

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

#### S O M M A R I O

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento relativo all'individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata. Atto n. 336 ( <i>Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	102
---	-----

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-09684 Vella: Iniziative per garantire il prosieguo dei lavori della superstrada Pedemontana Veneta o, in alternativa, per ripristinare la situazione precedente l'avvio dei lavori ....	103
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	106
5-09685 Tino Iannuzzi: Iniziative di competenza per garantire alle amministrazioni appaltanti adeguate risorse finanziarie per sostenere i costi per la redazione delle progettazioni esecutive, come previsto dal nuovo codice degli appalti .....	103
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	107
5-09686 Terzoni: Chiarimenti circa le risorse effettivamente stanziare per il pagamento degli indennizzi relativi agli espropri connessi ai lavori del progetto viario del « Quadrilatero », nelle regioni Umbria e Marche .....	104
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	108

##### INTERROGAZIONI:

5-09603 Realacci: Chiarimenti circa l'effettiva utilità dei lavori di modifica al tracciato delle autostrade A24 e A25, proposta dalla Toto Holding Spa .....	105
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	114
5-07672 Tino Iannuzzi: Iniziative di competenza per il trasferimento all'ANAS della gestione della manutenzione della strada provinciale 430 .....	105
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> .....	117

##### ATTI DEL GOVERNO

*Giovedì 6 ottobre 2016. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene la sottosegretaria di Stato per i beni e le attività culturali, Ilaria Carla Anna Borletti dell'Acqua.*

**La seduta comincia alle 13.45.**

**Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento relativo all'individuazione degli**

**interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata. Atto n. 336.**

*(Seguito esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 29 settembre 2016.

Chiara BRAGA (PD), *relatrice*, nel ringraziare la sottosegretaria Borletti Dell'Ac-

qua per la disponibilità dimostrata, segnala l'opportunità che la Commissione acquisisca dal Governo indicazioni e valutazioni in merito alle questioni più rilevanti e agli aspetti più significativi del provvedimento in esame, adottato all'esito di un costruttivo confronto con le autonomie locali e con i soggetti cui è istituzionalmente affidata la funzione di tutela del paesaggio nel nostro Paese. Dichiarandosi disponibile a valutare con attenzione tutte le osservazioni e i contributi che vorranno inviare i soggetti che si riterrà utile interpellare, segnala che la Commissione ha avviato un'interlocuzione con l'altro ramo del Parlamento, al fine di arrivare alla formulazione di una proposta di parere il più possibile condivisa.

Ermete REALACCI, *presidente*, condividendo la necessità di attendere i contributi scritti dei soggetti che i deputati hanno ritenuto utile interpellare, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13.50.**

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 6 ottobre 2016. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.35.**

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

**5-09684 Vella: Iniziative per garantire il prosieguo dei lavori della superstrada Pedemontana Veneta o, in alternativa, per ripristinare la situazione precedente l'avvio dei lavori.**

Dino SECCO (FI-PdL) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Dino SECCO (FI-PdL), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta, a suo avviso pilatesca, atteso che, in relazione ad un'opera infrastrutturale strategica per l'intero Paese, il Governo ha deciso di limitarsi esclusivamente ad un'attività di verifica. Ritiene invece necessaria un' incisiva azione di sollecito affinché la Cassa depositi e prestiti assuma una decisione sulla vicenda in titolo.

**5-09685 Tino Iannuzzi: Iniziative di competenza per garantire alle amministrazioni appaltanti adeguate risorse finanziarie per sostenere i costi per la redazione delle progettazioni esecutive, come previsto dal nuovo codice degli appalti.**

Tino IANNUZZI (PD) evidenzia come il nuovo Codice degli appalti abbia giustamente introdotto la regola generale, secondo cui negli appalti di lavori pubblici a base di gara deve essere posto il progetto esecutivo, come tale completo ed accurato, per consentire la più rapida e funzionale esecuzione delle opere, senza ritardi e rinvii fortemente negativi per la comunità ed evitando fenomeni degenerativi che sono stati purtroppo frequenti negli anni scorsi. Tuttavia le amministrazioni appaltanti, in particolare gli enti locali ed i comuni molto spesso non sono nelle condizioni economiche e finanziarie per poter anticipare i costi, comunque rilevanti, necessari per finanziare la progettazione esecutiva, con la conseguente grave paralisi di molte opere pubbliche. Da qui la necessità che i Ministeri competenti si attivino per porre a disposizione degli enti locali un meccanismo di finanziamento dei costi per le progettazioni esecutive.

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

Tino IANNUZZI (PD) ringrazia il sottosegretario per la risposta ed il conseguente impegno assunto dal Ministero. La posizione oggi esposta dal Governo indica la fondatezza delle preoccupazioni e delle ragioni, a fondamento della interrogazione, e legate alla obiettiva impossibilità per molte amministrazioni locali di poter sostenere ed anticipare le risorse comunque considerevoli e necessarie per finanziare la progettazione esecutiva delle opere. Sono di tutta evidenza i problemi di bilancio e la carenza di fondi che affliggono tanti enti locali. Rivela come il fondo rotativo per l'attivazione della progettualità, istituito presso la Cassa Depositi e Prestiti ai sensi dell'articolo 1, comma 54 della legge n. 594 del 1995, non ha sino ad oggi avuto un buon ed efficiente funzionamento. Infatti la dotazione complessiva di risorse, pari a circa 400 milioni di euro con quattro differenti finalizzazioni (sicurezza delle scuole, aree depresse, infrastrutture strategiche di cui alla legge-obiettivo, aree diverse da quelle depresse) è rimasta parzialmente inutilizzata, tant'è vero che nel 2105 le richieste di attingere a tale fondo sono diminuite, come si evince dalla Relazione della Corte dei Conti sul rendiconto generale dello Stato per l'anno 2015. Vi sono stati e vi sono, quindi, problemi ed ostacoli burocratici ed amministrativi che hanno appesantito e pregiudicato la concreta utilizzazione del fondo e che debbono essere finalmente e rapidamente rimossi. Sicuramente una parte di tali problemi è da ricollegarsi agli stringenti e soffocanti limiti e vincoli del patto di stabilità interno per i Comuni, vigente negli anni scorsi ed ora sostituito dalla differente disciplina del pareggio di bilancio. Pertanto importante ed urgente è una forte e risolutiva iniziativa congiunta dei Ministeri delle infrastrutture e dell'economia, preannunciata dal sottosegretario, per rendere effettivamente fruibile tale fondo e per agevolare l'accesso agli enti locali, anche aumentandone la dotazione complessiva in

considerazione proprio della descritta innovazione relativa ai progetti esecutivi, introdotta dal codice degli appalti.

**5-09686 Terzoni: Chiarimenti circa le risorse effettivamente stanziare per il pagamento degli indennizzi relativi agli espropri connessi ai lavori del progetto viario del «Quadrilatero», nelle regioni Umbria e Marche.**

Patrizia TERZONI (M5S) 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*).

Patrizia TERZONI (M5S) replicando, prende atto della risposta e, pur osservando che la società Quadrilatero non è da ritenersi responsabile, avendo trasferito la gestione dei rimborsi per attività di esproprio alla società DIRPA 2, richiama l'attenzione sulla grave situazione dei proprietari di taluni terreni interessati dall'opera viaria richiamata nell'atto ispettivo, che avevano aderito alla richiesta di esproprio sin dal 2006 e che ancora aspettano i relativi pagamenti.

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

**La seduta termina alle 15.**

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 6 ottobre 2016. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI indi del Vicepresidente Tino IANNUZZI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 15.**

**5-09603 Realacci: Chiarimenti circa l'effettiva utilità dei lavori di modifica al tracciato delle autostrade A24 e A25, proposta dalla Toto Holding Spa.**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Ermete REALACCI, *presidente*, replicando, si dichiara pienamente soddisfatto della risposta, che ha avvalorato tutti i dubbi esposti nell'interrogazione in discussione, mostrando peraltro un condivisibile e rigoroso approccio da parte del Governo che, pur approvando l'obiettivo della messa in sicurezza dei tracciati autostradali in titolo dal punto di vista antisismico, non ritiene destinati esclusivamente a tal fine i progetti presentati dalla Toto holding spa.

**5-07672 Tino Iannuzzi: Iniziative di competenza per il trasferimento all'ANAS della gestione della manutenzione della strada provinciale 430.**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Tino IANNUZZI, *presidente*, ringrazia il sottosegretario della risposta, nella quale sono innanzitutto evidenziati gli interventi per 100 milioni di euro, che con la legge di bilancio 2016 sono stati giustamente destinati all'attività di manutenzione e gestione delle strade non rientranti nella rete autostradale e stradale nazionale e che, successivamente con il decreto-legge n. 113 del 2006, sono state direttamente ed opportunamente assegnate alle province. Considera importante l'ultimo passaggio della risposta, in cui si fa riferimento al trasferimento dalle province ad Anas di circa 7.000 chilometri di strade provinciali, proprio al fine di assicurare una manutenzione e cura più adeguate e puntuali della rete stradale. In questa

ottica, anche nell'ambito del rapporto istituzionale su questo ultimo punto fra MIT, Regioni, Anas e Province, segnala al Ministero la necessità di trasferire all'Anas la gestione della strada provinciale n. 430 (Paestum-Agropoli-Policastro Bussentino), la cosiddetta Cilentana, che ha una fondamentale valenza strategica nel sistema dei collegamenti e di mobilità non solo in Campania, ma anche nell'intero Paese. Ai sensi dell'articolo 2, comma 6 del codice della strada n. 285 del 1992 ricorrono tutte le condizioni per classificare tale strada quale strada equiparata a quelle statali. Infatti la strada Cilentana serve un bacino di traffico interregionale e presenta rilevante interesse per l'economia di una vasta zona, il Cilento e l'area a sud della provincia di Salerno. Inoltre essa svolge una funzione essenziale di collegamento alla rete delle strade statali ed, *in primis*, alla Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria di tutti i centri del Cilento costiero di particolare rilevanza turistica nazionale ed internazionale. Del resto i continui e pesanti tagli nei trasferimenti di risorse finanziarie dallo Stato non consentono oggettivamente alle province, nonostante ogni lodevole sforzo profuso da tanti amministratori provinciali, di poter provvedere alla efficiente e tempestiva gestione di tutta la estesissima e quanto mai onerosa rete stradale ad esse affidata. Pertanto occorre rapidamente definire e concludere il procedimento per il ritorno all'Anas della gestione, manutenzione cura della strada provinciale n. 430, in considerazione della obiettiva e importante funzione di collegamento dalla medesima assicurata ad una estesa area territoriale di sicuro pregio turistico. Tale trasferimento è totalmente condiviso ed atteso dalle comunità e dai territori interessati, dai Comuni e dalla medesima Amministrazione provinciale di Salerno. Preannunzia che continuerà a seguire con impegno la vicenda fino alla sua risoluzione positiva.

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

**La seduta termina alle 15.15.**

## ALLEGATO 1

**5-09684 Vella: Iniziative per garantire il prosieguo dei lavori della  
superstrada Pedemontana Veneta o, in alternativa, per ripristinare la  
situazione precedente l'avvio dei lavori.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa, ricordo che per la realizzazione della superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta il soggetto Concedente è individuato nella regione Veneto e il Concessionario nel privato Consorzio SIS, cui è demandata la progettazione, realizzazione e gestione dell'opera con durata prevista di 39 anni. Come è noto, al fine di velocizzare la realizzazione dell'opera, con OPCM n. 3802 del 15 agosto 2009, è stato nominato un Commissario delegato alla realizzazione dell'opera.

Pertanto, mentre il soggetto Concedente e il Commissario sono competenti per il prosieguo dei lavori dell'opera, il MIT svolge esclusivamente attività di controllo a seguito di quanto stabilito con decreti ministeriali n. 194 dell'11 giugno 2015 e n. 232 del 1° luglio 2015.

A seguito di tali attribuzioni, ai competenti uffici del MIT sono affidate le attività finalizzate al rilascio del nulla osta per l'erogazione dei contributi destinati alla realizzazione della superstrada in argomento. In tal senso, le suesposte competenze riguardano gli aspetti connessi all'attività di vigilanza sui lavori per la

presenza di un contributo pubblico e non riguardano, quindi, gli aspetti e le attività proprie del soggetto Concedente. Il MIT provvede pertanto alla verifica *in situ* dell'effettivo stato di avanzamento dei lavori, al fine di controllare quanto documentato dal Concedente sull'avanzamento dei lavori, tenuto conto anche degli atti convenzionali e delle modalità di finanziamento.

In tale ambito, in considerazione della rilevanza dell'intervento in termini di programmazione infrastrutturale e territoriale nonché finanziaria, si è ritenuto necessario aggiornare le procedure utilizzate per la corresponsione dei contributi pubblici e, in tal senso, è stato reso operativo un Protocollo di Intesa con cui sono stati regolati i rapporti tra la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali e il Commissario delegato al fine di garantire più efficaci controlli sull'intera iniziativa, con particolare riguardo all'avanzamento dei lavori, alle modalità di finanziamento e all'effettivo utilizzo della componente privata.

## ALLEGATO 2

**5-09685 Tino Iannuzzi: Iniziative di competenza per garantire alle amministrazioni appaltanti adeguate risorse finanziarie per sostenere i costi per la redazione delle progettazioni esecutive, come previsto dal nuovo codice degli appalti.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Sul tema specifico, comprendendo le difficoltà di alcuni enti a reperire le necessarie risorse per le progettazioni, segnalato che presso la Cassa depositi e prestiti è istituito, ai sensi dell'articolo 1, comma 54, legge n. 549/95, un fondo rotativo per l'attivazione della progettualità, volto ad incentivare la realizzazione di progetti, razionalizzando e accelerando la spesa per investimenti delle amministrazioni e degli enti pubblici.

Successivamente, l'articolo 70 della legge n. 289 del 2002, nel ridefinire tra l'altro il relativo ambito soggettivo ed oggettivo, ha attribuito al Fondo più ampi margini di flessibilità regolativa ed operativa proprio per rafforzare la finalità del Fondo stesso.

Con la circolare CDP n. 1250 del 25 febbraio 2003 sono state impartite dettagliate istruzioni per l'accesso a tale Fondo,

che ha natura rotativa in quanto le sue disponibilità vengono ricostruite attraverso i rimborsi da parte degli utilizzatori.

Come espressamente indicato nella citata circolare, quanto all'ambito soggettivo, il Fondo può finanziare le amministrazioni dello Stato, le regioni, le province autonome e gli enti locali; quanto, poi, all'ambito oggettivo il Fondo medesimo può anticipare le spese necessarie per la redazione, tra l'altro, dei documenti componenti i progetti preliminari, definitivi ed esecutivi.

Come è noto, la Cassa depositi e prestiti è partecipata per la massima parte dal MEF, pertanto, comunicheremo allo stesso l'esigenza segnalata dagli Onorevoli interroganti al fine di individuare eventuali, possibili misure volte ad agevolare ulteriormente l'accesso a detto fondo.

## ALLEGATO 3

**5-09686 Terzoni: Chiarimenti circa le risorse effettivamente stanziati per il pagamento degli indennizzi relativi agli espropri connessi ai lavori del progetto viario del « Quadrilatero », nelle regioni Umbria e Marche.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa il tema degli espropri relativi all'esecuzione opere del progetto Quadrilatero Marche-Umbria, la società Quadrilatero riferisce che le opere viarie del Maxilotto 1, relative all'asse principale Foligno-Civitanova Marche, sono state completate e a luglio scorso sono state aperte al traffico, mentre l'avanzamento dei lavori del Maxilotto 2, relativi ai due lotti attivi SS 318 e SS 76, è pari al 66 per cento (al 31 luglio 2016).

Quanto alla disciplina degli espropri, la società Quadrilatero Marche Umbria, ai sensi dell'articolo 6, comma 8, del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, ha conferito ai Contraenti Generali Val di Chienti Sepa e DIRPA2 Scarl il mandato di svolgere in sua rappresentanza tutte le procedure tecniche, amministrative e finanziarie, anche in sede di contenzioso, da attuarsi a posteriori della intervenuta dichiarazione di pubblica utilità del progetto, in materia di espropriazione delle aree di sedime, incluso l'obbligo del pagamento agli aventi diritto delle indennità espropriative previste dalle leggi vigenti, all'atto della presa in possesso dei beni espropriati, restando la società Quadrilatero sollevata ed indenne da qualsiasi responsabilità in ordine al mancato completamento della procedura espropriativa da parte del Contraente Generale.

In proposito la società provvede a rimborsare al Contraente Generale le somme inerenti alle espropriazioni, regolarmente corrisposte a titolo di indennità espropriative, solo se debitamente giustificate.

Relativamente al Maxilotto 1, i fondi per il pagamento degli indennizzi relativi agli espropri, erogati alla società Quadrilatero Marche Umbria in qualità di soggetto attuatore dell'opera strategica, sono stati finanziati con Delibere CIPE n. 13/2004, n. 145/2005, n. 83/2008 e n. 58/2013, mentre quelli relativi al Maxilotto 2 con Delibere CIPE n. 13/2004, n. 58/2012 e n. 109/2015.

Nelle tabelle 1, 2, 3 e 4, che deposito agli atti per pronta consultazione, sono indicati per entrambi i maxilotti i finanziamenti pubblici per gli espropri, le indennità per esproprio corrisposte e quelle da corrispondere.

Al momento non risultano criticità per il pagamento delle restanti indennità di esproprio già divenute definitive, per le quali Quadrilatero Marche Umbria ha dato mandato ai Contraenti Generali di provvedere nel più breve tempo possibile, tenuto anche conto delle aperture al traffico dei nuovi assi stradali SS77 e SS318 avvenute in data 28 luglio 2016 e del prossimo completamento delle attività di ripristino delle relative aree di cantiere, con conseguente riconsegna ai proprietari (in buona parte già avvenuta).

In merito alla valutazione delle restanti indennità definitive, fermo restando che le indennità provvisorie sono state depositate presso la Cassa Depositi e Prestiti secondo le disposizioni previste dal decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, i tempi occorrenti risultano quelli richiesti dalle procedure giudiziali o stragiudiziali.

TABELLA 1 (atto n. 5-09686)  
Fondi Maxilotto 1

Il Maxilotto 1 è suddiviso in 9 sublotti funzionali, dei quali i seguenti 4 risultano ad oggi finanziati:

sublotto 1.1	SS77 tratto Pontelatrive – Collesentino II
sublotto 1.2	SS77 tratti Foligno-Valmenotre e Galleria Muccia (inclusa) – Pontelatrive
sublotto 2.1	SS77 tratto Valmenotre – Galleria Muccia (esclusa)
sublotto 2.5	SS3 tratto Pontecentesimo – Foligno

Per i rimanenti sublotti, per i quali sono in fase di approvazione i relativi progetti definitivi, non è ancora stato finanziato alcun importo.

Per il pagamento degli espropri delle aree interessate dalla realizzazione delle opere previste nel progetto infrastrutturale, la società Quadrilatero Marche Umbria ha accantonato, su apposita voce delle somme a disposizione del Quadro Economico « Indennità ed altri oneri per espropri », le seguenti somme suddivise per sublotto:

sublotto 1.1	€ 2.083.660,66
sublotto 1.2	€ 6.064.064,60
sublotto 2.1	€ 4.323.518,50
sublotto 2.5	€ 2.889.392,91
<b>Totale</b>	<b>€ 15.360.636,67</b>

Tali accantonamenti comprendono anche ulteriori oneri relativi al pagamento di imposte, spese di legali e tecnici, occupazioni temporanee ed altri risarcimenti e rimborsi connessi alle procedure di esproprio ed ulteriori rispetto alle indennità di esproprio da erogare ai proprietari interessati dai lavori.

TABELLA 2 (atto n. 5-09686)  
Fondi Maxilotto 2

Il Maxilotto 2 è suddiviso in 6 sublotti funzionali, dei quali i seguenti 4 risultano ad oggi finanziati:

sublotto 1.1	SS76 Val d'Esilio, tratti Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-Serra San Quirico
sublotto 1.2	SS77-SS318 «di Valfabbrica», tratto Pianello-Valfabbrica
Pedemontana delle Marche 1° lotto funzionale	Fabriano – Matelica nord/zona industriale
Pedemontana delle Marche 2° lotto funzionale	Matelica nord/zona industriale-Castelraimondo nord

Per il pagamento degli espropri delle aree interessate dalla realizzazione delle opere previste nel progetto infrastrutturale, la società Quadrilatero ha attualmente accantonato, su apposita voce delle somme a disposizione del Quadro Economico «Indennità ed altri oneri per espropri», le seguenti somme suddivise per sublotto:

sublotto 1.1	€ 7.110.439,00
sublotto 1.2	€ 4.509.283,27
Pedemontana delle Marche 1° lotto funzionale	€ 5.068.203,86
Pedemontana delle Marche 2° lotto funzionale	€ 4.652.305,19
<b>Totale</b>	<b>€ 21.340.231,32</b>

Tali accantonamenti risultano utilizzati anche per ulteriori oneri relativi al pagamento di imposte, spese di legali e tecnici, occupazioni temporanee ed altri risarcimenti e rimborsi connessi alle procedure di esproprio ed ulteriori rispetto alle indennità di esproprio erogate ai proprietari.

TABELLA 3 (atto n. 5-09686)  
Pagamento espropri Maxilotto 1 e Maxilotto 2

Dagli stati di avanzamento del Maxilotto 1, a tutto giugno 2016 risultano corrisposti direttamente ai proprietari ovvero indirettamente tramite il deposito alla Cassa Depositi e Prestiti, secondo quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 i seguenti indennizzi relativi agli espropri:

sublotto 1.1	€ 1.857.067,27
sublotto 1.2	€ 5.242.529,36
sublotto 2.1	€ 3.265.498,39
sublotto 2.5	€ 1.062.537,11
<b>Totale</b>	<b>€ 11.427.632,13</b>

Dagli stati di avanzamento del Maxilotto 2, all'8 agosto 2016 risultano corrisposti direttamente ai proprietari ovvero indirettamente tramite il deposito alla Cassa Depositi e Prestiti, secondo quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 i seguenti indennizzi relativi agli espropri:

sublotto 1.1	€ 297.625,81
sublotto 1.2	€ 3.085.445,75
Pedemontana delle Marche 1° lotto funzionale	€ 501.511,18
Pedemontana delle Marche 2° lotto funzionale	€ 0,00
<b>Totale</b>	<b>€ 3.884.852,74</b>

Sono stati inoltre corrisposti ai proprietari ulteriori somme dalla Dirpa in A.S., secondo quanto previsto dalla procedura fallimentare, anche se non inseriti negli stati d'avanzamento espropri, i seguenti importi:

sublotto 1.1	€ 297.625,81
sublotto 1.2	€ 1.285,75
Pedemontana delle Marche 1° lotto funzionale	€ 501.511,18

Per quanto riguarda il 2° lotto funzionale della Pedemontana delle Marche, è in corso di redazione la progettazione esecutiva e le procedure espropriative non sono ancora state avviate.

TABELLA 4 (atto n. 5-09686)

Indennità di esproprio da corrispondere – Maxilotto I e Maxilotto 2

Dagli stati di avanzamento del Maxilotto 1, a tutto giugno 2016 risultano importi depositati alla Cassa Depositi e Prestiti per le indennità di esproprio riferiti a procedure non concluse e per le quali dovrà essere valutata l'indennità definitiva sia in via giudiziale (opposizioni alle stime alla Corte di Appello o al Presidente della Repubblica) che stragiudiziale (terna peritale ai sensi dell'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 o Commissione Regionale per gli espropri di cui all'articolo 41 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001).

Per i casi in argomento, le indennità valutate in via provvisoria e già depositate ammontano a:

sublotto 1.1	€ 0,00
sublotto 1.2	€ 451.421,46
sublotto 2.1	€ 147.101,86
sublotto 2.5	€ 260.916,76
<b>Totale</b>	<b>€ 859.440,08</b>

Detti importi potrebbero subire variazioni in aumento o diminuzione, anche significative, in relazione agli esiti delle citate modalità di determinazione.

Alla stessa data, gli importi che non risultano ancora corrisposti ai proprietari delle aree espropriate risultano i seguenti:

sublotto 1.1	€ 0,00
sublotto 1.2	€ 375.461,41
sublotto 2.1	€ 9.026,19
sublotto 2.5	€ 170.709,33
<b>Totale</b>	<b>€ 555.196,93</b>

Detti importi non corrisposti risultano conseguenza di ulteriori valutazioni richieste dalla società Quadrilatero al fine di determinare le indennità definitive o della necessità di ultimare la procedura di concordamento delle stesse (stipula di atti transattivi o verbali di accordo).

Oltre agli oneri sopra riportati, nel Quadro Economico finanziato residuano le ulteriori somme per oneri relativi al pagamento di imposte, spese di legali e tecnici, occupazioni temporanee ed altri risarcimenti e rimborsi connessi alle procedure di esproprio, aggiuntive rispetto alle indennità di esproprio da erogare ai proprietari interessati dai lavori.

Dagli stati di avanzamento del Maxilotto 2, all'8 agosto 2016 risultano importi da corrispondere per le indennità di esproprio riferiti a proce-

ture non concluse o per le quali dovrà essere valutata l'indennità definitiva sia in via giudiziale (opposizioni alle stime alla Corte di Appello od al Presidente della Repubblica) che stragiudiziale (tema peritale ai sensi dell'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 o Commissione Regionale per gli espropri di cui all'articolo 41 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001). Gli importi non corrisposti risultano inoltre conseguenza di ulteriori valutazioni richieste al fine determinare l'importo dell'indennità definitiva o della necessità di ultimare la procedura di concordamento delle indennità (stipula di atti transattivi o verbali di accordo) e comprendono anche le indennità provvisorie per le occupazioni temporanee, la cui quantificazione effettiva avverrà alla data in cui avrà termine l'occupazione.

Gli importi che non risultano ancora corrisposti ai proprietari delle aree espropriate risultano i seguenti:

sublotto 1.1	€ 725.522,33
sublotto 1.2	€ 726.455,53
Pedemontana delle Marche 1° lotto funzionale	€ 1.304.510,94
Pedemontana delle Marche 2° lotto funzionale	€ 0,00
<b>Totale</b>	<b>€ 2.756.488,80</b>

Gli importi provvisori di cui sopra potrebbero subire variazioni in aumento o diminuzione, anche notevoli, in conseguenza delle risultante delle valutazioni sulle indennità definitive.

## ALLEGATO 4

**5-09603 Realacci: Chiarimenti circa l'effettiva utilità dei lavori di modifica al tracciato delle autostrade A24 e A25, proposta dalla Toto Holding Spa.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riguarda la necessità di verifica e adeguamento antisismico dell'infrastruttura delle autostrade A24 e A25, richiamo di seguito le disposizioni inerenti l'adeguamento sismico dei viadotti. E, in particolare:

l'articolo 2, comma 3, della OPCM n. 3274/2003 istituisce, a cura dei proprietari l'obbligo di procedere a verifica sismica [...] delle opere infrastrutturali la cui funzionalità, durante gli eventi sismici, assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile e [...] che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di eventuale collasso;

l'OPCM n. 3685/2003 individua le tipologie delle opere di rilievo nel caso di sisma, tra cui rientrano nell'elenco A dell'Allegato 1, cap. 2.1 Autostrade, strade statali e opere d'arte connesse;

l'articolo 3 del decreto legge n. 216 del 29 dicembre 2011 fissa il termine ultimo per l'esecuzione delle verifiche e la trasmissione delle schede al 31 dicembre 2012. In particolare, per ogni opera d'arte può essere calcolato ed è ritenuto significativo per la verifica sismica, con riferimento alla Stato Limite di Salvaguardia della Vita (SLV), un Indicatore di Rischio (Irs) definito dal rapporto tra la capacità di resistere al sisma e la domanda di resistenza richiesta dalla normativa vigente. Calcolato l'indicatore di Rischio, è possibile determinare il tempo di intervento (Tint) applicando le indicazioni contenute nella Circolare del Dipartimento della Protezione Civile n. 83283 del 4 novembre 2010. In questo modo è possi-

bile definire una priorità d'intervento per tutte quelle opere la cui verifica di vulnerabilità ha evidenziato la necessità di interventi di adeguamento.

L'obbligo di eseguire gli interventi di adeguamento e il tempo necessario, non è regolamentato da precise disposizioni legislative. La valutazione, però, è demandata al proprietario dell'infrastruttura. Infatti, la Circolare del Dipartimento della Protezione Civile n. 75499 del 7 ottobre 2010 fornisce, al punto 2, chiarimenti sulla mancata attuazione degli interventi di adeguamento richiamando il punto C.8.3 della Circolare Ministeriale n. 617 del 2 febbraio 2009, nel senso che saranno i proprietari o i gestori delle singole opere, siano essi enti pubblici o privati o singoli cittadini, a definire il provvedimento più idoneo, eventualmente individuando uno o più livelli delle azioni, commisurati alla vita nominale restante e alla classe d'uso, rispetto ai quali si rende necessario effettuare l'intervento di incremento della sicurezza entro un tempo prestabilito. Conseguentemente, sulla base delle determinazioni su esposte, la Società Strada dei Parchi ha elaborato il proprio programma degli investimenti per l'adeguamento dei viadotti.

Circa, poi, l'aggiornamento del Piano economico finanziario, in prossimità della scadenza del primo periodo regolatorio, il 21 marzo 2013 i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto del dettato convenzionale, hanno chiesto alla predetta Società la predisposizione di un programma di investimenti per il successivo quinquennio regolatorio. Si è quindi avviato un confronto con la Società stessa la quale, in data 30 giugno 2014, ha

presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una prima proposta di aggiornamento del PEF per il periodo 2014-2018, formulata ai sensi dell'articolo 11 della Convenzione Unica vigente, nonché dell'intervenuta legge n. 228 del 2012. All'esito delle valutazioni tecniche effettuate, il successivo 24 luglio 2014, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto alla Società di adeguare la proposta assumendo ipotesi coerenti con la suddetta normativa e la regolamentazione vigente; ad agosto 2014 la Società ha inviato una nuova proposta, successivamente aggiornata a dicembre 2014.

I competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno nuovamente eccepito la permanenza di carenze derivanti, tra l'altro, dalla presenza di misure compensative non contemplate dalla normativa vigente e dalla presentazione di un programma d'investimenti non sostenibile sotto il profilo tecnico, amministrativo, giuridico ed economico-finanziario: ciò in ragione sia della tipologia degli investimenti, comportanti una previsione di spesa di circa 6 miliardi di euro, sia della richiesta di proroga della concessione pari a 45 anni.

In merito al parere espresso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici preciso che, con parere n. 68/2014, reso dall'Assemblea Generale nell'adunanza del 30 gennaio 2015, il Consiglio si è espresso favorevolmente, con prescrizioni, unicamente sulla coerenza dei principi generali della metodologia di calcolo dell'indice di rischio sismico e non ha validato il Piano economico proposto con le varianti al tracciato. Proprio a seguito di tale parere, sono state richieste modifiche per i calcoli dei tempi di intervento con i conseguenti riflessi sul programma degli investimenti.

Nel marzo 2015, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto una nuova proposta che tenesse conto di un programma d'investimenti distinto in stralci funzionali per dare priorità all'esecuzione degli interventi di messa in sicurezza, da individuare congiuntamente. Ad agosto 2015, seppur rappresentando la non condivisione delle richieste effettuate dal Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti al riguardo, la Società ha inoltrato una ulteriore proposta di PEF che tuttavia ancora non recepiva quanto convenuto, riconfermando parte delle ipotesi contemplate nelle precedenti versioni, già ritenute non accoglibili. In tale occasione, unitamente al PEF la Società ha presentato, di propria iniziativa e senza alcuna richiesta in tal senso da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, uno studio di fattibilità con relativo progetto preliminare per la realizzazione delle varianti, dell'adeguamento sismico e delle gallerie, oltre che di interventi ambientali e di manutenzione straordinaria.

In data 22 ottobre 2015, la società ha sottoposto una versione di PEF cosiddetto stralcio e, il successivo dicembre 2015, ha trasmesso un aggiornamento sotto l'aspetto sismico; il 1° luglio 2016 ha avanzato una ulteriore proposta di PEF, che, pur cambiando aspetti tecnici e finanziari, sostanzialmente è equipollente alla prima proposta presentata, confermando il programma di investimenti comprensivo delle varianti e chiedendo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di far conoscere le proprie valutazioni entro il termine di 20 giorni. Il 1° agosto 2016 tale proposta è stata rigettata dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, essendo difforme ancora una volta al dettato della legge n. 228 del 2012, ribadendo l'esigenza degli interventi di messa in sicurezza.

È bene sottolineare che, in sede d'analisi, è stato sempre riscontrato che la originaria proposta e le successive integrazioni contemplano un programma d'investimenti non limitato alle opere di messa in sicurezza dell'infrastruttura, di cui alla legge n. 228 del 2012, bensì includono interventi in variante di tracciato, che determinano, tra l'altro, un significativo incremento di spesa, sino all'importo massimo di 6,9 miliardi di euro. L'equilibrio economico delle proposte presentate è raggiunto con una consistente estensione della durata di concessione (oltre 45 anni), incrementi tariffari per tutto il periodo

della concessione, la corresponsione di un valore di subentro e il riconoscimento di misure compensative. Le varianti – come più volte rappresentato – non possono essere incluse nell'aggiornamento del Piano economico finanziario in quanto estranee all'ambito applicativo della predetta legge n. 228 del 2012.

Per tali ragioni, si è resa necessaria l'individuazione degli investimenti strettamente riconducibili al dettato normativo afferente l'adeguamento sismico con la messa in sicurezza dei viadotti sul tracciato autostradale esistente, l'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria, l'adeguamento alla normativa in materia d'impatto ambientale e i lavori di manutenzione straordinaria. Tale programma, per una spesa stimata di 1.200 milioni di euro, risulta maggiormente coerente con il dettato convenzionale e con ipotesi maggiormente in linea in termini di estensione della concessione e di variazioni del valore di subentro rispetto alla normativa comunitaria.

Infine, il 9 agosto scorso la Società ha richiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un incontro, svoltosi il successivo 31 agosto e proseguito in data 2 settembre, a seguito del quale l'8 settembre la Società ha presentato una nuova proposta che contempla cinque scenari di aggiornamento del PEF sui quali è in corso l'istruttoria; predetti scenari contemplano la sola ipotesi di interventi di messa in sicurezza previsti dalla normativa.

Inoltre, per tali investimenti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha attivato le interlocuzioni con i Servizi dell'Unione Europea secondo quanto previsto dalla normativa vigente e dalla citata legge n. 228 del 2012, per la parte in cui afferma che il Governo, fatta salva la preventiva verifica presso la Commissione europea della compatibilità comunitaria, rinegozia con la società concessionaria le condizioni della concessione anche al fine di evitare un incremento delle tariffe non sostenibile per l'utenza.

## ALLEGATO 5

**5-07672 Tino Iannuzzi: Iniziative di competenza per il trasferimento all'ANAS della gestione della manutenzione della strada provinciale 430.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, i compiti di messa in sicurezza delle strade sono in capo all'ente proprietario, così come previsto dall'articolo 14 del Codice della strada. Nel caso di specie, trattandosi di strada provinciale, ricordo che la legge n. 56 del 2014, ha confermato in capo all'ente provincia la funzione definita fondamentale di costruzione e gestione di tali strade, nonché la regolazione della circolazione stradale ad essa inerente. Peraltro, tale funzione era comunque già prevista in capo alle province quale funzione amministrativa di interesse provinciale dal decreto legislativo n. 267 del 2000.

Certamente la situazione di generalizzata difficoltà finanziaria delle province, in concomitanza con il processo di trasformazione delle province medesime in enti di area vasta, hanno determinato diffuse difficoltà, anche nella gestione e manutenzione delle strade di propria competenza.

Voglio però ricordare che la legge di Stabilità 2016, al comma 656, ha previsto che la società ANAS possa stipulare accordi, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fino ad un massimo di 100 milioni di euro, per l'attività di progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione di strade non rientranti nella rete autostradale e stradale nazionale.

Inoltre, il comma 875 ha previsto che nei territori nei quali è stato dichiarato lo

stato di emergenza, ed è stata completata la procedura di ricognizione ai sensi dell'articolo 5, comma 2, lettera *d*) della legge n. 225 del 1992, ANAS è autorizzata – mediante apposita delibera del Consiglio dei ministri adottata su proposta Ministero dell'economia e delle finanze/Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sentita la Protezione civile – ad effettuare interventi di manutenzione straordinaria sulle strade provinciali, come classificate dall'articolo 2, commi 5 e 6, del Codice della strada.

Successivamente, l'articolo 7-*bis*, comma 2, del decreto-legge 113 del 2016 ha stabilito che le risorse di cui al citato comma 656 sono assegnate alle province delle regioni a statuto ordinario per l'attività di manutenzione straordinaria della relativa rete viaria; lo scorso 15 settembre la Conferenza Stato-città ed autonomie locali ha sancito l'intesa per la determinazione dei criteri e gli importi per la ripartizione per l'anno 2016 delle citate risorse, come previsto dal comma 3 del suddetto articolo 7-*bis*.

In tale quadro, su impulso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nell'ambito dei rapporti istituzionali con le regioni, le province e l'ANAS, si sta procedendo al trasferimento dalle province ad ANAS di 7.000 chilometri di strade provinciali proprio per supportare le province nel loro compito di manutenzione e cura delle strade.