

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione	69
Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza. Doc. XXVII, 18 (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito esame e rinvio</i>)	69
D.L. n. 22/2021: Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri. C. 2915 Governo (Parere alla I Commissione) (<i>Seguito esame e rinvio</i>)	73
INTERROGAZIONI:	
5-04402 Spessotto: Presunta illegittimità della nomina del presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e nullità delle delibere da questo adottate	74
ALLEGATO 1 (<i>Testo della risposta</i>)	77
5-05330 Gemmato: Chiusura del casello di Canosa sulla autostrada A14	75
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	78
5-05382 Fregolent: Rispetto degli impegni volti alla sicurezza della circolazione da parte della società Sitaf, concessionaria dell'autostrada A32 Torino Bardonecchia	75
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	79
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	76
AVVERTENZA	76

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 17 marzo 2021. — Presidenza della vicepresidente Rossella MURONI. — Interviene, da remoto, la sottosegretaria di Stato della transizione ecologica, Ilaria Fontana.

La seduta comincia alle 10.35.

Variazione nella composizione della Commissione.

Rossella MURONI, *presidente*, comunica che per il gruppo del PD entra a far parte della Commissione Roberto MORASSUT.

La Commissione prende atto.

Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza. Doc. XXVII, 18.

(Parere alla V Commissione).

(*Seguito esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta del 27 gennaio scorso.

Adriano VARRICA (M5S), intervenendo da remoto, sottolinea un aspetto a suo giudizio critico, emerso anche nel corso delle audizioni dei ministri svoltesi presso la Commissione Bilancio e davanti alle Commissioni riunite Trasporti e Ambiente, ossia la metodologia di calcolo degli interventi

per infrastrutture nel Mezzogiorno. Evidenzia infatti che, qualora tra le risorse destinate al riequilibrio territoriale del Sud Italia fossero ricomprese anche risorse per interventi già in essere, non vi sarebbe un effetto determinante per colmare i divari territoriali. Non si tratterebbe infatti di nuovi investimenti per il Sud e la percentuale del 45 per cento di risorse per infrastrutture nel Mezzogiorno richiamata ieri dal ministro Giovannini sarebbe assai meno significativa se una gran parte di queste sono destinate ad interventi già in essere. Invita quindi la relatrice ad inserire nella proposta di parere una osservazione che tenga conto di tale elemento, riservandosi di farle avere una formulazione sulla quale auspica ci sia una convergenza.

Silvia FREGOLENT (IV), intervenendo da remoto, osserva che il Parlamento si trova in una situazione più unica che rara, dovendosi esprimere su una proposta di piano elaborato da un precedente Governo e che il nuovo Governo ha già annunciato di voler revisionare. Nelle audizioni dei ministri di settore svoltesi nella giornata di ieri, al netto delle indicazioni sulle grandi direttrici politiche di intervento, non sono emersi elementi specifici riguardo ai nuovi contenuti concreti del piano. Si ricava l'impressione che l'intenzione di mantenere l'impostazione del documento senza stravolgerla, ma riarticolarla in diversi interventi sia più che altro il frutto di una sorta di *gentleman agreement* nell'ambito del passaggio istituzionale avvenuto, che contraddice palesemente l'insediamento la missione affidata a questo nuovo Esecutivo di riscrittura integrale del PNRR.

La Commissione ha quindi due strade alternative da seguire: individuare i punti di criticità della proposta di piano, anche sulla scorta delle numerose audizioni svoltesi che, in larga parte hanno criticato tale documento, ovvero, nel presupposto che il panorama è radicalmente cambiato, rappresentare i propri orientamenti principali ed indicare nel parere quali investimenti siano da ricomprendere nel 37 per cento delle risorse destinate all'ambiente, opzione a suo giudizio senz'altro preferibile.

Nel caso in cui si decida di esprimersi sull'attuale proposta di piano evidenziando solo alcune priorità da indicare, ritiene che siano ineludibili tre aspetti. Il primo è riaffermare la necessità di una radicale transizione ecologica industriale, immaginando nuovi sistemi produttivi. In secondo luogo, chiedere di investire prioritariamente e a tutto campo sulle energie rinnovabili e sugli impianti di accumulo. In ultimo sottolineare l'importanza della risorsa idrica e investire non solo nelle relative infrastrutture esistenti, come ha dichiarato ieri il ministro Giovannini nel corso della sua audizione, ma anche nelle infrastrutture che aumentino il livello di uso e riciclo delle acque piovane, prevedendo nuove modalità di costruzione degli edifici che assicurino il massimo grado di riutilizzo delle acque grigie. Riguardo a quest'ultimo aspetto, fa presente che alcuni comuni virtuosi hanno già messo in campo misure efficaci al riguardo, e dispiace che l'Italia non riesca a fare rete su un tema così importante.

Per concludere si riserva di valutare il documento che la relatrice riterrà di presentare al fine di proporre alcune integrazioni.

Erica MAZZETTI (FI) concorda con la collega Fregolent sulla difficoltà di esprimersi su un documento elaborato dal precedente Governo e sostenuto da una maggioranza ben diversa da quella attuale. Ricorda che uno degli aspetti principali di criticità che ha portato alla crisi di governo è proprio la stesura del Piano Nazionale di ripresa e resilienza e ritiene quindi indispensabile uno sforzo maggiore di tutte le forze appartenenti alla maggioranza affinché si possa pervenire all'elaborazione di un documento diverso, che tenga conto delle priorità di ciascuna forza politica che sostiene l'attuale Esecutivo.

Il proprio gruppo intende infatti sottoporre alla relatrice alcune osservazioni, che derivano da istanze provenienti dal territorio e dalle categorie economiche, sostanzialmente già rappresentate nel corso del ciclo di audizioni svolto, per definire le priorità da sempre individuate da Forza Italia. Auspica che la relatrice possa tener

conto di tali proposte, volte ad affrontare la crisi economica attuale e quella ben peggiore che si presenterà nei prossimi anni in conseguenza della pandemia.

Numerose opere attendono la conclusione nel nostro Paese da troppo tempo. Bisogna quindi approfittare di questo particolare periodo storico per realizzarle, anche in ottemperanza alle richieste dell'Europa. Tiene a sottolineare, come già fatto ieri nel corso dell'audizione dal ministro Giovannini, che i tempi stringono e invita pertanto la relatrice, pur comprendendo la difficoltà di trovare una sintesi, ad inviare tempestivamente una proposta affinché i gruppi possano su questa formulare altrettanto tempestivamente le loro osservazioni.

Conclusivamente, manifesta la disponibilità del proprio gruppo ad un costruttivo confronto, anche nelle sedi informali ritenute più opportune, prima del voto finale, per pervenire ad una sintesi il più possibile condivisa.

Alberto ZOLEZZI (M5S), intervenendo da remoto, anticipando che quello sul PNRR è un lavoro assai importante, trattandosi di un piano che deve permettere la ripresa del Paese dalle gravi conseguenze generate dalla pandemia, sottolinea che ben 400 studi confermano che il particolato è una causa di aumento del contagio e della mortalità. Ritiene quindi, in primo luogo, doveroso mettere in atto interventi volti alla riduzione del particolato. Strano quindi leggere sulle schede in inglese, le uniche sulle quali sia dato lavorare – anomalia questa che tiene a rilevare, anche se spinge i parlamentari verso un maggior europeismo – l'intenzione di promuovere la bioenergia, senza alcuna valutazione strategica. Questa infatti genera emissioni dieci volte superiori a quelle generati dal gas serra e fino a tre volte superiore a quelle generate dagli ossidi di azoto, peraltro con costi doppi.

Ritiene un'anomalia anche che non ci sia una valutazione ambientale strategica su tutto il Piano, anche attraverso il coinvolgimento dei vari enti di ricerca, che tenga in considerazione gli effetti sull'ambiente conseguenti agli interventi che vengono in esso indicati. Sarebbe pertanto opportuno valutare i diversi impatti sul-

l'ambiente delle misure previste e analizzare ad esempio le percentuali di recupero di materia che si hanno utilizzando stabilimenti di digestione aerobica e anaerobica dei rifiuti organici.

Giudica indispensabile un intervento volto a tutelare la biodiversità, a prevedere la progressiva riduzione degli allevamenti intensivi, che a partire da gennaio 2022 – per effetto di un regolamento europeo – non potranno più utilizzare gli antibiotici a scopo profilattico, decretandone di fatto la fine. Per quanto già esposto e anche in considerazione del fatto che una grande parte del particolato della Pianura Padana è da attribuirsi proprio agli allevamenti intensivi, sarebbe bene preoccuparsi fin d'ora della transizione delle aziende zootecniche.

Sempre in relazione alle emissioni di particolato, che affliggono in particolar modo la Pianura Padana, giudica quantomeno bizzarro che si continui ad insistere sulla realizzazione della TAV Brescia Padova senza prendere in considerazione il raddoppiamento ferroviario che, in questo come in altri casi, raggiungerebbe i medesimi effetti con costi assai minori.

In conclusione, auspica che ci possa essere una elaborazione del testo atta a non introdurre interventi che producano effetti dannosi sull'ambiente.

Tommaso FOTI (FDI), intervenendo da remoto, senza pretendere di voler partecipare ad interlocuzioni delle forze di maggioranza, chiede alla relatrice di poter comunque avere quanto prima la bozza di parere concordata dai gruppi che sostengono il Governo, per poterle rappresentare le osservazioni del gruppo di fratelli d'Italia, che auspica possano essere tenute in considerazione.

Generoso MARAIA (M5S), intervenendo da remoto, condivide l'auspicio della collega Mazzetti di uno sforzo comune da parte di tutti i gruppi politici, non solo di maggioranza ma anche di opposizione, per pervenire ad una sintesi. Il lavoro fin qui svolto dalla Commissione sul documento in esame rappresenta, a suo avviso, una solida

base di partenza sulla quale ritiene si possa costruire un buon lavoro. Concorda infine con la richiesta di svolgere un incontro preliminare tra le forze di maggioranza per giungere ad un testo il più possibile condiviso.

Stefania PEZZOPANE (PD), intervenendo da remoto, rileva che il parere che si intende formulare deve rappresentare una sintesi avanzata sia delle sottolineature evidenziate ieri dal Ministro Giovannini che delle questioni espresse nel dibattito da tutte le forze politiche. Ritiene che non si possa dare accoglienza nella proposta di parere a tutte le questioni critiche emerse nel corso delle audizioni, peraltro tra loro in contraddizione. È assolutamente opportuno ed è volontà di tutti svolgere le necessarie interlocuzioni in sede informale dei rappresentanti di gruppo di maggioranza per raccogliere le diverse istanze e valutare le priorità da inserire nel parere.

Chiara BRAGA (PD), *relatrice*, intervenendo da remoto, nel ringraziare la sottosegretaria Fontana per la disponibilità a confrontarsi sulla proposta di parere in corso di elaborazione, a seguito delle sollecitazioni dei colleghi, manifesta la propria disponibilità a condividere con tutti i gruppi, anche di opposizione, le proprie posizioni per arrivare alla stesura di un parere il più possibile condiviso.

Il ciclo di audizioni che la Commissione ha svolto, lungo ed articolato, aveva ad oggetto la proposta di piano originariamente presentata dal precedente Governo, ma molte delle questioni rappresentate dai soggetti che sono intervenuti o che hanno inviato documenti sul PNRR non potranno ovviamente trovare spazio nel parere in quanto riferite legittimamente ad aspetti di carattere generale o, all'inverso, ad interventi specifici che non rientrano a pieno titolo nel documento in esame.

Lo sforzo che ritiene opportuno venga fatto da parte delle forze politiche è quello di individuare alcuni punti qualificanti, inerenti alle missioni del Piano di più stretta competenza della Commissione, cioè nello specifico le Missioni 2 e 3 e, in parte alla Missione 5.

Salvo ricevere indicazioni più dettagliate da parte dei colleghi, che si riserva di valutare, non ritiene opportuno suggerire nel parere opere o progetti specifici, ma certamente sottolineare le criticità del Piano rispetto ad alcuni elementi, come ad esempio il rapporto tra strumenti di incentivo e strumenti di investimento vero e proprio ovvero la quantità di nuove risorse impegnate, scomputando quelle relative ad interventi già coperti con risorse disponibili, tema quest'ultimo sottolineato dal collega Varrica, che investe significativamente la Missione 2 che vede circa il 40 per cento delle risorse destinate ad interventi già previsti.

Può senz'altro essere evidenziata l'esigenza di pervenire a qualche correzione, soprattutto per aumentare l'efficacia degli interventi previsti e orientare l'indirizzo e le azioni del Governo verso le priorità che si ritiene di voler identificare.

Sul tema delle riforme – che è trasversale ma certamente imprescindibile in un documento quale quello in esame – è senz'altro necessario, come anche sottolineato ieri nel corso delle audizioni con entrambi i Ministri, che si prevedano procedure straordinarie ed accelerate su alcuni interventi, e cita, a titolo di esempio, quella relativa ad investimenti sulle energie rinnovabili.

Propone che in una prima bozza vengano in rilievo alcune indicazioni progettuali e alcune sottolineature di approccio e di metodo, come per esempio la necessità di intervenire per aumentare l'efficienza idrica, come sottolineato dalla collega Fregolent, soprattutto in relazione alle prestazioni idrauliche degli edifici.

Rendendosi disponibile al confronto con i colleghi e con il Governo per migliorare la proposta di parere ed arrivare martedì al voto a seguito di alcuni passaggi preliminari, ritiene che nelle giornate di venerdì e lunedì possano essere svolti incontri tra le forze politiche, che vedano la presenza dei rappresentanti di entrambi i Ministeri, e su tale ultimo punto, prega la Presidenza di farsi parte attiva affinché essa sia assicurata.

Ricorda che la Commissione ha già espresso i propri orientamenti nel corso dell'esame delle linee guida relative alla predisposizione del Piano, che si può valutare di richiamare nella proposta di parere.

Preannuncia che entro la giornata di stasera o al massimo domattina invierà informalmente una prima bozza di parere ai colleghi, per acquisirne gli orientamenti.

La sottosegretaria Ilaria FONTANA, intervenendo da remoto, si riserva di esprimersi in una successiva seduta.

La Commissione rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

D.L. n. 22/2021: Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri.

C. 2915 Governo.

(Parere alla I Commissione).

(Seguito esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta del 10 marzo scorso.

Tommaso FOTI (FDI), intervenendo da remoto, ribadisce le criticità contenute nel decreto-legge in esame già espresse dal suo gruppo nella precedente seduta. Ribadisce che non è certamente il cambio di nome dei Ministeri a determinarne un cambio di indirizzo politico, come dimostra la storia passata, in cui tale cambio ha esplicato i propri effetti in un ambito meramente formale.

La Commissione deve tener conto di alcuni elementi a suo giudizio ineludibili, e si riferisce, in particolare, al mancato coinvolgimento di alcuni ministri a suo giudizio essenziali all'interno del Comitato interministeriale per la transizione ecologica, che il decreto intende istituire. Nella proposta di parere ritiene che sia indispensabile inserire una osservazione che faccia riferimento all'inclusione dei ministeri degli esteri e della salute, la cui assenza depotenzerebbe l'azione del Comitato.

Denuncia inoltre il malcostume di procedere attraverso l'emanazione di decreti

del Presidente del Consiglio dei Ministri anche per attività di rango non legislativo, che dovrebbero essere assunte con lo strumento del regolamento, e si riferisce in particolare all'articolo 4 del decreto, aspetto evidenziato anche dal Comitato per la legislazione.

Non comprende il cambio di denominazione del Ministero delle infrastrutture dei trasporti in Ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, ritenendo difficile che un ministero si possa occupare di mobilità insostenibili. La materia trasportistica identificava in maniera incontrovertibile la mobilità di persone e merci e ne riassumeva bene i contenuti. Il cambio di denominazione è a suo giudizio attribuibile più ad una moda invalsa negli ultimi tempi di voler dimostrare la messa in campo di azioni che privilegino la sostenibilità ambientale piuttosto che ad una vera intenzione di sostanziali cambiamenti.

Auspica pertanto che la relatrice voglia tenere in considerazione le questioni da lui esposte e formulare una apposita osservazione nella proposta di parere affinché la Commissione di merito possa valutare la presentazione di emendamenti al testo in tal senso.

Generoso MARAIA (M5S) ricorda di aver già svolto, nel corso del dibattito, alcune osservazioni in merito alla composizione dell'istituendo Comitato interministeriale, motivate dal timore che l'assenza del dicastero che si occupa di beni culturali possa produrre rallentamenti nell'assunzione delle più rilevanti deliberazioni autorizzative. Tuttavia, ritiene che tali timori possano essere superati se trova compiuta applicazione la previsione dell'articolo 4 di allargare la composizione dell'organo laddove ne emerga la necessità.

Quanto alle competenze attribuite al CITE, rileva come sia opportuno specificarne i compiti in materia di economia circolare e di relative infrastrutture, che certamente devono riguardare prioritariamente il riciclo e il riuso di materia, nell'ambito del più generale e decisivo obiettivo di chiusura del ciclo integrato di rifiuti in tutte le sue fasi.

Erica MAZZETTI (FI), *relatrice*, con riguardo alla introduzione nella proposta di parere di una osservazione volta a sottolineare l'assenza di alcuni ministeri nell'ambito del Comitato interministeriale per la transizione ecologica, avanzata dal gruppo di Fratelli d'Italia per quanto riguarda i Ministeri della salute e degli esteri e dai gruppi Movimento 5 Stelle, nonché dalla collega Muroi, per quanto riguarda la partecipazione del Ministero della cultura, a seguito di un confronto con le forze di maggioranza e con il Governo, ritiene che l'impianto del decreto-legge risponda ai criteri di massima efficienza del Comitato, dal momento che è prevista la partecipazione stabile dei Ministeri che prioritariamente ne assicureranno l'azione, ossia i Ministeri della transizione ecologica, dell'economia e finanze, dello sviluppo economico, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del lavoro e dell'agricoltura. Ricorda che la norma comunque assicura la partecipazione degli altri ministeri qualora si affrontino tematiche che ne involgano le competenze. Tranquilla pertanto i colleghi che la presenza da loro richiesta è assicurata dal Ministro o da un suo delegato, ai sensi dell'articolo 4, comma 2 del provvedimento. Il Governo ha dato inoltre ampie rassicurazioni riguardo alla concreta applicazione di tale disposizione e pertanto ritiene che non sia necessario introdurre nel parere specifica osservazione sul punto.

Con riguardo invece alle competenze del Comitato, preannuncia l'inserimento nella proposta di parere di specifiche osservazioni, sulle quali manifesta la propria disponibilità ad un confronto aperto con i colleghi.

Tommaso FOTI (FDI), in relazione a quanto specificato dalla collega relatrice, precisa che, a suo giudizio, la citata disposizione di cui all'articolo 4 del decreto-legge non assicura l'efficacia dell'azione del Comitato. Sottolinea, infatti, che, qualora i rappresentanti dei ministeri non ricompresi nella composizione del Comitato partecipino soltanto occasionalmente alle sue riunioni, non saranno a conoscenza delle decisioni assunte nelle riu-

nioni in cui essi erano assenti e questo viene maggiormente in rilievo per i due ministeri della salute e degli esteri, il primo in relazione alle vicende epidemiologiche che stanno interessando il Paese da più di un anno e il secondo in relazione agli specifici compiti del Comitato in un quadro sovranazionale.

La sottosegretaria Ilaria FONTANA, intervenendo da remoto, si riserva di esprimersi al riguardo in una successiva seduta.

La Commissione rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.25.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 17 marzo 2021. — Presidenza della vicepresidente Rossella MURONI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, Giancarlo Cancellieri.

La seduta comincia alle 11.35.

Rossella MURONI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante gli impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta in Commissione in materia di Infrastrutture.

Ricorda che, a norma dell'articolo 132, comma 2, del regolamento, dopo la risposta del rappresentante del Governo, l'interrogante ha facoltà di replicare per non più di cinque minuti.

5-04402 Spessotto: Presunta illegittimità della nomina del presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e nullità delle delibere da questo adottate.

Il Sottosegretario Giancarlo CANCELLERI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Arianna SPESSOTTO (MISTO-L'A.C'È), intervenendo da remoto, ringrazia il sottosegretario per la risposta, della quale si ritiene parzialmente soddisfatta. Si riserva in ogni caso di intervenire in successive occasioni, dopo aver approfondito gli elementi in essa contenuti.

5-05330 Gemmato: Chiusura del casello di Canosa sulla autostrada A14.

Il Sottosegretario Giancarlo CANCELLERI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Marcello GEMMATO (FDI), ringrazia il sottosegretario Cancelleri della risposta, della quale si ritiene parzialmente soddisfatto. Evidenzia infatti che, a suo giudizio, è impensabile che un intero territorio, quello di Canosa, dove sono presenti realtà economiche e aziendali di assoluto rilievo, debba assistere alla chiusura di un casello autostradale a causa di un mero problema tecnico. Il rappresentante del Governo ha evidenziato che nel mese di maggio il casello potrà riaprire in sicurezza e auspica, al riguardo, che i tempi vengano rispettati.

Tiene a sottolineare che l'autostrada rappresenta un *asset* strategico per il territorio e che la chiusura del casello, in un momento di pandemia, aumenta le criticità già elevate che le aziende devono sopportare. Fa riferimento, a titolo di esempio, all'azienda farmaceutica Farmalabor, che produce principi attivi, che sarebbe importante non avessero rallentamenti, proprio per la particolare circostanza di crisi epidemiologica Paese si trova.

Auspica che tale interrogazione abbia rappresentato uno stimolo per la riapertura del casello, confidando che questa avvenga nei tempi dichiarati dal rappresentante del Governo nella risposta.

5-05382 Fregolent: Rispetto degli impegni volti alla sicurezza della circolazione da parte della società

Sitaf, concessionaria dell'autostrada A32 Torino Bardonecchia.

Il Sottosegretario, intervenendo da remoto, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Silvia FREGOLENT (IV), intervenendo da remoto, ringrazia il sottosegretario per la dettagliata risposta, della quale si ritiene parzialmente soddisfatta. Non è certamente il proprio gruppo ad essere contrario ai concessionari privati, tuttavia l'autostrada oggetto dell'interrogazione è molto cara, offrendo in cambio un servizio di scarsa qualità.

Invita il Sottosegretario a percorrerla, per verificarne sia il costo che la situazione manutentiva, soprattutto in occasione di eventi meteorologici avversi. Il manto stradale, già oggetto in passato di numerosi scandali per tangenti, presenta una qualità di asfalto assai scarsa, in un contesto di montagna soggetto ad una maggiore usura. Le continue manutenzioni operate nel corso del tempo non ne hanno migliorato la qualità e la sicurezza, come si evince anche dalle numerose lamentele degli amministratori locali.

Con riferimento specifico all'incidente citato nella interrogazione, esso è stato causato senz'altro anche dalla forte velocità di alcuni veicoli, ma certamente l'asfalto ghiacciato ha contribuito a tale evento. Le situazioni di potenziale pericolo vanno risolte, e si riferisce in particolare alle dune, all'asfalto sdruciolevole, che per di più trattiene l'acqua, fattore che in montagna non è ideale.

Auspica che il Ministero possa verificare lo stato delle manutenzioni operate nel passato dalla società autostradale concessionaria e che, a seguito del tavolo di confronto con le amministrazioni locali e le associazioni degli automobilisti, si possano mettere in atto gli annunciati nuovi e più efficaci protocolli operativi.

Rossella MURONI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 12.30.

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

Mercoledì 17 marzo 2021.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.35 alle 13.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

INTERROGAZIONI

5-04885 Benamati: Tempi di esecuzione delle opere di compensazione della variante di valico (BO-FI) e misure per la mitigazione delle criticità conseguenti alla sua realizzazione.

ALLEGATO 1

5-04402 Spessotto: Presunta illegittimità della nomina del presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e nullità delle delibere da questo adottate.

TESTO DELLA RISPOSTA

L'onorevole interrogante chiede delucidazioni su quanto accaduto durante lo svolgimento dell'Assemblea generale del Consiglio Superiore dei lavori pubblici in data 29 novembre 2019.

Al riguardo l'Ufficio Disciplina della Direzione generale del personale e degli affari generali del Ministero, a seguito dell'acquisizione della denuncia-querela sporta dall'ingegnere Donato Carica – all'epoca Presidente del predetto Consiglio Superiore – per i fatti accaduti nel corso della predetta seduta del 29 novembre, il successivo 10 dicembre ha attivato e contestualmente so-

speso in attesa degli ulteriori sviluppi in merito alla citata denuncia-querela, per effetto di quanto previsto dall'articolo 55-ter, comma 1, del decreto legislativo n. 165 del 2001, il procedimento disciplinare nei confronti del dirigente di prima fascia ingegner Walter Lupi.

Nel frattempo, a conclusione di un altro procedimento disciplinare, all'ingegner Lupi è stata irrogata, in data 8 luglio 2020, la sanzione disciplinare del licenziamento senza preavviso per violazione delle disposizioni di cui all'articolo 53 del citato decreto legislativo n. 165 del 2001.

ALLEGATO 2

5-05330 Gemmato: Chiusura del casello di Canosa sulla autostrada A14.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione alle motivazioni sottese al provvedimento di chiusura del casello di Canosa da parte di Autostrade per l'Italia e quali siano le tempistiche di riapertura dello stesso, rappresento quanto segue.

Il 19 novembre 2020, nel corso di programmate attività di ispezione da parte della società concessionaria ASPI sul cavalcavia di svincolo di Canosa, i tecnici incaricati dell'attività ispettiva hanno ritenuto necessario procedere all'effettuazione di approfondimenti tecnico diagnostici della struttura, che hanno determinato, a titolo precauzionale, la sua chiusura temporanea e parziale al traffico in entrata verso Pescara e in uscita provenendo da Bari.

Sulla base delle risultanze emerse dall'attività ispettiva, l'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero, ha disposto, d'intesa con la società ASPI ed avvalendosi dell'Università di Padova, alcune indagini speciali e una prova di carico della struttura al fine di accertarne lo stato di efficienza.

I risultati ottenuti da tali verifiche tecniche non hanno evidenziato criticità relativamente alla stabilità e sicurezza del cavalcavia ed hanno consentito l'avvio, nello scorso mese di febbraio, di alcune attività di manutenzione che si prevede di concludere entro il prossimo mese di maggio.

Allo stesso tempo, ASPI, d'intesa con l'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma, ha adottato misure transitorie che hanno permesso la riapertura al traffico, lo scorso 12 marzo, della stazione autostradale di Canosa.

Nello specifico, le misure transitorie riguardano una limitazione geometrica della carreggiata che prevede l'interdizione al traffico di una fascia di larghezza pari a 2 metri, garantendo il contemporaneo transito dei mezzi in entrambe le direzioni di marcia e una interdizione per i mezzi di massa superiore alle 44 tonnellate.

Tale interdizione permarrà sino al termine dell'intervento, che come detto è previsto per il prossimo mese di maggio.

ALLEGATO 3

5-05382 Fregolent: Rispetto degli impegni volti alla sicurezza della circolazione da parte della società Sitaf, concessionaria dell'autostrada A32 Torino Bardonecchia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al tragico incidente sull'A32 Torino Bardonecchia del 13 febbraio 2021, gli onorevoli interroganti chiedono, *in primis*, di appurare se la società concessionaria SITAF abbia predisposto, nel tratto interessato, tutte le misure precauzionali previste dalla normativa vigente in considerazione dell'allerta meteorologica emanata da tempo.

Al riguardo la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali riferisce che il 16 febbraio scorso il proprio Ufficio Ispettivo Territoriale di Genova ha effettuato un sopralluogo presso gli uffici della SITAF S.p.A., al fine di visionare la documentazione e le immagini di quanto occorso lungo la tratta A32 il 13 febbraio.

All'esito di detto sopralluogo sono state acquisite le immagini documentanti l'incidente, fornite da un'unica telecamera posta all'imbocco della galleria Serre La Voute e che inquadra frontalmente la carreggiata in salita, nonché acquisite specifiche informazioni dal concessionario.

Di seguito, i risultati emergenti dall'esame della documentazione acquisita:

al momento dell'incidente, la temperatura era di -4° e non erano in atto precipitazioni nevose, ma la visibilità nella zona tra la galleria Cels e la galleria Serre La Voute era ridotta a causa della presenza di nebbia e nuvole basse;

il piano viabile di entrambe le carreggiate – sia in salita che in discesa – appare di colore nero e non coperto da neve;

nei minuti precedenti il primo episodio, veicolo leggero isolato andato in testacoda, la telecamera ha inquadrato un trattore per lo sgombero neve seguito da un mezzo della SITAF che procedono lungo la carreggiata diretti a Salbertrand e una pat-

tuglia della Polizia Stradale lungo la carreggiata in discesa; nessuno di detti mezzi risulta segnalato problemi sul tracciato;

nel medesimo arco temporale, numerose vetture transitano regolarmente nel tratto compreso tra le predette gallerie senza apparenti difficoltà;

alle ore 9.56 la telecamera rileva una vettura Fiat 500 rossa che sbanda nella curva, urta prima le barriere di sicurezza sulla sinistra, poi quelle in destra per fermarsi di traverso sulla corsia di sorpasso, dopodiché gli occupanti scendono dal veicolo senza apparenti problemi;

anche se la vettura risulta posizionata subito fuori della curva in un punto in cui si può ritenere che le barriere di sicurezza e la nebbia possano ridurre la visibilità, circa 25 veicoli, che sopraggiungono immediatamente dopo l'incidente, riescono a rallentare in tempo evitando l'ostacolo e proseguendo verso Salbertrand lungo la corsia di marcia rimasta sgombera. Anche un autoarticolato carico riesce a fermarsi, con una brusca frenata, senza urtare i veicoli che lo precedono per poi proseguire il viaggio;

nel frattempo sopraggiunge un addetto a uno dei cantieri di SITAF che, riscontrato l'incidente della Fiat 500, ferma l'autovettura dotata di girofaro a luce arancione in corsia di sorpasso per prestare assistenza;

si formano dei rallentamenti, ma i veicoli continuano a defluire verso Salbertrand lungo la corsia di marcia senza problemi di rilievo;

alle ore 9:59 una vettura che procede a velocità sostenuta, inspiegabilmente in

corsia di sorpasso, tampona l'auto col girofaro andando a ingombrare quasi completamente anche la corsia di marcia;

da questo momento in poi la telecamera evidenzia l'inizio di una serie di tamponamenti tra le auto accodatesi nel tratto compreso tra la galleria Cels e il viadotto Rio Pontè.

Oltre alla suesposta ricostruzione della dinamica dei tamponamenti verificatisi lungo l'autostrada, attraverso la verifica delle immagini acquisite dalla telecamera di sicurezza è stato possibile procedere ad un riscontro dei dati relativi ai tracciati dei mezzi operativi indicati da SITAF; in particolare, nella notte tra il 12 e il 13 febbraio le operazioni di spargimento dei sali sono state effettuate secondo le procedure previste dal Piano Operativo per le operazioni invernali: a partire dalla mezzanotte del giorno 13 febbraio sono stati fatti 6 trattamenti antigelivi sul viadotto Rio Pontè in salita, di cui l'ultimo alle ore 7:04, e altrettanti passaggi sono stati effettuati sul medesimo viadotto in discesa. Inoltre, alle ore 9:51 e 9:55 sono transitati sul viadotto, in direzione Salbertrand, due veicoli di pattuglia SITAF senza segnalare criticità del manto stradale.

Anche una pattuglia della Polizia Stradale è transitata sul viadotto alle ore 8:05 in salita e alle ore 9:55 in discesa senza segnalare criticità del manto stradale.

A conclusione dell'attività istruttoria di competenza, il citato Ufficio Ispettivo Ter-

ritoriale ha rilevato come i veicoli che sovrappiungono sul punto del primo incidente riescano a frenare in maniera adeguata, evitando la vettura di traverso e riuscendo a proseguire lungo la corsia di marcia, così da far supporre che l'aderenza del piano viabile nel tratto stradale inquadrato dalla telecamera non si presentava ridotta in maniera anomala.

Gli onorevoli interroganti chiedono anche di sapere se, nel tratto interessato, SITAF abbia predisposto in questi anni tutti gli interventi utili a garantire la sicurezza degli automobilisti nel rispetto degli impegni assunti come concessionario dell'autostrada.

Al riguardo la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali rappresenta che il Piano di manutenzione ordinaria anno 2020 è stato approvato da parte dell'Ufficio Ispettivo Territoriale di Genova.

Infine, quanto al terzo quesito, dalla ricostruzione dei fatti effettuata sulla base della documentazione acquisita dai funzionari ministeriali non sembrerebbero emergere evidenti criticità nell'applicazione dei protocolli operativi.

Tuttavia, proprio per prevenire simili tragici episodi, il Ministero avvierà uno specifico tavolo di confronto con gli enti locali interessati e le associazioni degli automobilisti per verificare la possibilità di implementare e sviluppare ulteriormente i protocolli operativi.