

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

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

#### SEDE CONSULTIVA:

D.L. n. 45/2021: Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia. C. 3072 Governo, approvato dal Senato ( <i>Seguito esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	37
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato dalla Commissione</i> ) .....	42

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-05937 Foti: Inserimento, su proposta della regione Lombardia, della ex strada provinciale 639 Lecco-Bergamo e del completamento della tangenziale di Como nell'elenco delle opere da commissariare .....	39
ALLEGATO 2 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	44
5-05938 Terzoni: Monitoraggio dell'andamento dei prezzi delle materie prime e dei materiali impiegati nell'edilizia, al fine di garantire la piena efficacia della misura del «superbonus 110%» .....	39
ALLEGATO 3 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	45
5-05939 Lucchini: Tempi per la realizzazione degli interventi ispettivi e manutentivi delle opere d'arte sulla autostrada A1 nel tratto Fiorenzuola-Fidenza .....	40
ALLEGATO 4 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	46
5-05940 Pezzopane: Tempi per la messa in sicurezza delle gallerie delle autostrade A24 e A25, per il ripristino della normale viabilità e per la salvaguardia del sistema idrico del Gran Sasso .....	40
ALLEGATO 5 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	47
5-05941 Labriola: Tempi per l'ammmodernamento e l'adeguamento della strada statale SS275 Maglie-Santa Maria di Leuca (LE) .....	40
ALLEGATO 6 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	48
5-05942 Gagliardi: Realizzazione della Gronda di Genova .....	41
ALLEGATO 7 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	49

#### SEDE CONSULTIVA

Giovedì 6 maggio 2021. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA.

**La seduta comincia alle 13.20.**

**D.L. n. 45/2021: Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e**

**del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia.**

**C. 3072 Governo, approvato dal Senato.**

(*Seguito esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta del 5 maggio scorso.

Nicola PELLICANI (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole (vedi allegato 1).

Rachele SILVESTRI (FDI) dichiara l'astensione del proprio gruppo.

Alberto ZOLEZZI (M5S), premettendo che il provvedimento in esame affronta un argomento molto importante, essendosi potuto constatare l'impatto provocato dal passaggio delle grandi navi nel « canale dei petroli », che si manifesta attraverso spostamenti imponenti delle acque circostanti e sconvolgimenti ecosistemici, osserva che non vi è mai stata alcuna seria valutazione sulla sostenibilità di tale passaggio. Verrebbe da chiedersi se si vuole il patrimonio monumentale di Venezia sopra o sott'acqua.

Per quanto riguarda la proposta di parere, laddove evidenzia l'opportunità di adottare soluzioni provvisorie nel solco di quelle già individuate dal « Comitato », sottolinea la necessità di non riferirsi alle opere di sbancamento dei marginamenti di Marghera, che oggi fanno parte della bonifica di quelle aree, rischiando altrimenti un danno erariale oltre che ambientale, essendo già stati spesi 10 milioni di euro in quella zona.

Apprezza l'inserimento nella proposta di parere che le soluzioni provvisorie siano finalizzate prioritariamente a invertire gli effetti erosivi e di sconvolgimento morfologico in atto nella laguna.

Quanto alla necessità, evidenziata nella proposta di parere, di dare risposte adeguate alla soluzione del « problema grandi navi », evidenzia come le caratteristiche dimensionali delle navi passeggeri e merci individuate dal decreto-legge in esame per consentire o vietare l'ingresso in Laguna di Venezia dopo la realizzazione dei punti di attracco oggetto del concorso di idee, risultino del tutto aleatorie e necessitino di essere ridefinite sulla base di un approfondimento scientifico e tecnico. Inoltre appare inevitabile ed urgente pensare ad una rimodulazione dell'intero sistema dei traffici basati sul « gigantismo navale » che assuma la questione della salvaguardia fi-

sico ambientale e idro-morfologica della città e della laguna come invariante.

Aggiunge che si rende necessaria una nuova strategia sull'uso delle acque lagunari che lambiscono Venezia e sull'uso delle diverse parti di città, con l'obiettivo di ridurre il moto ondoso, l'inquinamento, la congestione delle persone e dei mezzi acquei.

Rileva inoltre che le previsioni sull'innalzamento del livello del mare porteranno a chiusure sempre più frequenti e prolungate delle barriere del MOSE, con l'impossibilità per la maggior parte delle navi merci e passeggeri di entrare nella laguna.

A suo avviso sarebbe necessario, quindi: che le autorità individuassero i requisiti necessari e le tipologie di navi, passeggeri e merci, da includere in una apposita classe, da definirsi « classe Venezia », autorizzata all'ingresso nella Laguna di Venezia; che in tempi brevi l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale attuasse una programmazione degli arrivi e delle partenze da Venezia delle navi da crociera, distribuiti su tutti i giorni della settimana; che il concorso di idee avesse ad oggetto l'elaborazione e la presentazione entro quattro mesi di progetti di fattibilità tecnica, sociale, ambientale ed economica, relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco, distinti per navi passeggeri e merci, fuori dalle acque protette della laguna di Venezia, da realizzarsi entro 3 anni; che il divieto di accesso in Laguna per le navi passeggeri e merci non appartenenti alla « classe Venezia » entri in vigore a breve; che le linee guida per la redazione dei progetti, allegate all'avviso pubblico per il concorso di idee, contenessero, utilizzando anche le migliori prassi a livello internazionale, precisi riferimenti per l'analisi pubblica comparata dei progetti, in termini di salvaguardia dell'ambiente e delle caratteristiche idro-geo-morfologiche della Laguna e della città, nonché in termini di salvaguardia dei livelli economici ed occupazionali; che venisse realizzato un nuovo Piano Regolatore Portuale che affronti, dopo cinquant'anni dal precedente, in tutta la sua complessità e radicalità, il futuro del rapporto tra città, laguna e porto, nel qua-

dro di riferimento della portualità dell'Alto Adriatico e contestualmente venga elaborato un piano di recupero idro-geo-morfologico della laguna che affronti la prospettiva dei cambiamenti climatici, il problema dell'assenza dei sedimenti fluviali, dell'asimmetria di comportamento idrodinamico delle bocche di porto, della pesca, ripensando nel suo insieme al ruolo e al modo di essere di una laguna finalmente riunificata con Venezia e le sue isole.

Infine, nelle more dell'esito del concorso di idee, giudica opportuno che vengano sospese tutte le procedure pubbliche, eventualmente in corso, di aggiudicazione di progettazioni e lavori riguardanti opere adibite all'attracco di navi da crociera site all'interno delle acque della Laguna di Venezia.

Preannuncia in ogni caso il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere del relatore, sottolineando ancora una volta l'esigenza di un forte impegno che tutte le forze politiche devono prendere per lavorare seriamente alla questione Venezia.

Stefania PEZZOPANE (PD) dichiara il voto favorevole del Partito democratico, ringraziando il relatore e i colleghi che hanno lavorato con lui alla stesura di una proposta di parere delicata, avente ad oggetto un tema di indiscutibile importanza che riveste una valenza nazionale e internazionale.

La Commissione approva quindi la proposta di parere presentata dal relatore (*vedi allegato 1*).

**La seduta termina alle 13.30.**

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 6 maggio 2021. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.*

**La seduta comincia alle 13.30.**

Alessia ROTTA, *presidente*, avverte che la pubblicità della seduta sarà assicurata – ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del Regolamento e la prassi applicativa dei pareri della Giunta del Regolamento del 14 luglio 2004 e 26 giugno 2013 – anche attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati. Ne dispone, pertanto, l'attivazione.

L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 135-ter del Regolamento, aventi ad oggetto questioni di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Ricorda che, per ciascuna interrogazione, il presentatore ha facoltà di illustrarla per non più di un minuto, mentre il rappresentante del Governo ha non più di tre minuti per la risposta. Successivamente, l'interrogante ha facoltà di replica, per non più di due minuti.

**5-05937 Foti: Inserimento, su proposta della regione Lombardia, della ex strada provinciale 639 Lecco-Bergamo e del completamento della tangenziale di Como nell'elenco delle opere da commissariare.**

Rachele SILVESTRI (FDI), illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*). Per quanto riguarda le progettazioni, fa presente inoltre che nella riunione della Conferenza Stato-regioni svoltasi nella giornata di ieri è stato approvato un finanziamento indirizzato agli enti locali di 115 milioni di euro per i prossimi anni.

Rachele SILVESTRI (FDI), replicando, prende atto della risposta di cui ringrazia il viceministro.

**5-05938 Terzoni: Monitoraggio dell'andamento dei prezzi delle materie prime e dei materiali impiegati nell'edilizia, al fine di garantire la piena efficacia della misura del «superbonus 110%».**

Patrizia TERZONI (M5S), intervenendo da remoto, illustra l'interrogazione in ti-

tolo, sottolineando che non si tratta di una questione legata solo al cosiddetto superbonus 110%, come si evince dal rapporto ANCE che ha svolto un'indagine a livello europeo dalla quale è emerso un aumento dei prezzi delle materie prime anche nei paesi in cui non vige questo istituto.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Patrizia TERZONI (M5S), replicando, osserva che nella propria interrogazione non si chiedeva di esplicitare la procedura necessaria per la verifica dei prezzi bensì l'istituzione di una sorta di osservatorio cui affidare il compito di monitorare il mercato delle materie prime utilizzate nell'edilizia, al pari di come viene fatto per altre materie prime al di là dei prezziari previsti. Evidenzia pertanto che la risposta resa dal sottosegretario ha fornito elementi parziali rispetto al quesito posto nella propria interrogazione.

**5-05939 Lucchini: Tempi per la realizzazione degli interventi ispettivi e manutentivi delle opere d'arte sulla autostrada A1 nel tratto Fiorenzuola-Fidenza.**

Edoardo RIXI (LEGA), illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando che gli attuali percorsi messi a disposizione dei veicoli eccezionali non riescono il più delle volte ad arrivare presso i luoghi di destinazione a causa delle attuali limitazioni del traffico. Le merci rischiano pertanto di non essere consegnate, essendoci un allungamento dei percorsi che a volte raggiunge anche i 300 km, creando un disagio competitivo per il settore metallurgico del Nord Italia.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Edoardo RIXI (LEGA), replicando, ringrazia il viceministro per la risposta nella quale si evidenzia la riapertura di questa importante tratta autostradale entro la fine del corrente mese. Auspica tuttavia che si intervenga anche su altri tratti della rete

autostradale e che, in accordo con le associazioni degli autotrasportatori, si concordino le chiusure della rete in relazione ai dati di traffico delle varie arterie stradali. Questo anche stante l'avvio della stagione estiva e l'incremento inevitabile dei flussi turistici. Ritiene in ogni caso che l'azione intrapresa dal Governo vada nella giusta direzione e che in un futuro prossimo si possa intervenire per risolvere le situazioni di disagio presenti sulla rete.

**5-05940 Pezzopane: Tempi per la messa in sicurezza delle gallerie delle autostrade A24 e A25, per il ripristino della normale viabilità e per la salvaguardia del sistema idrico del Gran Sasso.**

Stefania PEZZOPANE (PD), illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Stefania PEZZOPANE (PD), replicando, ringrazia il viceministro per le informazioni contenute nella risposta. Preso atto che la galleria del Gran Sasso ha delle caratteristiche assai peculiari che ne impediscono la riapertura in tempi brevi, invita il Governo a valutare di intervenire su altre tratte limitrofe al fine di non produrre rallentamenti continui e disagi ai cittadini del territorio.

Anche se è ormai prossima, auspica che si possa intervenire sulla rete prima dell'avvio della stagione turistica, al fine di consentire un ordinato flusso di traffico.

**5-05941 Labriola: Tempi per l'ammodernamento e l'adeguamento della strada statale SS275 Maglie-Santa Maria di Leuca (LE).**

Vincenza LABRIOLA (FI), illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Vincenza LABRIOLA (FI), replicando, ringrazia per la risposta sottolineando che l'arteria oggetto dell'interrogazione è di grande rilievo sia per lo sviluppo economico ed occupazionale del territorio, sia per la sicurezza della circolazione. Osserva che il Salento ha avuto una fortissima crescita del turismo negli ultimi anni e non avere tempi certi per la realizzazione della strada statale che collega Maglie a Santa Maria di Leuca desta qualche perplessità. Il Sud deve infatti essere messo nelle condizioni di operare meglio e di recuperare il divario che la pandemia ha aggravato sia in termini di occupazione che di sviluppo dell'economia. Le informazioni contenute nella risposta resa dal rappresentante del governo sono senz'altro utili, ma già in possesso degli interroganti. Invita pertanto il governo ad accelerare nella realizzazione dell'opera, dando tempi certi al territorio.

**5-05942 Gagliardi: Realizzazione della Gronda di Genova.**

Manuela GAGLIARDI (MISTO-C !-PP), illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Manuela GAGLIARDI (MISTO-C !-PP), replicando, rileva come dalla risposta resa dal rappresentante del Governo non sia immediatamente evidente quali siano i tempi indicati per l'apertura del cantiere della gronda di Genova e se siano stati fatti passi avanti nella procedura. Fa presente che intorno alla città transitano più di 60.000 veicoli, situazione del tutto insostenibile in un lungo periodo. Una volta acclarato che la realizzazione della gronda costituisce un obiettivo comune e che la procedura degli espropri è a buon punto le appare incomprendibile come non sia ancora definibile una data certa di apertura del cantiere. Pur comprendendo che il ministro Giovannini si è insediato da poco, chiede al viceministro Morelli di farsi portatore presso di lui della sollecitazione alla definizione di una data certa per l'apertura del cantiere della gronda.

Alessia ROTTA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.05.**

## ALLEGATO 1

**D.L. n. 45/2021: Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia. C. 3072 Governo, approvato dal Senato.**

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il D.L. n. 45 del 2021, C. 3072 Governo, approvato dal Senato;

premesso che l'articolo 3 tratta il tema dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della laguna, in funzione dell'esigenza di contemperare tale attività con la salvaguardia e la tutela del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del territorio, e a tal fine demanda all'Autorità di sistema portuale l'esperimento di un concorso di idee relativo alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici;

ricordato che il decreto interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012 (cosiddetto decreto « Clini-Passera ») aveva previsto l'estromissione dal passaggio attraverso il bacino di San Marco – Canale della Giudecca delle navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate, una volta individuata una via alternativa praticabile per raggiungere la Stazione Marittima;

rilevato come occorra dare il prima possibile risposte adeguate – in un'ottica sempre più orientata alla sostenibilità ambientale di un sito qualificato come patrimonio mondiale dell'umanità, tutelato dall'UNESCO – alla soluzione del « problema grandi navi » e, più in generale, al problema della salvaguardia della città che costituisce una questione « di preminente interesse nazionale »;

richiamati i numerosi impegni esplicati nella mozione votata alla Camera il

19 novembre 2019 e sostenuta da tutte le forze politiche, che ha evidenziato l'importanza di affrontare in modo unitario le tematiche di Venezia e della sua laguna, all'interno di quello che la mozione definisce « Dossier Venezia », con particolare attenzione all'esigenza di affrontare i temi della difesa e del rilancio del porto, degli effetti dei cambiamenti climatici sulla città, delle problematiche legate ai lavori del Mose, della monocultura turistica, della residenza e del ripopolamento della città; del blocco del moto ondoso, delle bonifiche di Porto Marghera;

ribadita l'esigenza di procedere in modo più efficace alla bonifica del SIN di Porto Marghera, aggiornando lo stato dell'arte della messa in sicurezza permanente già realizzata e dettagliando l'elenco delle opere di bonifica da effettuare;

evidenziato che appare opportuno:

affrontare l'emergenza lavoro con risorse e provvedimenti adeguati per far fronte alla crisi drammatica causata dalla pandemia, che ha colpito pesantemente la città d'arte, in particolare Venezia azzerando di fatto l'economia cittadina; a tal fine appare necessario improntare una strategia di sostegno e di rilancio dell'economia turistica secondo modelli sostenibili per una città fragile come Venezia, partendo dalla gestione dei flussi;

accettare la sfida connessa alla realizzazione di un porto *off-shore* « fuori dalle acque protette della laguna », per navi commerciali transoceaniche e da crociera – realizzando una piattaforma destinata a servire l'intero sistema portuale dell'Alto Adriatico – nonché adottare con urgenza comunque soluzioni provvisorie nel solco

di quelle già individuate nell'ambito del Comitato Interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo per la salvaguardia di Venezia di cui alla legge n. 798 del 1984 (cosiddetto Comitato), e altresì soluzioni finalizzate prioritariamente ad invertire gli effetti erosivi e di sconvolgimento morfologico in atto nella laguna;

che le navi adibite al trasporto passeggeri che utilizzino punti di attracco fuori dalle acque protette siano quelle non conformi ad una « classe Venezia » autorizzata all'ingresso in Laguna, da definire mediante apposito decreto ministeriale;

effettuare un monitoraggio:

*a)* del traffico navale lungo il canale Malamocco – Marghera (cosiddetto « canale dei petroli ») e dei suoi effetti sull'ecosistema nonché sulla stabilità delle fondazioni delle strutture limitrofe e sul pa-

trimonio monumentale di Venezia, nonché una stima dei possibili effetti in caso di incremento del traffico lungo il medesimo canale;

*b)* dell'impatto del transito nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto passeggeri sulla stabilità delle fondazioni del patrimonio monumentale prospiciente le rive e sulla salubrità dei fumi di scarico per la salute umana;

attivare in tempi rapidi il Centro di Studio e di Ricerca Internazionale sui Cambiamenti Climatici con sede a Venezia già istituito con la legge di bilancio per il 2019 e per il quale è autorizzata una spesa 500.000 euro a decorrere dal 2020,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

**5-05937 Foti: Inserimento, su proposta della regione Lombardia, della ex strada provinciale 639 Lecco-Bergamo e del completamento della tangenziale di Como nell'elenco delle opere da commissariare.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al completamento della nuova Lecco-Bergamo rappresento che la strada statale 639 fa parte delle infrastrutture stradali appena rientrate nella gestione della società Anas in virtù del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 2019 di revisione della rete stradale nazionale.

I lavori della variante di Vercurago, nel territorio della Provincia di Lecco, rimangono però in capo alla stessa Provincia, in quanto opera prevista dalla cosiddetta legge obiettivo, già avviata e della quale occorre aggiornare il progetto esecutivo per procedere al riappalto.

Con delibera n. 73 del 22 luglio 2010 il Cipe, approvando il progetto definitivo dell'opera, ha individuato la Provincia di Lecco quale soggetto attuatore.

Preciso che trattandosi di una variante di un tracciato già esistente ed afferente un centro abitato, il permanere della titolarità dell'opera alla Provincia di Lecco non interferisce con la nuova gestione Anas.

Quanto alla Tangenziale di Como la sua realizzazione e gestione è assentita in con-

cessione alla società Autostrada Pedemontana Lombarda e le funzioni di concedente sono esercitate dalla società CAL (Concessioni Autostradali Lombarde).

L'opera è divisa in due lotti funzionali.

Il primo lotto, per l'estensione di circa 3 chilometri, è stato realizzato ed aperto al traffico il 23 maggio 2015.

Il secondo lotto, per un'estensione di 6 chilometri, è attualmente in fase di progettazione definitiva.

Circa la proposta che regione Lombardia intenderebbe avanzare, su richiesta dei rispettivi territori, di inserimento delle suddette opere stradali nell'elenco delle opere da commissariare ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge sblocca cantieri, rappresento che è attualmente in corso l'attività finalizzata alla definizione del nuovo elenco sulla base di criteri coerenti con quanto previsto dalla disposizione di legge e anche con quanto richiesto dal Parlamento nei pareri espressi in occasione del precedente decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

## ALLEGATO 3

**5-05938 Terzoni: Monitoraggio dell'andamento dei prezzi delle materie prime e dei materiali impiegati nell'edilizia, al fine di garantire la piena efficacia della misura del «superbonus 110%».****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione all'aumento dei prezzi delle materie prime impiegate nel comparto edilizio, faccio presente che, ai sensi del comma 27-ter dell'articolo 216 del decreto legislativo n. 50 del 2016, ai contratti di lavori affidati prima dell'entrata in vigore del medesimo decreto e in corso di esecuzione continua ad applicarsi l'articolo 133 del soppresso decreto legislativo n. 163 del 2016.

In attuazione del citato articolo il Mims rileva con proprio decreto le variazioni percentuali annuali dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi relativamente ai contratti di lavori affidati prima dell'entrata in vigore dell'attuale codice dei contratti e in corso di esecuzione.

Il Ministero si avvale della Commissione consultiva centrale per il rilevamento del costo dei materiali da costruzione, la quale, sulla base dell'attività istruttoria effettuata dalla competente Direzione generale del Mims, ha il compito di esprimere un parere in ordine alla sussistenza delle circostanze eccezionali che hanno causato le variazioni di prezzo dei materiali da costruzione più significativi.

Per i contratti relativi al nuovo codice, il comma 1, dell'articolo 106 del medesimo codice, prevede, in linea generale, che le modifiche e le varianti dei contratti di appalto in corso di validità devono essere autorizzate dal Rup.

In caso di variazioni in aumento o in diminuzione dei prezzi, le stesse possono essere valutate solo per l'eccedenza rispetto

al 10 per cento rispetto al prezzo originario e comunque in misura pari alla metà.

La possibilità di aggiornamento dei prezzi, dunque, è rimessa agli accordi tra le parti, ferma restando l'impossibilità di modificare la natura generale del contratto.

Con riferimento ai prezzari l'articolo 23, comma 16, del citato decreto legislativo n. 50 del 2016 prevede che, per i contratti relativi a lavori, il costo dei prodotti, delle attrezzature e delle lavorazioni è determinato sulla base dei prezzari regionali aggiornati annualmente. Tali prezzari cessano di avere validità il 31 dicembre di ogni anno e possono essere transitoriamente utilizzati fino al 30 giugno dell'anno successivo, per i progetti a base di gara la cui approvazione sia intervenuta entro tale data. In caso di inadempienza da parte delle regioni, i prezzari sono aggiornati, entro i successivi trenta giorni, dalle competenti articolazioni territoriali del Mims, sentite le regioni interessate.

Quanto alla disciplina in materia di Superbonus 110%, ricordo che l'articolo 119-bis del decreto-legge n. 34 del 2020 prevede che, ai fini dell'asseverazione della congruità dei costi, si fa riferimento ai prezzi riportati nei prezzari predisposti dalle regioni e dalle province autonome, ai listini ufficiali o ai listini delle locali camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura ovvero, in difetto, ai prezzi correnti di mercato in base al luogo di effettuazione degli interventi.

ALLEGATO 4

**5-05939 Lucchini: Tempi per la realizzazione degli interventi ispettivi e manutentivi delle opere d'arte sulla autostrada A1 nel tratto Fiorenzuola-Fidenza.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alle iniziative per la riapertura del tratto autostradale tra Fiorenzuola e Fidenza e per eliminare i limiti al transito dei veicoli con massa superiore alle 44 tonnellate, rappresento che dette limitazioni sono da ricondursi alle condizioni del ponte sul torrente Stirone, al chilometro 89, ed agli esiti delle verifiche effettuate in attuazione delle Norme tecniche per le costruzioni 2018 e delle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la

valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti emanate dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Gli interventi, che prevedono il potenziamento dell'impalcato rispetto alle caratteristiche originarie dell'opera, saranno ultimati entro il corrente mese di maggio e pertanto sarà possibile procedere, a breve, alla revoca dei provvedimenti limitativi in corso.

## ALLEGATO 5

**5-05940 Pezzopane: Tempi per la messa in sicurezza delle gallerie delle autostrade A24 e A25, per il ripristino della normale viabilità e per la salvaguardia del sistema idrico del Gran Sasso.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito ai quesiti posti, sulla base delle informazioni fornite dal Commissario Straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, professor Corrado Gisonni, si rappresenta quanto segue.

Le attività di progettazione degli interventi per la messa in sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso hanno reso necessaria l'effettuazione di indagini preliminari e conoscitive che si sono concluse nei giorni scorsi.

Durante le attività di indagine, si è provveduto ad effettuare le chiusure del Traforo in una singola direzione (cioè un fornice per volta), dalle ore 22:00 alle ore 6:00.

Prima di procedere alle chiusure, il Commissario ha comunicato di aver verificato, di concerto con il concessionario autostradale, la possibilità dell'utilizzo di viabilità alternativa.

Quanto alla fase di progettazione, il Commissario ha rappresentato che la stessa non dovrebbe richiedere, salvo esigenze specifiche e allo stato non prevedibili, l'effettuazione di chiusure del traforo.

In merito al cronoprogramma degli interventi, il Commissario ha evidenziato che la fase progettuale dovrebbe completarsi entro il 31 dicembre 2021.

All'esito di detta fase sarà possibile definire compiutamente le modalità di realizzazione degli interventi e la relativa tempistica.

Allo stato e sulla base degli elementi acquisiti, non sono previste chiusure complete del traffico all'interno del Traforo né interruzioni nell'approvvigionamento idrico delle popolazioni interessate durante l'effettuazione dei lavori.

Quanto alla tempistica del ripristino della viabilità a doppia corsia del Traforo, ricordo che la stessa è condizionata non solo dai tempi di realizzazione degli interventi di messa in sicurezza, ma anche dalle decisioni che verranno assunte dall'Autorità giudiziaria.

È noto, infatti, che il provvedimento di restringimento delle carreggiate e di limitazione della velocità di percorrenza è stato assunto nell'ambito di un procedimento penale incardinato presso la Procura della Repubblica di Teramo, sulla base di un modello di circolazione che, senza interrompere i flussi di traffico all'interno del Traforo, consente di ridurre al minimo i rischi di incidenti e di contaminazioni della risorsa idrica all'interno delle canne autostradali.

Concludo, ricordando, che con un emendamento approvato dal Senato al decreto-legge « sostegni », la durata della gestione commissariale è stata prorogata, anche in coerenza con i tempi di realizzazione e rendicontazione degli interventi, al 30 giugno 2023.

## ALLEGATO 6

**5-05941 Labriola: Tempi per l'ammodernamento e l'adeguamento della strada statale SS275 Maglie-Santa Maria di Leuca (LE).****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito allo stato dell'*iter* per la cantierizzazione degli interventi di ammodernamento della strada statale 275, sulla base degli elementi forniti dal Ministero della transizione ecologica, rappresento che, in relazione al progetto definitivo aggiornato sulla base del parere istruttorio della Commissione Via-Vas, detto Ministero ha adottato il decreto direttoriale n. 125 del 30 aprile 2021 di verifica di ottemperanza alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella delibera Cipe n. 92 del 20 dicembre 2004 di approvazione del progetto preliminare e nella successiva delibera Cipe n. 76 del 31 luglio 2009 di approvazione del progetto definitivo, nonché di valutazione delle varianti introdotte.

In particolare, è stata valutata positivamente l'ottemperanza di alcune delle pre-

scrizioni dettate dalle citate delibere Cipe ma è stata rilevata la necessità di porre alcune condizioni ambientali, che dovranno essere verificate nelle successive fasi di progettazione esecutiva e di realizzazione dell'opera, in ragione di alcune varianti localizzative introdotte.

Anche con riguardo al piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, sono state chieste integrazioni da presentare prima dell'inizio dei lavori.

Alla luce delle richieste del Mite, Anas sta provvedendo all'aggiornamento dello studio di impatto ambientale per le varianti localizzative, al rinnovo della procedura Via per i tratti richiesti nonché all'aggiornamento del progetto definitivo.

## ALLEGATO 7

**5-05942 Gagliardi: Realizzazione della Gronda di Genova.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Le attività di progettazione del Passante Autostradale di Genova sono state sviluppate attraverso un *iter* lungo e complesso con il coinvolgimento di molteplici Amministrazioni e Organismi di valutazione, a livello centrale e locale, chiamati ad esprimersi nei vari ambiti di competenza.

Il progetto definitivo sviluppato dal concessionario è stato approvato dalla competente Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali con decreto del 7 settembre 2017.

Le opere che complessivamente identificano il cosiddetto Nodo di Genova includono anche l'intervento relativo al Nodo di San Benigno per il quale il lotto 1 è stato interamente realizzato, mentre il progetto del lotto 2, a seguito di una ottimizzazione,

è stato affidato e attualmente presenta un avanzamento pari al 15 per cento circa rispetto al totale lavori.

Relativamente all'opera principale, nel corso del 2018, il concessionario ha predisposto la progettazione esecutiva sulla quale la Struttura Tecnica di Missione del Ministero ha effettuato un approfondimento mediante la metodologia dell'analisi costi-benefici.

Come è noto, l'opera è inserita nella proposta di definizione consensuale della procedura avviata a seguito del crollo del viadotto sul fiume Polcevera.

Pertanto, i tempi di completamento dell'*iter* progettuale e dell'avvio dei lavori sono strettamente correlati a quelli di definizione del citato procedimento.