla garanzia globale di esecuzione dei lavori pubblici 74

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 79

5-05075 Segoni: Sui criteri di determinazione degli aumenti dei pedaggi autostradali 74

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 81

INTERROGAZIONI:

5-04921 Realacci: Intendimenti del Governo in merito alla linea ad alta velocità Milano-Venezia 75

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 82

5-02619 Agostinelli: Iniziative del Governo in merito alla Convenzione stipulata tra il Ministero delle Infrastrutture e la Passante Dorico Spa 75

AUDIZIONI INFORMALI

Giovedì 19 marzo 2015.

Audizione, nell'ambito dell'esame in sede referente, della proposta di iniziativa popolare C. 1647 « Legge rifiuti zero: per una vera società sostenibile », di rappresentanti del Comitato nazionale promotore della proposta di legge.

L'audizione si è svolta dalle 14 alle 14.40.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 19 marzo 2015. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.45.

Ermete REALACCI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interroga-

zioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-05073 Borghi: Sulla messa in sicurezza e transitabilità del viadotto « Italia » dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

5-05076 Terzoni: Iniziative del Governo sulla transitabilità del viadotto « Italia » dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che le interrogazioni 5-05073 Borghi e 5-05076 Terzoni, vertendo sullo stesso argomento ed essendo stato manifestato dal Governo un orientamento in tal senso, saranno svolte congiuntamente.

Ricorda inoltre che, dopo la risposta unica del rappresentante del Governo, ciascun interrogante potrà replicare in maniera autonoma.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione 5-05073.

Paolo PARENTELA (M5S) illustra l'interrogazione 5-05076, di cui è cofirmatario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, risponde congiuntamente alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Ernesto MAGORNO (PD), cofirmatario dell'interrogazione 5-05076, nel prendere atto della risposta del rappresentante del Governo, della quale si dichiara insoddisfatto, richiama l'attenzione sulla necessità di individuare urgenti soluzioni per la messa in sicurezza ed il ripristino della transitabilità del tratto autostradale in questione, che rappresenta una vera e propria emergenza per la regione Calabria. Evidenzia infine l'opportunità di istituire una Commissione di inchiesta sulla vicenda del viadotto « Italia ».

Paolo PARENTELA (M5S), in qualità di cofirmatario dell'interrogazione 5-05076, si dichiara anch'egli estremamente insoddisfatto della risposta del rappresentante del Governo, rilevando come nella stessa non venga fatto alcun riferimento alla questione della sicurezza dei lavoratori e della infiltrazione della criminalità organizzata negli appalti di opere pubbliche. In relazione a tali aspetti, ritiene, pertanto, che il Governo debba fornire ulteriori elementi di chiarimento.

5-05074 Grimoldi: Sull'attuazione delle norme relative alla garanzia globale di esecuzione dei lavori pubblici.

Stefano BORGHESI (LNA) illustra l'interrogazione in argomento, testé sottoscritta.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Stefano BORGHESI (LNA) si dichiara insoddisfatto della risposta del rappresentante del Governo, che denota la mera presa d'atto della problematica illustrata nell'atto di sindacato ispettivo, ma non l'adozione di misure concrete e tangibili che possano portare alla soluzione della questione.

5-05075 Segoni: Sui criteri di determinazione degli aumenti dei pedaggi autostradali.

Samuele SEGONI (Misto-AL) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Samuele SEGONI (Misto-AL) si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che ritiene non esaustiva in rela-

zione ad alcune delle questioni rappresentate nell'atto di sindacato ispettivo.

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

La seduta termina alle 15.15.

INTERROGAZIONI

Giovedì 19 marzo 2015. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.15

5-04921 Realacci: Intendimenti del Governo in merito alla linea ad alta velocità Milano-Venezia.

Ermete REALACCI (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*), precisando che l'ipotesi di quadruplicamento del tracciato ferroviario in

questione è attualmente sottoposta alla valutazione di impatto ambientale.

Ermete REALACCI (PD), nel sottolineare i profili di criticità attinenti alla questione descritta nella sua interrogazione, legati in particolare ai costi di finanziamento dei progetti, rileva la necessità che l'ipotesi di quadruplicamento del tracciato, attualmente oggetto di valutazione di impatto ambientale, sia portato a conoscenza di tutte le amministrazioni interessate, al fine di garantire la massima trasparenza.

5-02619 Agostinelli: Iniziative del Governo in merito alla Convenzione stipulata tra il Ministero delle Infrastrutture e la Passante Dorico Spa.

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che, a seguito di accordi intercorsi fra l'interrogante e il Governo, lo svolgimento dell'interrogazione n. 5-02619, presentata dalla deputata Agostinelli, è rinviata ad altra seduta.

Dichiara quindi concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.25.

ALLEGATO 1

5-05073 Borghi: Sulla messa in sicurezza e transitabilità del viadotto « Italia » dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.**5-05076 Terzoni: Iniziative del Governo sulla transitabilità del viadotto « Italia » dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente, sulla base delle informazioni assunte presso ANAS, alle interrogazioni degli Onorevoli Bruno Bossio e Terzoni in quanto vertono su medesimo argomento.

Il 2 marzo scorso, nel cantiere del Macrolotto 3.2 dell'Autostrada A/3 Salerno-Reggio Calabria, tra Laino Borgo e Campotenese, si è verificato il crollo di una delle campate di approccio – lato Reggio Calabria – al viadotto Italia, sulla quale erano in corso le attività di demolizione dell'impalcato.

La campata faceva parte della carreggiata sud, chiusa al traffico per consentire l'esecuzione delle lavorazioni previste. L'incidente ha, purtroppo, provocato la morte di un operaio di 25 anni, Adrian Miholca, dell'impresa Nitrex (specializzata in demolizioni), che stava lavorando sull'impalcato.

Il viadotto è stato posto sotto sequestro, e lo è tuttora, dalla Procura della Repubblica di Castrovillari per gli accertamenti e le verifiche del caso.

In seguito alla disposizione di sequestro della Magistratura, il tratto di autostrada, compreso tra gli svincoli di Laino Borgo e Mormanno, di circa 10 km, è stato chiuso al transito con deviazione del traffico sui percorsi alternativi costituiti dalle strade statali e provinciali già individuate per la gestione dell'esercizio e della sicurezza dei cantieri.

I percorsi alternativi sono stati prontamente comunicati dall'ANAS agli organi di stampa e risultano tuttora consultabili

sul sito aziendale (www.stradeanas.it) e sul giornale telematico (www.lestradedellinformazione.it), nonché attraverso i bollettini giornalieri dell'ANAS tv (www.stradeanas.tv).

L'ANAS informa di aver svolto, a seguito dell'evento, accurati accertamenti, assieme ai tecnici del Contraente Generale e dei Vigili del Fuoco della Provincia di Cosenza, al fine di verificare le condizioni strutturali del viadotto, considerato che la campata crollata ha danneggiato, nella caduta, la pila su cui poggiava e che sostiene anche la corrispondente campata in carreggiata nord.

Agli esiti dei sopralluoghi, avendo constatato l'idoneità delle condizioni della pila, che sono state valutate tali da consentire la riapertura al traffico del viadotto in carreggiata nord, quanto meno in una iniziale configurazione « cautelativa » (limitazioni e prescrizioni su velocità e massa dei veicoli), il Contraente Generale ha presentato alla competente Procura di Castrovillari l'istanza di dissequestro del viadotto Italia, per ristabilire la circolazione a doppio senso sulla carreggiata nord, fermo restando la necessità di eseguire gli interventi di ripristino nel più breve tempo possibile.

L'istanza, tuttavia, non è stata accolta dalla Procura, che ha ritenuto necessario condurre ulteriori approfondimenti, avvalendosi anche di un'apposita consulenza tecnica. A tutt'oggi, quindi, il sequestro del viadotto permane e l'autostrada nel tratto tra Laino Borgo e Mormanno resta chiusa

al traffico; la relativa riapertura resta subordinata alle determinazioni della Procura.

Ad ogni modo, atteso che a seguito del sequestro non è stato possibile completare le operazioni preliminari già avviate per la demolizione di altre due campate, che al momento si presentano con una situazione statica fortemente condizionata da tali lavorazioni e risultano suscettibili di un possibile crollo spontaneo, ANAS ha rappresentato alla Procura la necessità di procedere quanto prima al completamento delle attività di demolizione delle campate suddette, nell'ottica di salvaguardare l'integrità delle altre parti d'opera del viadotto e per ragioni di urgenza, considerati anche i rischi per avverse condizioni climatiche, come registratesi recentemente. Nel frattempo, sono in corso di valutazione le possibili soluzioni tecniche di ripristino della pila, che restano, comunque, subordinate alle determinazioni della Procura.

Visto il perdurare della chiusura forzata del tratto autostradale, l'ANAS ha adottato, in sinergia con gli Enti territoriali interessati, tutte le misure necessarie per contenere i disagi agli utenti.

Nello specifico, sono stati predisposti presidi agli svincoli autostradali, si è proceduto all'installazione della segnaletica indicativa supplementare e sono state implementate le attività di vigilanza e supporto agli utenti lungo le viabilità interessate, mediante personale dedicato sia dell'ANAS che del Contraente Generale.

Quanto, poi, al programma generale di ammodernamento dell'autostrada SARC, questo comprende 69 interventi (tra appalti ordinari e integrati e affidamenti a Contraente Generale), per un'estensione complessiva dell'itinerario di 443 km.

La situazione aggiornata dei lavori è la seguente:

355 km realizzati (con lavori da completare su due brevi tratti, in corrispondenza del tratto della galleria Fossino e del tratto tra Lauria nord e il viadotto Caffaro);

20 km con lavori avviati a giugno 2014 e in corso di svolgimento (macrolotto 3.2);

10 km da sottoporre a lavori di messa in sicurezza nel tratto finale da Campo Calabro a Reggio Calabria;

6 km finanziati dalla Legge di Stabilità 2014, con gara in corso (macrolotto tra il viadotto Stupino e Altilia);

10 km finanziati dal decreto legge Sbocca Italia di prossimo avvio (macrolotto tra Rogliano e il viadotto Stupino, nonché lo svincolo di Laureana di Borrello);

42 km da finanziare.

Per quanto riguarda gli interventi oggetto di affidamento a Contraente Generale, essi assommano a 7 (tra completati e in corso), per un investimento complessivo di oltre 4,7 miliardi di euro e un'estensione totale di quasi 150 km (con circa 130 km già realizzati).

Circa la definizione di Contraente Generale, l'ANAS richiama l'articolo 162 del Codice degli Appalti il quale, mutuando definizioni già introdotte dalla c.d. Legge Obiettivo, lo definisce come un soggetto « qualificato per specifici connotati di capacità organizzativa e tecnico-realizzativa » ed ancora « per la libertà di forme nella realizzazione dell'opera, per la natura prevalente di obbligazione di risultato complessivo » nonché « per l'assunzione del relativo rischio ».

Il Contraente Generale si fa, quindi, carico del rischio economico dell'opera, impegnandosi, con la partecipazione alla gara, a fornire « un pacchetto finito » a prezzi, termini di consegna e qualità predeterminati contrattualmente in ragione della sua adeguata esperienza e capacità organizzativa, tecnico-realizzativa e finanziaria.

Ai sensi della normativa vigente, infatti, il Contraente Generale è tenuto a svolgere attività molto ampie – che vanno dalla progettazione alla realizzazione (anche indirettamente) dell'intervento, all'acquisizione delle aree di sedime, alla direzione dei lavori e coordinamento per la sicu-

rezza in esecuzione, alla realizzazione dell'opera, nonché di provvedere, in parte, al prefinanziamento della stessa.

L'obbligazione assunta è quella propria di ogni contratto di appalto, anche se ovviamente più estesa di questo, atteso i compiti propri e le specifiche funzioni richieste al Contraente Generale dalla legge istitutiva.

Tale obbligazione, infatti, non può implicare l'assunzione da parte del Contraente Generale di tutti i rischi, anche di quelli imprevedibili ed imprevedibili, finendo, in caso contrario, per assumere un carattere aleatorio in contrasto con l'assetto dei vantaggi e degli svantaggi che configurano tale tipo di contratto, che mantiene pur sempre uno spiccato carattere commutativo.

L'istituto del Contraente Generale è, tuttavia, caratterizzato da una più ampia responsabilità sia nella fase progettuale che nella fase di esecuzione dell'opera.

Nell'ambito di tale rapporto, Anas svolge la funzione di Alta Sorveglianza, attraverso una struttura dedicata, coordinata dal Responsabile del Procedimento, supportato da tutte le altre funzioni aziendali.

Tale attività ricomprende la supervisione, il controllo e il monitoraggio del processo realizzativo dell'opera, sia per quanto riguarda il rispetto degli obblighi contrattuali a carico del Contraente Generale sia in relazione alle attività della Direzione Lavori, ricompresa nel relativo affidamento.

ALLEGATO 2

5-05074 Grimoldi: Sull'attuazione delle norme relative alla garanzia globale di esecuzione dei lavori pubblici.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La garanzia globale di esecuzione ha rappresentato un mutamento di indirizzo normativo voluto dal legislatore italiano per rafforzare la posizione della stazione appaltante.

Attualmente essa dovrebbe applicarsi solo ad appalti di grandi dimensioni, che sono in numero molto ridotto.

Ma questa circostanza non ne facilita l'applicazione, al contrario.

Infatti, rispetto alle tradizionali garanzie di tipo risarcitorio si è inserito un istituto completamente nuovo – di derivazione anglosassone – che prevede l'inserimento del garante (*surer*) nella fase realizzativa dell'opera e quindi la sostituzione dell'impresa inadempiente, in caso di ritardo o fermo lavori. Con questo nuovo tipo di garanzia la liquidazione dei danni viene sostituita con l'esecuzione in forma specifica dell'opera.

Le finalità della norma sono condivisibili: controllare in ogni momento l'esecuzione dell'opera e sostituire tempestivamente l'impresa inadempiente evitando ripercussioni negative sui tempi e i costi di realizzazione dell'opera.

Ma questa normativa espone il *surer* ad un rischio molto elevato, proprio in ragione del numero limitato di appalti disciplinati in tal modo, che non permette a questo soggetto di spalmare il rischio su un numero maggiore di contratti, riducendo così il rischio complessivo che egli assume. È evidente, infatti, che assicurare solo grandi appalti espone le imprese a rischi particolarmente concentrati e quindi potenzialmente pericolosi per la loro stabilità.

Per superare queste criticità è stata anche avanzata da parte di ANAC la proposta di estendere lo strumento anche per appalti medio piccoli. Ciò permetterebbe di spalmare il rischio su un numero maggiore di contratti, riducendo il rischio complessivo per il *surer*.

Tuttavia, l'istituto, nei fatti, ha evidenziato una serie di criticità e si è bene a conoscenza di tutta una serie di gare in atto che rischiano di andare deserte in quanto, nel nostro paese, mancano gli strumenti effettivi per l'applicazione di tale norma: ciò è la prova tangibile di quanto possa risultare difficile trapiantare in un ordinamento istituti (pur validi) provenienti da altri sistemi giuridici.

Peraltro, l'estensione auspicata potrebbe scontrarsi con l'ostilità delle imprese di assicurazione ad assumere rischi connessi all'esecuzione, in quanto abituate alle logiche dell'attività assicurativa tradizionale basata sulla massima raccolta di rischi omogenei in applicazione di indici probabilistici ai fini dell'individuazione del rischio medio (vd. atto di segnalazione al Governo e al Parlamento dell'Avcp del 28 febbraio 2002 e Bollettino Avcp n. 4/2003, il cui la questione era già stata esaminata dall'Avcp quando era ancora vigente la L. 109/94).

La prova di queste difficoltà è offerta dalla proroga della entrata in vigore di questa norma, più volte reiterata, che è stata voluta dal MIT proprio per evitare i rischi di blocco delle gare per l'affidamento degli appalti di progettazione ed esecuzione dei lavori relativi, in particolare, alle grandi opere.

Tale proroga, tuttavia, sulla base di quanto previsto, da ultimo, dall'articolo 21 del decreto legge « Fare » n. 69 del 2013, è venuta a scadenza il 30 giugno 2014.

Segnalo ancora che il MIT si è fatto parte diligente nel giugno dello scorso anno per intervenire sulla problematica

anche con un provvedimento di urgenza, tuttavia, la proroga non è stata ulteriormente reiterata.

Ribadisco comunque l'intenzione del Governo di produrre ogni sforzo per non interrompere la realizzazione di opere in corso, valutando al riguardo ogni azione possibile, anche in sinergia con ANAC.

ALLEGATO 3

5-05075 Segoni: Sui criteri di determinazione degli aumenti dei pedaggi autostradali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La procedura di aggiornamento delle tariffe autostradali non avviene in maniera discrezionale ma secondo specifiche procedure stabilite dalla vigente normativa statale e delibere CIPE. Detta normativa è recepita nelle convenzioni di concessione stipulate fra le società concessionarie autostradali e il concedente; per effetto delle diverse norme intervenute nel corso del tempo, gli atti convenzionali vigenti sono regolati da ben sei differenti regimi tariffari, oltre ai regimi tariffari specifici derivanti direttamente da pattuizioni convenzionali o definiti in sede di affidamento della concessione.

Il sistema tariffario risulta, quindi, estremamente vario in relazione alla data di sottoscrizione delle singole convenzioni. Ogni formula tariffaria contiene specifici parametri misurabili e pertanto non discrezionali.

Le società concessionarie – secondo la normativa, di recente modificata dall'articolo 27 del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, e relativa legge di conversione – formulano al concedente, entro il 15 ottobre di ogni anno, la proposta di variazioni tariffarie che intendono applicare. Segue la procedura istruttoria, per la verifica di ogni singolo indicatore, svolta dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, che avviene sulla base di:

verifiche amministrative sulla completezza della documentazione presentata e sulla sussistenza di contestazioni di inadempimento (che precludono il riconoscimento delle richieste tariffarie);

verifiche tecniche sullo stato d'avanzamento delle opere, accertamento degli investimenti eseguiti ed esclusione di quelli non assentiti in concessione, confronto della spesa sostenuta con quella risultante dai progetti approvati, rilevazione stato di qualità (indici relativi alla pavimentazione e incidentalità);

verifiche economiche/contabili sulle spese dichiarate (per singolo documento di spesa), sull'inerenza della spesa agli interventi indicati, di congruità della spesa per investimenti, sulla correttezza dei conteggi, reiterazione dei conteggi sulla base dei costi ammessi.

Gli adeguamenti tariffari stabiliscono una corrispondenza tra pedaggio e investimenti realizzati.

Quindi, vengono riconosciuti, con decreto interministeriale MIT-MEF, specifici incrementi tariffari secondo quanto stabilito dal corrispondente contratto di concessione.

L'aumento tariffario relativo all'anno 2015, a seguito di specifica direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che definiva « obiettivo prioritario di interesse pubblico l'adozione di ogni misura idonea a consentire l'attenuazione degli aumenti tariffari autostradali al fine di favorire il superamento dell'attuale congiuntura economico/finanziaria », è stato contenuto entro la soglia massima dell'1,5 per cento. L'eventuale recupero potrà avvenire in sede di aggiornamento dei piani economici finanziari di ciascuna società, in corso di valutazione, e comunque senza aggravio per l'utenza.

ALLEGATO 4

5-04921 Realacci: Intendimenti del Governo in merito alla linea ad alta velocità Milano-Venezia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La tratta AV/AC Brescia-Verona rappresenta il secondo lotto funzionale della linea AV/AC Milano-Verona.

Il Progetto preliminare dell'intera linea AV/AC Milano-Verona è stato approvato, secondo le procedure previste dal decreto legislativo n. 190/2002 (oggi trasfuso nel decreto legislativo n. 163/2006) attuativo della Legge Obiettivo, anche ai fini della compatibilità ambientale, con delibera CIPE n. 120 del 2003. Conseguentemente, si è perfezionata, ad ogni fine urbanistico-edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

Il 1° gennaio 2014 è entrata in vigore la legge di stabilità 2014 che, all'articolo 1, comma 76, annovera anche la Tratta Brescia-Verona tra quelle da realizzare mediante lotti costruttivi, assegnando contestualmente una quota parte di finanziamenti di fonte pubblica.

In coerenza con l'obiettivo di contenere al massimo i tempi di realizzazione dell'intervento, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in data 16 settembre 2014 ha trasmesso al MIT la Relazione sulla articolazione in lotti costruttivi nonché gli elaborati del Progetto definitivo redatto dal General Contractor Cepav Due per l'avvio del confronto con gli enti coinvolti dalla Conferenza di servizi, finalizzato all'approvazione del progetto.

Il 17 settembre 2014, il Consorzio Cepav Due ha presentato al MIT, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo l'istanza per l'avvio della procedura di Verifica di ot-

temperanza alle prescrizioni impartite dal CIPE con l'approvazione del Progetto preliminare.

Il successivo 25 settembre, il medesimo Consorzio ha presentato istanza per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale per le opere in variante rispetto al tracciato del 2003, in attuazione alle prescrizioni impartite dal CIPE, istanza integrata dal General Contractor in data 12 dicembre 2014.

Il 26 settembre 2014, Italferr, società di ingegneria del gruppo FS, ha provveduto alla pubblicazione sui quotidiani dell'«avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE».

Ad oggi l'iter approvativo del Progetto definitivo è in corso.

E in particolare, in data 29 novembre 2014, si è chiusa la Conferenza di Servizi indetta dal MIT (articolo 169 decreto legislativo 163/2006) e sono stati acquisiti tutti i pareri degli enti locali ed interferiti.

Il 23 gennaio 2015 è stato emesso il parere favorevole della Regione Lombardia in ordine alla localizzazione con una serie di prescrizioni, che sono già in corso di valutazione economica da parte di RFI e del Consorzio Cepav 2, su espressa richiesta del MIT.

Inoltre, il Ministero dell'ambiente informa di aver ricevuto, con nota del 4 febbraio scorso, le integrazioni richieste il 23 dicembre 2014 dalla Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS; ad oggi, risulta ancora in corso l'attività di valutazione del Gruppo istruttore e pertanto, allo stato, «in merito alla

eventuale valutazione dell'ipotesi di affiancamento alla linea storica del nuovo tracciato ad alta velocità » lo stesso Ministero comunica di non avere ulteriori elementi utili.

Alla data attuale, il MIT è quindi in attesa dei pareri del Ministero dell'ambiente e del Ministero dei beni culturali, oltre che della Regione Veneto in via di formalizzazione, per poter chiudere l'istruttoria di competenza e sottoporre il progetto all'approvazione del CIPE.

Alla luce del quadro normativo vigente, è nella fase di verifica di tutti i pareri, che

il MIT compie ogni valutazione in merito al progetto presentato dal soggetto aggiudicatore; progetto che viene definito, pertanto, solo a conclusione della fase istruttoria con l'accoglimento integrale e/o parziale delle prescrizioni.

In ogni caso il MIT ha già in più occasioni incontrato i Sindaci delle aree coinvolte, istituendo di fatto un « tavolo informativo » al fine di consentire la più ampia conoscenza al territorio dell'iter istruttorio e delle scelte che saranno assunte a livello prescrittivo dalle Amministrazioni centrali.