

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

D.L. 90/2014 – Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari. C. 2486 Governo (Parere alla I Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	113
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	117
ALLEGATO 2 (<i>Proposta di parere alternativa presentata dal gruppo Movimento 5 Stelle</i>) ...	120

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-03232 Arlotti: Iniziative per favorire la realizzazione del progetto di ampliamento autostradale nel tratto da Rimini Nord a Cattolica	114
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	125
5-03233 Segoni: Chiarimenti in merito all'affidamento alla società SAT della realizzazione del completamento dell'autostrada tirrenica	114
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	126

INTERROGAZIONI:

5-01999 Agostinelli: Sulla realizzazione dell'uscita ovest del porto di Ancona	115
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	128
5-02579 Iannuzzi: Sulla realizzazione della tratta napoletana dell'autostrada A3, Salerno-Pompei-Napoli	115
ALLEGATO 6 (<i>Testo della risposta</i>)	130
5-03202 Gasparini: Sull'esenzione del Telepass per i veicoli adibiti al soccorso	116
ALLEGATO 7 (<i>Testo della risposta</i>)	132

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 17 luglio 2014. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.

La seduta comincia alle 14.05.

D.L. 90/2014 – Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari.

C. 2486 Governo.

(Parere alla I Commissione).

(*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 16 luglio scorso.

Raffaella MARIANI (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 1*), che illustra brevemente.

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che è stata presentata dal gruppo Movimento 5 Stelle una proposta di parere alternativa (*vedi allegato 2*), che verrà posta in votazione solo qualora fosse respinta la proposta di parere presentata dal relatore.

Serena PELLEGRINO (SEL) preannuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere presentata dal relatore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni formulate dal relatore, risultando pertanto preclusa la votazione sulla proposta di parere alternativa presentata dal gruppo Movimento 5 stelle.

La seduta termina alle 14.10.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 17 luglio 2014. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture Umberto Del Basso de Caro.

La seduta comincia alle 14.20.

Ermete REALACCI, *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.

5-03232 Arlotti: Iniziative per favorire la realizzazione del progetto di ampliamento autostradale nel tratto da Rimini Nord a Cattolica.

Tiziano ARLOTTI (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Tiziano ARLOTTI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della puntuale risposta resa dal sottosegretario Del Basso de Caro, la cui esaustività testimonia l'impegno e l'interesse del Governo nel risolvere la problematica illustrata. Prende atto,

quindi, delle rassicurazioni fornite in merito alla totale copertura finanziaria degli interventi previsti dal progetto, nonché dell'impegno a giungere, entro il mese di settembre, all'approvazione del progetto definitivo delle opere in questione.

5-03233 Segoni: Chiarimenti in merito all'affidamento alla società SAT della realizzazione del completamento dell'autostrada tirrenica.

Samuele SEGONI (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 4*).

Samuele SEGONI (M5S) si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, dalla quale, a suo avviso, emergerebbe come il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti abbia a cuore la tutela di interessi economici e di gruppi di potere ben radicati, anziché l'interesse generale. Precisa, infatti, che il crollo della domanda di trasporto, di cui dà atto la stessa risposta, sia la testimonianza dell'inutilità delle opere che interesseranno gli assi autostradali oggetto del suo atto di sindacato ispettivo, come peraltro è stato più volte segnalato da numerosi rappresentanti di enti locali coinvolti, nonché da associazioni e comitati di cittadini. Ribadisce, quindi, l'assoluta inopportunità della realizzazione dell'opera, con la quale si « regalerebbe », fino al 2046, una cospicua tratta di una delle più importanti arterie stradali pubbliche ad una società privata, che si accinge a imporre sulla stessa pedaggi forzosi, non essendo state previste idonee strade parallele o complanari alternative, a percorrenza gratuita.

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

La seduta termina alle 14.35.

INTERROGAZIONI

Giovedì 17 luglio 2014. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso de Caro.

La seduta comincia alle 14.35.

5-01999 Agostinelli: Sulla realizzazione dell'uscita ovest del porto di Ancona.

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

Donatella AGOSTINELLI (M5S), replicando all'interrogazione in titolo, ringrazia il sottosegretario per la risposta fornita, con la quale puntualmente si ripercorre l'iter che ha condotto alla firma della Convenzione per la realizzazione dell'uscita Ovest del porto di Ancona. Rileva, quindi, che, essendo l'atto di sindacato ispettivo risalente al mese di gennaio 2014, ad alcuni dei quesiti ivi formulati si è già *de facto* fornita una risposta, con riferimento, in particolare, all'avvenuta sottoscrizione della Convenzione di concessione tra la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali (SVCA) e la Società di progetto Passante Dorico Spa.

Chiede al Governo, quindi, di conoscere le criticità, inerenti al testo della Convenzione, sollevate dal Ministero dell'economia e delle finanze, che giustificerebbero la mancata definizione del decreto interministeriale di approvazione della medesima Convenzione, in merito alla quale chiede chiarimenti relativamente a un eventuale aggiornamento del testo. Esprime, infine, perplessità in merito alla clausola 9-bis della Convenzione, che potrebbe produrre l'esborso di ingenti somme a carico della finanza pubblica.

5-02579 Iannuzzi: Sulla realizzazione della tratta napoletana dell'autostrada A3, Salerno-Pompei-Napoli.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Tino IANNUZZI (PD), ringrazia il sottosegretario Del Basso de Caro per l'articolata risposta. Prende atto, alla luce della risposta del Ministero, che i lavori lungo l'asse autostradale Napoli-Pompei-Salerno, così rilevante e strategico, sono finalmente giunti a una percentuale di esecuzione pari al 90 per cento dell'intero tracciato, dopo tanti e troppi rinvii e ritardi. Tuttavia ancora oggi l'opera non è integralmente completata, benché siano trascorsi tanti anni dall'inizio dei lavori. Difatti rimangono ancora da eseguire i lavori per consentire l'esercizio della predetta tratta autostradale sull'usura e non già, come ancora oggi accade, su *binder* con aderenza limitata e con irregolarità superficiali che impediscono il superamento degli attuali limiti di velocità a 60 chilometri per diversi tratti fra Scafati-Pompei-San Giorgio a Cremano, benché essi siano da tempo sostanzialmente ultimati e con tre corsie percorribili. Inoltre debbono ancora essere rimosse due « strozzature » nel comune di Torre del Greco. Sottolinea come finalmente e una volta per tutte il progetto di ammodernamento e messa in sicurezza dell'Autostrada deve essere portato a integrale completamento nel più breve tempo, soprattutto per quanto attiene allo strato di usura sull'intero tracciato. Rileva come occorra concludere rapidamente la gara pubblica per la individuazione del nuovo concessionario, visto che la precedente concessione con SAM è scaduta fin dal 31 dicembre 2012 e che fino ad oggi il procedimento per la nuova concessione è appena alla fase iniziale. Reputa ingiustificato e inammissibile questo ritardo così pesante. Infine ritiene necessario che il Ministero accerti ogni eventuale responsabilità in ordine al ritardo così grave e prolungato nello svolgimento e nella conclusione dei lavori. Invita, pertanto, il Governo ad accertare, secondo quanto affermato nella odierna risposta del sottosegretario « se i continui ritardi che hanno determinato il ripetuto slittamento delle date di ultimazione dei lavori siano

conseguenti anche a responsabilità della società concessionaria ». Questo accertamento completo e tempestivo è indispensabile a seguito dei pregiudizi e dei disagi così forti e prolungati arrecati agli utenti, che hanno giustamente lamentato, anche minacciando il ricorso ad ipotesi di *class action*, il livello elevato dei pedaggi a fronte di una situazione della autostrada di assoluta inadeguatezza e fonte di pesantissimi disfunzioni per i cittadini e per le comunità interessate. Avverte che continuerà ad incalzare il Ministero con nuove iniziative parlamentari ed in sede istituzionale sino al completamento della intera opera.

5-03202 Gasparini: Sull'esenzione del Telepass per i veicoli adibiti al soccorso.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Daniela Matilde Maria GASPARINI (PD), replicando, si dichiara soddisfatta della puntuale e tempestiva risposta resa dal rappresentante del Governo alla sua interrogazione, che prende le mosse da numerose iniziative sostenute da associazioni di volontariato diffuse su tutto il territorio nazionale. Esprime soddisfazione, altresì, per l'impegno del Governo a individuare un'ideale soluzione alla problematica prospettata, al fine di evitare possibili abusi che si potrebbero tradurre in un danno economico per le società che gestiscono l'autostrada.

Ermete REALACCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni.

La seduta termina alle 14.45.

ALLEGATO 1

D.L. 90/2014 – Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari. C. 2486 Governo.**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge C. 2486 Governo, di conversione in legge del decreto-legge 90/2014, recante « Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari »;

considerato preliminarmente che:

non è ulteriormente rinviabile una revisione complessiva e organica della normativa di riferimento degli appalti e dei contratti pubblici in Italia al fine di introdurre, da una parte, la necessaria semplificazione e flessibilità delle procedure e, dall'altra, un sistema di controlli chiaro ed efficace allo scopo di prevenire e fronteggiare adeguatamente i fenomeni corruttivi e gli illeciti;

il miglioramento della qualità della spesa pubblica, di cui la spesa per contratti ed acquisti rappresenta una parte consistente, non può prescindere dalla definizione di procedure degli appalti che garantiscano efficacia, trasparenza e concorrenza nel rispetto delle normative europee;

il decreto-legge n. 90/2014 rappresenta un primo passo importante nella direzione di una sostanziale revisione delle regole del settore degli appalti pubblici, che precede la riforma organica e complessiva della disciplina in materia di contratti pubblici, che dovrà essere discussa in occasione del recepimento delle nuove direttive in materia di appalti pubblici e concessioni;

diventa improcrastinabile una specifica delega al Governo ad emanare un testo unico di riordino delle disposizioni in materia di lavori pubblici, procedendo al contempo al recepimento delle nuove direttive europee, garantendo in ogni caso, nell'attuazione della delega, il pieno coinvolgimento delle Camere, anche attraverso la previsione del « doppio parere parlamentare » ed il superamento dell'attuale *abnorme corpus* normativo;

valutati i commi 5 e 6 dell'articolo 92 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 richiamato all'articolo 13 del presente provvedimento, che disciplinano gli incentivi relativi alla progettazione da parte delle amministrazioni aggiudicatrici, stabilendo modalità di riparto – tra il responsabile del procedimento, gli incaricati della redazione del progetto, del piano della sicurezza, gli incaricati della direzione dei lavori e del collaudo, nonché tra i loro collaboratori – di una somma non superiore al 2 per cento dell'importo posto a base di gara di un'opera o di un lavoro comprensivo anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e prevedendo il riparto del 30 per cento della tariffa professionale relativa alla redazione di un atto di pianificazione tra i dipendenti dell'amministrazione aggiudicatrice che lo abbiano redatto;

ritenuto che andrebbe riconsiderata la disciplina applicabile alla concessione di incentivi, stabilendone l'attribuzione all'efficienza dell'*iter* procedurale in relazione soprattutto al compimento dell'opera nei tempi e nei costi previsti;

osservato che:

in riferimento al significativo riordino della governance del settore degli appalti che ha visto la soppressione della Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (AVCP) e il trasferimento dei compiti e delle funzioni di AVCP all'Autorità nazionale Anticorruzione (ANAC) appare opportuno prevedere l'espressione del parere delle competenti Commissioni parlamentari sul DPCM contenente il piano per il riordino dell'Autorità nazionale anticorruzione (A.N.A.C.), che dovrà essere presentato entro il 31 dicembre 2014 al Presidente del Consiglio dei Ministri e che contemplerà, tra l'altro, il trasferimento definitivo delle risorse umane, finanziarie e strumentali della soppressa Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici all'A.N.A.C.;

l'introduzione di un termine preciso entro il quale ciascuna prefettura dovrà procedere all'istituzione di un elenco di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativi di infiltrazione mafiosa operanti nei medesimi settori (cosiddetti *white list*) è indispensabile al fine di assicurare una reale efficacia alle nuove disposizioni;

appare, altresì, opportuno introdurre un termine alla durata dell'Unità operativa speciale per Expo 2015, di cui deve avvalersi il Presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione;

esaminato l'articolo 32 che prevede – in relazione a imprese aggiudicatrici di appalti pubblici indagate per delitti contro la pubblica amministrazione nella cui attività si registrino rilevanti anomalie o comunque situazioni sintomatiche di condotte illecite – che il Presidente dell'ANAC possa proporre al Prefetto competente o di assumere direttamente il controllo dell'impresa attraverso un'amministrazione straordinaria temporanea oppure di imporre all'impresa di rinnovare gli organi sociali;

valutato positivamente in tale articolo l'obiettivo del perseguimento dell'interesse pubblico ad una corretta gestione delle risorse finalizzate alla realizzazione di

opere pubbliche senza consentire l'indebito arricchimento di soggetti che abbiano ottenuto illecitamente tali opere;

ritenuto che però la previsione della rinnovazione degli organi sociali mediante la sostituzione del soggetto coinvolto potrebbe creare difficoltà applicative in presenza di piccole medie imprese caratterizzate da limitate strutture societarie;

considerato che, al fine di evitare un eccessivo appesantimento dell'attività delle stazioni appaltanti e della Autorità Nazionale Anticorruzione con la trasmissione alla stessa di tutte le varianti in corso d'opera, andrebbe limitato il campo di applicazione dell'obbligo di trasmissione esclusivamente agli appalti di valore superiore alla soglia comunitaria, in quanto a maggior rischio di infiltrazione mafiosa, e alle varianti di maggiore importo;

rilevato che l'articolo 39 introduce rilevanti modifiche alla disciplina dell'attestazione dei requisiti di ordine generale necessari per la partecipazione alle procedure di affidamento dei contratti pubblici rimesse alla discrezionalità delle stazioni appaltanti e che sarebbe opportuno, per un verso, chiarire l'ambito di applicazione della disposizione con riguardo alle tipologie di « irregolarità essenziali » delle dichiarazioni sostitutive, che obbligano il concorrente che vi ha dato causa al pagamento, in favore della stazione appaltante, di sanzioni pecuniarie e consentono la successiva integrazione o regolarizzazione delle dichiarazioni medesime e, per l'altro, specificare che la sanzione pecuniaria è dovuta solo dal concorrente che intende procedere alla medesima regolarizzazione,

rilevata l'opportunità di introdurre una misura di semplificazione delle procedure di gara, considerato che la normativa vigente rimette alla libera scelta delle amministrazioni la possibilità di consentire ai concorrenti l'accesso libero, diretto e completo, con modalità elettronica, alla documentazione, anche progettuale, relativa alla gara, anche in considerazione delle nuove direttive europee in materia di appalti che si muovono nella direzione della pubblicazione *on line* dei documenti di gara,

esprime:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 13, valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere la ripartizione, in qualità di incentivo all'efficienza – tra il responsabile del procedimento, gli incaricati della redazione del progetto, del piano della sicurezza, gli incaricati della direzione dei lavori e del collaudo, nonché tra i loro collaboratori – di una somma non superiore all'1 per cento dell'importo posto a base di gara di un'opera o di un lavoro, subordinatamente al compimento dell'opera nei tempi contrattualmente previsti, nei limiti delle somme previste dal contratto senza sovrapprezzi o varianti in corso d'opera e in rapporto all'entità e alla complessità dell'opera da realizzare, nonché in rapporto alle responsabilità professionali connesse alle specifiche prestazioni da svolgere e comunque non superando il 50 per cento dell'importo del rispettivo trattamento economico complessivo annuo lordo per ciascun dipendente;

b) al comma 4 dell'articolo 19, valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere che il piano per il riordino dell'Autorità Nazionale Anticorruzione, che deve essere approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, sia previamente sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari;

c) all'articolo 29, valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre un termine di dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, per l'istituzione presso ogni prefettura di un elenco di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativi di infiltrazione mafiosa;

d) all'articolo 30, valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre un termine alla durata dell'Unità operativa speciale per Expo 2015;

e) valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere, all'articolo 32,

disposizioni specifiche per la sostituzione di organi societari in caso di piccole medie imprese;

f) all'articolo 37, valuti la Commissione di merito l'opportunità di introdurre l'obbligo per le stazioni appaltanti di trasmettere all'Autorità Nazionale Anticorruzione le varianti limitatamente a quelle il cui importo sia eccedente il 10 per cento dell'importo originario del contratto, limitando in ogni caso l'ambito di operatività della nuova norma ai soli appalti di valore superiore alla soglia comunitaria, comunicando invece le varianti relative agli appalti inferiori alla predetta soglia comunitaria alle sezioni regionali dell'Osservatorio per gli eventuali provvedimenti di competenza dell'ANAC anche prevedendo verifiche a campione;

g) all'articolo 39, valuti la Commissione di merito l'opportuno di chiarire l'ambito applicativo della disposizione laddove si fa riferimento ai casi di irregolarità essenziali delle dichiarazioni sostitutive presentate, che determinano il versamento alla stazione appaltante di una sanzione pecuniaria e la possibilità di rendere, integrare o regolarizzare le medesime dichiarazioni da parte del concorrente che vi ha dato causa; al medesimo articolo 39, valuti inoltre la Commissione di merito l'opportunità di precisare che le predette sanzioni siano dovute solo nel caso in cui il soggetto interessato decida di regolarizzare le dichiarazioni;

h) valuti la Commissione di merito l'opportunità di inserire nel decreto-legge una disposizione che inserisca nel decreto legislativo n. 163 del 2006 l'obbligo per le stazioni appaltanti di fornire, per via elettronica e a decorrere dalla pubblicazione del bando di gara, l'accesso libero, diretto e completo al capitolato d'oneri e a ogni documento complementare, in modo da introdurre un alleggerimento procedurale, sia sotto il profilo dell'abbreviazione dei tempi per la predisposizione delle offerte, sia sotto il profilo degli oneri economici gravanti sulle imprese.

ALLEGATO 2

D.L. 90/2014 – Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari. C. 2486 Governo.**PROPOSTA DI PARERE ALTERNATIVA PRESENTATA
DAL GRUPPO MOVIMENTO 5 STELLE**

La VIII Commissione,
premessò che:

il provvedimento di conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, recante « Misure urgenti per le semplificazioni e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari », presenta profili di incompatibilità con diverse norme costituzionali e, in particolare, presenta ancora una volta contenuti non omogenei, in quanto accosta le materie più disparate alla efficienza degli uffici giudiziari; lo stesso titolo non appare in alcun modo esaustivo né chiarificatore rispetto alla eterogeneità dei temi che il decreto in realtà abbraccia;

per quanto riguarda le parti di competenza della Commissione VIII:

l'articolo 19 sopprime l'Autorità istituita dal Codice degli appalti con l'obiettivo di vigilare sugli appalti pubblici; le competenze dell'Autorità erano ampie e dettagliate e la « mission » dell'organismo era quella di garantire la trasparenza e la correttezza negli appalti e di impedire e prevenire distorsioni, irregolarità e fenomeni di corruzione, con l'attribuzione di poteri sanzionatori e ispettivi per agevolare il compito ed accelerare le procedure di controllo;

la notevole quantità di illeciti nell'affidamento dei lavori pubblici ha messo in dubbio l'efficacia dell'organismo di controllo e il Governo ha ritenuto di sopprimerlo e trasferire le funzioni all'Autorità Anticorruzione; un'operazione che avverrà

non prima della fine del 2014, quando verrà presentato un apposito piano di riordino, e che comporterà il trasferimento di tutta la struttura nella sfera organizzativa dell'ANAC, con la previsione di risparmi derivanti dalla riduzione degli stipendi del personale dipendente, dirigenti compresi, e dalla riduzione delle spese di funzionamento;

indubbiamente la norma consente di razionalizzare il sistema dei controlli ed evita il rischio di un'inutile duplicazione di funzioni; appare opportuno sottolineare che, per quanto concerne la sua efficacia, molto dipende dalla volontà e dalla capacità di far funzionare la struttura; uno strumento c'è – ma c'era anche prima – ed è necessario che si renda pienamente operativo;

al di là della straordinaria importanza del ruolo dell'Autorità Nazionale Anticorruzione, sarebbe particolarmente utile la costruzione di una sinergia tra l'organo di controllo sulla legalità e lo stesso legislatore (attraverso le Commissioni parlamentari) in modo da individuare le lacune delle leggi, grazie alle quali diventa più agevole alterare o manipolare le procedure di affidamento di lavori pubblici e forniture, con conseguenze particolarmente negative per il soggetto pubblico (e quindi per la collettività), sia per quanto riguarda la possibile lievitazione dei costi, sia per quanto riguarda la qualità delle opere realizzate;

l'articolo 29 interviene sul regime delle cosiddette *white list* delle aziende che

hanno a che fare con la pubblica amministrazione; nello specifico viene novellato il comma 52 dell'articolo 1 della legge n. 190 del 2012 (recante disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione), la cui versione originaria imponeva solo la creazione delle *white list*, lasciando alle pubbliche amministrazioni la possibilità di utilizzarle; con la norma in esame le stazioni appaltanti sono obbligate ad acquisire la documentazione antimafia; la norma sembra orientata a dare maggiore incisività a uno strumento già esistente; anche in questo caso sarà indispensabile la volontà politica di rendere davvero efficace questo strumento;

sarebbe utile una modifica dell'articolo 29 che renda esplicita l'esigenza prioritaria di garantire la piena legalità delle procedure e delle scelte delle imprese alle quali affidare lavori pubblici; un'esigenza che deve prevalere in modo chiaro rispetto alla – pur comprensibile – necessità di ultimare l'opera; in assenza delle garanzie e dei requisiti necessari verrebbero meno le condizioni per mantenere in essere contratti «dubbi» e non avrebbe senso consentire deroghe di alcun tipo;

con l'articolo 30 viene affidato al Presidente dell'ANAC – che si potrà avvalere di un'apposita unità operativa – il compito di indagare sulla regolarità e sulla trasparenza delle procedure utilizzate per l'affidamento dei lavori di realizzazione delle opere connesse ad EXPO 2015; la norma stabilisce che il Presidente dell'ANAC (anche in virtù di quanto disposto dall'articolo 19) svolge sostanzialmente le funzioni della soppressa Autorità per la vigilanza dei contratti pubblici, con esplicito riferimento all'attribuzione di poteri ispettivi ed alla verifica «in via preventiva» della legittimità degli atti procedurali; appare difficile che vi possano essere molti atti da valutare «in via preventiva» e sarebbe più opportuna un'azione di controllo *ex post* delle procedure seguite;

il testo dell'articolo 30 andrebbe modificato in modo da introdurre la previ-

sione di una valutazione attenta e approfondita sulla maggior parte dei lavori dell'EXPO, non limitandosi ai controlli *ex ante*, ma estendendo l'azione di controllo anche alle procedure già avviate o concluse;

giòva sottolineare che uno degli strumenti fondamentali dell'attività dell'ANAC è la Banca dati istituita ai sensi del decreto legislativo n. 159 del 2011 e che sembra attualmente priva dei regolamenti attuativi; appare necessario che il Governo si attivi immediatamente per renderla immediatamente operativa;

l'articolo 32 stabilisce che, in caso di procedimento giudiziario per reati di corruzione e concussione che veda implicata un'impresa aggiudicataria di un appalto pubblico, il Presidente dell'ANAC possa proporre al prefetto la sostituzione degli organi sociali dell'impresa, ovvero, in caso di inottemperanza dell'impresa, assumere la gestione straordinaria dell'impresa medesima, per il periodo necessario all'esecuzione del contratto; la norma sembra rispondere più all'esigenza di arrivare comunque alla conclusione dell'opera, che alla effettiva garanzia di legalità nelle procedure; il dubbio è che le misure previste dall'articolo in esame possano essere insufficienti a prevenire irregolarità e anomalie;

la soluzione individuata all'articolo 32 sembra decisamente blanda rispetto alla gravità dei reati per i quali procede l'autorità giudiziaria (si tratta dei più significativi delitti contro la pubblica amministrazione: corruzione, concussione, traffico di influenze illecite, turbata libertà degli incanti, eccetera) e non è detto che il rischio della rinnovazione degli organi sociali o della gestione straordinaria (e temporanea) dell'impresa possa rappresentare un elemento di particolare deterrenza; appare necessaria una modifica del testo al fine di impedire che chi è accusato di avere illecitamente ottenuto una qualsivoglia forma di collaborazione con la pubblica amministrazione possa trarne alcun vantaggio, prevedendo l'immediata risoluzione del contratto d'appalto;

l'articolo 33 concede alla Società EXPO 2015 la possibilità di chiedere il

parere dell'Avvocatura Generale dello Stato sulla proposta di transazione in merito a controversie insorte sull'esecuzione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture; non è affatto chiaro quale sia il vantaggio di concedere ad un soggetto privato la facoltà di avvalersi dell'organo di consulenza legale dello Stato e della Pubblica Amministrazione;

l'articolo 34 autorizza eventuali nuovi incarichi per Expo 2015, dei quali non è chiara l'esigenza; appare in ogni caso ragionevole che i compensi o rimborsi spese dei componenti della segreteria del Commissario Unico delegato del Governo per Expo Milano 2015 e per i nuovi incarichi siano a carico della contabilità speciale, senza comportare oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato;

l'articolo 35 vieta alle amministrazioni pubbliche la possibilità di porre in essere qualsivoglia operazione economica o finanziaria con soggetti, dei quali sia difficile comprendere il reale assetto societario, al fine di evitare che legislazioni permissive di alcuni Stati consentano di occultare situazioni di possibile illegalità;

l'obiettivo dell'articolo 36 è quello di attuare il monitoraggio e tracciamento finanziario dei pagamenti dei contratti tra le pubbliche amministrazioni e soggetti privati che abbiano ad oggetto la realizzazione di infrastrutture ed insediamenti strategici, secondo le modalità e le procedure di cui alla delibera CIPE n. 45 del 2011, che fa riferimento alla sperimentazione del modello di monitoraggio finanziario (e, in particolare, ad alcune specifiche attività sperimentali) in attuazione del Progetto Capaci (acronimo di *Creation of Automated Procedures Against Criminal Infiltration in public contracts*), elaborato dal C.C.A.S.G.O. (Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, istituito presso il Ministero dell'interno) e presentato alla Commissione Europea, Direzione Generale *Home Affairs*, nell'ambito della procedura europea per selezionare i progetti inerenti la sicurezza degli appalti pubblici; l'apprezzabile in-

tento è quello di prevenire e combattere l'infiltrazione delle organizzazioni criminali nel settore degli appalti pubblici;

l'articolo 37 stabilisce che le varianti in corso d'opera (disciplinate dall'articolo 132 del Codice degli Appalti) debbano essere trasmesse all'Autorità Nazionale Anti Corruzione, entro trenta giorni dall'approvazione da parte della stazione appaltante; le varianti debbono essere giustificate dalla presenza di giustificati motivi (il cui elenco tassativo è riportato nel citato articolo 132 del Codice degli appalti); la norma ha l'obiettivo di portare all'attenzione dell'ANAC tutte le situazioni in cui possono annidarsi situazioni di rischio di irregolarità;

l'articolo 39 modifica gli articoli 38 e 46 del Testo Unico sugli appalti (decreto legislativo n. 163 del 2006); l'obiettivo è quello di rendere più severe le procedure di verifica della regolarità documentale dei soggetti che partecipano alle gare, anche attraverso l'applicazione di precise sanzioni (quantificate in un valore compreso tra l'uno per mille e l'uno per cento del valore della gara e con un tetto di 50mila euro) per le irregolarità essenziali rilevate; in caso di mancato adempimento delle prescrizioni della stazione appaltante è prevista anche l'esclusione dalla gara; per come è scritta la norma, non cambiando il soggetto preposto al controllo, c'è il rischio che in alcuni casi non scatti il meccanismo sanzionatorio e che le irregolarità riscontrate (sempre che lo siano) possano essere giudicate « non essenziali »; inoltre non appare condivisibile il continuo susseguirsi di norme modificative del Codice degli appalti, con il risultato di indebolire la conoscibilità del quadro normativo e la certezza del diritto, soprattutto in vista dell'annunciata modifica strutturale del Codice;

il provvedimento contiene inoltre norme che riguardano l'accelerazione dei giudizi relativi agli appalti pubblici, con il ragionevole obiettivo di ridurre tempi e snellire procedimenti, a cui però si accompagnano ulteriori norme finalizzate al

« contrasto all'abuso del processo », sulle quali appare opportuno esprimere qualche rilievo:

già nel recente passato – con la legge 24 dicembre 2012, n. 228 (legge di stabilità 2013) – era stato notevolmente accresciuto il contributo unificato, ossia la tassa che il cittadino deve pagare solo per poter accedere al « servizio giustizia », in un particolare settore dell'ordinamento giuridico, quello degli appalti pubblici; era stato, inoltre, previsto un aumento generalizzato del contributo unificato per i giudizi di impugnazione; da ultimo era stata introdotta una norma punitiva che, in caso di rigetto dell'impugnazione (anche incidentale), costringe la parte ricorrente al pagamento di un'ulteriore somma di denaro pari a quella già corrisposta per la proposizione dell'impugnazione; l'obiettivo di ridurre il carico delle pendenze rischia di ledere il diritto alla giustizia sancito dall'articolo 24 della Costituzione, perché si subordina l'utilizzo di uno strumento essenziale di difesa in giudizio alla capacità economica del controinteressato;

inoltre si rileva la volontà deterrente da parte dello Stato che di fatto, aumentando in modo abnorme il contributo unificato e introducendo penali per i ricorsi al giudice amministrativo, impedisce non solo la proposizione dei ricorsi in funzione di prezioso e ormai unico controllo successivo di legittimità degli atti amministrativi, ma anche la proposizione dei ricorsi da parte delle associazioni o.n.l.u.s. di protezione ambientale riconosciute ai sensi dell'articolo 13 della legge n. 349/86, a tutela di interessi diffusi quali il diritto al paesaggio e all'ambiente, di cui all'articolo 9, secondo comma, della Costituzione;

in una necessaria comparazione con gli *standard* comunitari, da una sommaria ricerca condotta in relazione agli importi del contributo unificato negli altri Paesi europei, si è sorprendentemente potuto appurare che: in Svezia e Finlandia vige l'esenzione; in Irlanda, il contributo va dalla esenzione ad un massimo di 125

euro; in Estonia, è pari ad euro 16; in Bulgaria il contributo unificato è compreso tra 5 e 25 euro; sia in Slovacchia che in Ungheria, il contributo è di euro 66; nella Repubblica Ceca, è pari ad euro 76; in Belgio, il contributo unificato è di euro 82 per il giudizio di primo grado e di euro 175 per il giudizio di appello; in Austria, il contributo è di euro 180; in Gran Bretagna, il contributo è di 180 sterline; nei Paesi Bassi, è previsto un contributo di euro 150 per le persone fisiche e di euro 300 per le persone giuridiche; in Germania, infine, è previsto un contributo unificato rapportato progressivamente al valore del contratto, quest'ultimo calcolato in relazione all'utile presunto, pari al 5 per cento del valore effettivo del contratto;

si sta affermando, di fatto, una violazione del diritto di accesso agli organi di giustizia, combinata con la surrettizia (ma incontrovertibile) violazione del diritto a un ricorso effettivo (si tratta degli articoli 6 e 13 della Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo); a quest'ultimo proposito risulta evidente che i pesantissimi oneri economici che il ricorrente deve assumersi solo per domandare tutela giudiziaria, specie nella materia degli appalti, sono potenzialmente lesivi del diritto all'effettività del mezzo di impugnativa che deve poter essere in grado di far valere le ragioni di chi sia leso, come, ad esempio, dallo svolgimento di gare pubbliche caratterizzate da poca trasparenza e/o da scarsa parità di trattamento tra i concorrenti;

si sottolinea, inoltre, che per quanto riguarda il contenzioso amministrativo e solo con riferimento alla materia degli appalti pubblici il contributo unificato è stato via via aumentato fino a rendere sostanzialmente inaccessibile la proposizione di un ricorso amministrativo in tema di appalti pubblici;

l'intento è chiaro e facilmente intuibile: rendere il processo amministrativo antieconomico e, specie con riguardo alla materia degli appalti pubblici, inaccessibile anche alle organizzazioni non lucrative di

utilità sociale che, nonostante dispongano di mezzi economici limitatissimi, si battono per la tutela degli interessi diffusi, quali il paesaggio e l'ambiente, spesso ingiustamente compressi mediante opere pubbliche di dubbia utilità e trasparenza, come confermato dalle recenti cronache;

la nostra Carta costituzionale e i Trattati istitutivi dell'Unione europea vietano di imporre filtri economici gravosi all'accesso alla giustizia. Il processo in materia di appalti, in particolare, è gravosissimo per le imprese che chiedono legalità e trasparenza alle pubbliche amministrazioni;

in particolare per le controversie in materia di appalti pubblici gli elevati importi del contributo unificato incidono in modo decisivo ed intollerabile:

a) sul diritto di agire in giudizio, cioè sulla libertà di scelta di ricorrere al giudice amministrativo, da parte di tutti gli operatori economici interessati al mercato dei contratti pubblici, che intendano chiedere l'annullamento di un provvedimento illegittimo;

b) sulle strategie processuali dei difensori, che saranno oltretutto condizionate anche dalla discriminazione tra operatori economici « ricchi », per i quali resta

comunque conveniente accettare l'alea della tassazione elevata a fronte della prospettiva di ottenere un rilevante beneficio economico, all'esito eventualmente favorevole del giudizio, rispetto ad operatori economici modesti, per appalti non particolarmente lucrativi, per i quali potrebbe rivelarsi non affatto conveniente anticipare le anzidette somme così sproporzionate al valore (effettivo) dell'appalto;

c) sulla pienezza ed effettività del controllo giurisdizionale sugli atti della pubblica amministrazione e sull'osservanza dello stesso principio costituzionale di buon andamento, al quale si ricollega strumentalmente il diritto ad una tutela giurisdizionale effettiva (*ex* articoli 24 e 113 Cost.; articolo 1 del codice del processo amministrativo; articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea; articoli 6 e 13 della Convenzione CEDU) e non solo apparente;

d) l'imposizione del pagamento di uno specifico contributo unificato per l'accesso alla giustizia amministrativa, in misura generalmente elevata ma, addirittura, spropositata nella particolare materia degli appalti pubblici, sembra confliggere con i principi di livello comunitario,

ESPRIME PARERE CONTRARIO.

ALLEGATO 3

5-03232 Arlotti: Iniziative per favorire la realizzazione del progetto di ampliamento autostradale nel tratto da Rimini Nord a Cattolica.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per rispondere ai quesiti posti dall'Onorevole Interrogante, sono state acquisite precise informazioni dalla competente Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali presso il MIT.

Il progetto di ampliamento alla terza corsia sull'autostrada A14 prevede la destinazione dei tratti autostradali dismessi per la realizzazione della Variante alla S.S. 16 Adriatica, in corso di progettazione da parte della società ANAS.

La disponibilità del sedime di tali tratti e le necessità del territorio di vedere anticipate alcune opere lungo il tracciato della futura Variante alla S.S. 16 Adriatica, hanno portato alla condivisione, nel corso di una riunione tenutasi presso la regione Emilia Romagna il 13 febbraio 2013 con il MIT e la provincia di Rimini, dei seguenti punti:

ricomprensione delle opere richieste in un Progetto di completamento, con l'obiettivo di cedere immediatamente i tratti di A14 dismessi a seguito della realizzazione delle opere della terza corsia;

redazione di detto Progetto a cura e spese di Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI);

finanziamento delle suddette opere di completamento con un capitolo di spesa nelle somme a disposizione del quadro economico del Lotto 1B, in cui far convergere i risparmi di spesa del lotto stesso;

sottoposizione di detto Progetto all'approvazione della Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, secondo le modalità previste nella Convenzione Unica con Autostrade per l'Italia.

Il progetto definitivo per la validazione tecnica consegnato ad ASPI comportava una spesa complessiva di circa 21 milioni di euro, aggiornato a 23 milioni lordi a seguito di ulteriori approfondimenti sulla stima degli espropri.

Nel maggio 2013 la citata Struttura ha disposto l'introduzione, nelle somme a disposizione del Lotto 1B, della voce Progetto di Completamento del lotto 1. In particolare, la suddetta nota dispone che ASPI proceda alla realizzazione della progettazione delle opere così come concordato nel corso dell'incontro del 13 febbraio 2013. L'intervento dovrà essere inserito nel quadro economico di cui al lotto 1B tra le Somme a Disposizione.

Lo scorso 11 giugno ASPI ha quindi presentato un estratto del progetto definitivo del cosiddetto progetto di completamento delle opere accessorie alla terza corsia della A14 tratto Rimini Nord – Cattolica – Interventi sulla S.S. 16 Adriatica. Poiché l'intervento, di un valore pari a 23 milioni di euro, trova parziale copertura finanziaria nelle somme residue per il lotto 1A dell'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14, l'importo residuo dell'intervento, pari a circa 17 milioni di euro, troverà copertura nelle somme residuali dei lavori in corso di ampliamento alla terza corsia, ovvero nelle somme previste alla voce Altri Investimenti della vigente Convenzione.

Informo, da ultimo, che la competente Struttura, lo scorso 11 luglio, ha richiesto alla citata Società l'invio del progetto definitivo completo di tutti gli elaborati, così da poter predisporre la relativa istruttoria e procedere all'approvazione entro il mese di settembre di questo anno.

ALLEGATO 4

5-03233 Segoni: Chiarimenti in merito all'affidamento alla società SAT della realizzazione del completamento dell'autostrada tirrenica.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al quesito posto dagli Onorevoli Interroganti è utile ricordare che con il « decreto del fare » (n. 69 del 2013 e relativa legge di conversione), il Governo e il Parlamento sono già intervenuti per assicurare una quota di contributo pubblico destinato al completamento di alcuni interventi, e precisamente:

l'asse autostradale Tangenziale Esterna Est di Milano;

l'asse autostradale Pedemontana Veneta.

Al primo intervento il richiamato provvedimento legislativo ha assicurato 330 milioni di euro, al secondo 370 milioni.

In questi due casi le motivazioni che hanno portato il Governo ad una simile decisione sono state:

il cambiamento delle condizioni finanziarie iniziali;

il crollo della domanda di trasporto lungo tali assi.

La SAT, nello scorso mese di febbraio, ha avanzato richiesta di contributo pubblico mettendo in evidenza che, alla luce del decreto interministeriale n. 490 del 31 dicembre 2013, il quale fissava l'incremento tariffario autorizzato per tale asse nel periodo 2014-2019 e visto il crollo della domanda di trasporto nonché delle mutate condizioni finanziarie e del servizio del debito, l'intero Piano Economico Finanziario diventava non più bancabile. In tale stato di cose, l'assenza di un contributo pubblico avrebbe reso impossibile il completamento di un inter-

vento strategico non solo per le due regioni attraversate, Toscana e Lazio, ma per l'intero sistema Paese che vede nel Corridoio tirrenico uno degli assi portanti nei collegamenti Nord-Sud-Nord del Paese.

Alla SAT è stato quindi chiesto di simulare le soglie minime di contributo pubblico che, come nel caso richiamato dei due assi autostradali ubicati in Lombardia ed in Veneto, potevano rendere bancabile l'intervento e assicurare così la realizzazione di un'opera che vede un coinvolgimento privato di 2 miliardi di euro e un subentro quasi nullo alla fine dell'arco temporale della concessione.

Detta società, a seguito di alcune simulazioni, ha indicato una esigenza finanziaria pubblica minima pari a 270 milioni di euro.

Dalla documentazione prodotta si evince che le esigenze finanziarie aggiuntive trovano motivazione sia nel forte ridimensionamento della domanda di traffico, sia nella particolare natura del tracciato; infatti, l'asse autostradale tirrenico trova nel pendolarismo locale un ulteriore vincolo nel recupero degli investimenti tramite pedaggio. In proposito, evidenzio che nei Piani Economici e Finanziari è stata prevista una particolare forma di esenzione del traffico pendolare a carico degli oneri concessionari.

Ritengo utile precisare che l'obiettivo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Governo tutto è quello di realizzare gli interventi strategici cercando di superare tutte le criticità, ed evitando in tal modo che le crisi economico-finanziarie ge-

nerate nel tempo possano annullare gli effetti benefici che determinati interventi generano sulla collettività, sul territorio e sulla crescita del Paese.

Quanto alla proposta degli Onorevoli Interroganti circa la possibilità di mettere in sicurezza l'attuale asse stradale, concludo precisando che il costo di tale intervento risulterebbe pari a circa 2 mi-

liardi di euro e tale importo graverebbe integralmente sullo Stato e quindi sui contribuenti.

Preciso infine che il canone annuo che la Società SAT dovrà versare al Concedente è del 4 per cento e non del 2 per cento: tale canone andrà versato sull'intero asse autostradale e nessuna tratta verrà concessa in uso gratuito.

ALLEGATO 5

5-01999 Agostinelli: Sulla realizzazione dell'uscita ovest del porto di Ancona.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti dagli Onorevoli Interroganti, ritengo utile ripercorrere l'iter che ha portato alla firma della Convenzione per la realizzazione dell'uscita Ovest del porto di Ancona.

La società ANAS, con avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità europea n. 126 del 4 luglio 2007, ha reso noto di voler affidare in concessione, ai sensi degli articoli 152 e seguenti e dell'articolo 175 del decreto legislativo n. 163 del 2006, le attività di progettazione, realizzazione e successiva gestione del collegamento viario tra il Porto di Ancona, la A14 e la S.S. 16.

Al fine di presentare una proposta di *project financing*, è stato costituito tra le società Impregilo S.p.A., Astaldi S.p.A., Pizzarotti S.p.A. e Itinera S.p.A. un raggruppamento temporaneo di imprese che, in qualità di Promotore – ai sensi dell'articolo 153 del citato decreto legislativo n. 163 del 2006 – ha presentato all'ANAS una proposta per il suddetto affidamento.

In data 23 aprile 2008, il Consiglio di Amministrazione di ANAS ha dichiarato di pubblico interesse, ai sensi del successivo articolo 154, la suddetta proposta presentata dall'ATI e, in data 13 maggio 2010, il CIPE con Delibera n. 34 del 2010, pubblicata il 26 novembre 2010, ha approvato con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare e valutata favorevolmente la proposta del Promotore.

In data 11 agosto 2010, ANAS ha indetto una gara, ai sensi dell'articolo 155 di detto decreto legislativo, per l'individuazione, mediante una prima procedura ad evidenza pubblica e una successiva procedura negoziata, del soggetto aggiudicatario

per l'affidamento in concessione delle attività del Collegamento Autostradale; alla data di scadenza di presentazione delle offerte, la gara è andata deserta, come attestato da verbale ANAS di constatazione del 16 febbraio 2012.

Poiché il Bando di gara prevedeva, tra l'altro, che nel caso in cui la procedura ristretta vada deserta, ovvero non risultino offerte ammissibili, sarà vincolante per il Promotore la proposta posta a base di gara, l'ANAS ha provveduto a richiedere al Promotore la documentazione prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000, come stabilito dall'articolo 15 della legge n. 183 del 2011.

Le verifiche condotte in merito alla documentazione prodotta hanno avuto esito positivo e, con atto del 2 ottobre 2012, l'ANAS ha disposto l'aggiudicazione provvisoria – ai sensi dell'articolo 12, comma 1, del decreto legislativo n. 163 – della concessione al Promotore ATI Impregilo – Astaldi – Pizzarotti – Itinera.

Successivamente, ai sensi di quanto stabilito dal combinato disposto dell'articolo 11, comma 5, del decreto-legge n. 216 del 2011, e dell'articolo 36, comma 4, del decreto-legge n. 98 del 2011, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è subentrato ad ANAS nelle funzioni di concedente per tutte le convenzioni di concessione, costruzione e gestione delle autostrade in essere alla predetta data e, al fine di dare attuazione alla suddetta disposizione normativa, con decreto ministeriale n. 341 del 1° ottobre 2012, è stata istituita, presso lo stesso Ministero, la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali (SVCA).

Tale Struttura, a seguito del formale passaggio della documentazione inerente la gara in esame, ha proceduto ad acquisire d'ufficio, presso le Amministrazioni competenti, le informazioni oggetto delle dichiarazioni sostitutive inoltrate dall'ATI.

Le successive verifiche condotte dalla Struttura sulla documentazione prodotta hanno avuto esito positivo e pertanto è stata disposta, in data 12 settembre 2013, l'aggiudicazione definitiva a favore dell'ATI.

Espletati gli adempimenti necessari, il successivo 18 dicembre è stata sottoscritta la Convenzione di concessione tra la SVCA e la Società di progetto Passante Dorico S.p.A., costituita dalla succitata ATI per la sottoscrizione dell'atto convenzionale.

Lo schema di Convenzione presentato dal Promotore è stato approvato, con prescrizioni, dal CIPE il 5 maggio 2011, con Delibera n. 9/2011 pubblicata il 26 novembre dello stesso anno.

La concessione avrà una durata di 36 anni, comprensivi di 6 anni per la progettazione e costruzione dalla data di efficacia della Convenzione. Detto schema disciplina il rapporto concessorio in termini tecnici-amministrativi-finanziari-procedurali, come per le altre Convenzioni di concessione in essere.

Il collegamento, della lunghezza di circa 10 km, è costituito da un asse

principale di connessione tra la zona industriale prospiciente la « nuova darsena » del Porto di Ancona e l'autostrada A14 e da una bretella che unisce il citato asse principale e la SS 16. L'intervento ha la finalità di:

migliorare il collegamento del porto con le principali infrastrutture di trasporto stradale, favorendone la « messa in rete »;

assicurare, attraverso l'adeguamento dei collegamenti, le opportunità di sviluppo economico delle attività del centro di Ancona, del Porto e dell'indotto, anche rendendo più veloci e semplici gli scambi tra i diversi poli attrattivi;

adeguare la viabilità di accesso al Porto ai crescenti flussi di traffico, risolvendo anche i problemi di congestione della viabilità urbana;

fornire un miglioramento alle condizioni d'inquinamento ambientale delle zone urbane e periurbane, rispondendo al crescente disagio espresso dai residenti;

favorire il recupero dell'area urbana prospiciente l'area portuale, in linea con gli indirizzi di pianificazione urbanistica.

Ad oggi, il testo convenzionale non è ancora efficace in quanto risulta in via di definizione il relativo decreto interministeriale di approvazione MEF-MIT.

ALLEGATO 6

5-02579 Iannuzzi: Sulla realizzazione della tratta napoletana dell'autostrada A3, Salerno-Pompei-Napoli.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta a quanto chiesto dall'Onorevole Interrogante sullo svolgimento dei lavori dell'Autostrada A3 Napoli – Pompei – Salerno, sono state assunte notizie presso la competente Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.

Al riguardo informo che i lavori in asse autostradale sono stati tutti completati, ad eccezione dello strato di usura su tutta la tratta e di due strozzature nel comune di Torre del Greco, dal km 12 al km 17, per la presenza di altrettanti cavalcavia da demolire. Pertanto, fatte salve le due criticità segnalate, tutta la tratta autostradale è nella configurazione a tre corsie, con l'esercizio autostradale sullo strato di binder; conseguentemente, la linearizzazione dell'asse autostradale è completata per il 90 per cento del tracciato.

Permangono alcuni problemi di autorizzazione alla modifica della correlata viabilità locale, a cura dell'Amministrazione comunale competente, per la demolizione dei due cavalcavia nel comune di Torre del Greco. Il 10 luglio scorso, i competenti uffici del MIT hanno incontrato gli amministratori della città di Torre del Greco; in tale occasione il Sindaco ha assunto l'impegno di assolvere agli adempimenti di propria competenza, previo sopralluogo dei tecnici del Ministero sulla tratta autostradale in questione, che avverrà nei prossimi giorni.

Segnalo, inoltre, che dal 24 aprile scorso i lavori di linearizzazione sulla viabilità locale denominata «Leopardi» sono bloccati da un gruppo di manifestanti che ha occupato le aree di cantiere. Pertanto, tali lavori potranno essere ultimati solo se le aree saranno rese disponibili

all'impresa e solo dopo che saranno emesse tutte le ordinanze di modifica della viabilità da parte dell'Amministrazione Comunale competente. In particolare, segnalo che le criticità in parola hanno anche una valenza fondamentale nella gestione dell'emergenza Vesuvio, problematica all'attenzione anche dell'Assessorato alla protezione civile della Regione Campania.

Il cronoprogramma delle attività di cantiere per la linearizzazione dell'asse (ad esclusione dello strato di usura drenante) potrebbe essere completato dopo circa tre mesi dalla risoluzione dei problemi posti e in assenza di impedimenti esterni.

I lavori di adeguamento dell'infrastruttura avranno un costo complessivo di circa 402 milioni di euro. I lavori di completamento, pressoché esterni, a carico del subentrante alla concessione scaduta, come è noto, il 31 dicembre 2012 possono essere valutati in circa 20 milioni di euro.

Ciò posto, rappresento che le iniziative che il Concedente può assumere sono regolate dalla Convenzione e dalla normativa vigente. In particolare dovrà essere accertato se i continui ritardi che hanno determinato il ripetuto slittamento delle date di ultimazione dei lavori siano conseguenti anche a responsabilità della Società Concessionaria. In questo caso sarà applicato il sistema sanzioni e penali previsto in Convenzione.

In riferimento, poi, allo stato della procedura di gara per l'individuazione del nuovo concessionario, informo che lo scorso 11 luglio i competenti uffici del MIT hanno richiesto l'iscrizione all'Ordine del

giorno della prima seduta utile del CIPE, previo parere NARS, dell'esame della documentazione relativa all'affidamento della concessione di gestione e manutenzione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno, nonché del completamento di tutti gli interventi previsti nella convenzione sottoscritta in data 28 luglio 2009 tra l'Anas S.p.A. e la Società Autostrade Meridionali S.p.A.

In merito, infine, ai limiti di velocità imposti, confermo che questi derivano dall'incompletezza dei lavori. In particolare, seppure la carreggiata è disponibile con tre corsie, il limite di velocità dipende dalle condizioni di sicurezza della tratta

autostradale. Attualmente l'esercizio autostradale si svolge su binder e non sull'usura, con aderenza limitata. Detto binder presenta, inoltre, irregolarità superficiali che dovranno puntualmente essere verificate prima di consentire la percorribilità a velocità superiori. In tutta la tratta la società Concessionaria non ha ancora certificato la conformità alla normativa vigente dei sistemi di ritenuta. Pertanto, fino a quando non saranno completati i lavori nei termini esposti e raggiunti gli standard di sicurezza previsti dai progetti, non sarà possibile aumentare gli attuali limiti di velocità.

ALLEGATO 7

5-03202 Gasparini: Sull'esenzione del Telepass per i veicoli adibiti al soccorso.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole Interrogante evidenzia la circostanza che la società Autostrade per l'Italia ha dato disdetta, nei confronti delle associazioni di volontariato, tra cui ANPAS (Associazione nazionale pubbliche assistenze) e Confederazione nazionale delle misericordie, dell'Accordo relativo alla fornitura di telepass esenti.

Al riguardo, informo che l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale ai veicoli delle associazioni di volontariato è regolata dalla circolare interpretativa del Ministero dei lavori pubblici n. 3973 del 5 agosto 1987, la quale chiarisce i contenuti dell'articolo 373, comma 2, del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992).

L'esenzione, in base alle indicate disposizioni, viene concessa esclusivamente quando si verificano contemporaneamente le seguenti condizioni:

il veicolo è immatricolato a nome di Associazioni di Volontariato o di Organismi simili non aventi scopi di lucro, legittimati ai sensi della legge n. 266 del 1991 (Legge Quadro sul Volontariato);

il veicolo è adibito al soccorso, con equipaggiamento ed attrezzature che ne identifichino con evidenza tale destinazione;

il veicolo è impegnato nell'espletamento del relativo specifico servizio;

il veicolo è provvisto dell'apposito contrassegno previsto dal decreto ministeriale del 15 aprile 1994, emanato dall'allora Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

La mancanza di una sola delle condizioni appena descritte fa decadere il diritto all'esenzione.

Nella suddetta circolare, che ripercorre le tappe normative che hanno portato alla formulazione della norma di esenzione contenuta nel citato articolo 373, è inoltre testualmente specificato che l'intento del legislatore è evidente: si vuole favorire un'attività di volontariato in evidenti condizioni di emergenza e nel contempo evitare possibili situazioni di abuso che si potrebbero tradurre in un danno economico per le società che gestiscono l'autostrada.

Ricordo che il predetto Accordo fa parte di una serie di convenzioni, rinnovabili di anno in anno, che Autostrade per l'Italia ha stipulato tra la fine degli anni 90 e i primi del 2000 con diverse associazioni di volontariato per il rilascio di telepass esenti, che consentono ai veicoli adibiti al soccorso di transitare ai caselli senza corrispondere il pedaggio autostradale, proprio per agevolare il transito nelle situazioni di emergenza.

Tuttavia, Autostrade per l'Italia riferisce che negli ultimi anni sono state riscontrate numerose irregolarità nell'uso dei suddetti telepass, con transiti in esenzione non riconducibili alle evidenti condizioni di emergenza: utilizzo del telepass esente per transiti di semplice trasferimento, per convenzioni stipulate dalle associazioni con ASL e/o le Regioni, oppure per trasporti richiesti da privati e, nei casi più gravi, l'utilizzo su autovetture di privati.

Insomma, nulla a che vedere con le condizioni previste al riguardo dal Codice della strada e dalla citata circolare.

Pertanto, le suddette convenzioni per il rilascio di telepass esenti non sono state rinnovate dalla Società Autostrade per l'Italia.

Ad ogni modo, la medesima Società, che come è noto gestisce l'utilizzo di Telepass su tutta la rete, con comunicato stampa del 2 aprile 2014 ha informato che fornirà gli apparati telepass in comodato d'uso gratuito ai veicoli di soccorso delle Associazioni di volontariato, le quali dovranno poi autocertificare, sempre per via informatica e dunque da remoto, i transiti avvenuti in emergenza, e quindi esenti, che saranno successivamente stornati dal gestore Telepass e senza aggravio per le Associazioni aderenti.

Per facilitare la comunicazione di queste informazioni. Autostrade per l'Italia ha anche predisposto un'apposita piattaforma *web*, alla quale le associazioni potranno accedere per autocertificare i transiti in esenzione.

Inoltre, al fine di agevolare una corretta e facile applicazione del nuovo modello di gestione dei transiti esenti da parte delle associazioni aderenti, con il successivo comunicato del 26 giugno 2014,

ha ulteriormente prorogato fino al 2 ottobre 2014, come lo stesso Interrogante ha evidenziato, le convenzioni già scadute e quelle in scadenza con le Associazioni di volontariato.

Infine, circa la richiesta di estensione della gratuità ai mezzi di soccorso, informo che proprio di recente è entrato in vigore il decreto legislativo n. 43 del 2014, di attuazione della direttiva UE n.76 del 2011 (direttiva Eurovignette).

In particolare, l'articolo 2, comma 4, lettera *a*), di detto provvedimento legislativo prevede, ferme restando, invero, le disposizioni di cui al citato articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 (codice della strada), la possibilità di aliquote di pedaggi ridotte o esoneri dall'obbligo di pagare il pedaggio, tra l'altro, per gli autoveicoli dei servizi di pronto intervento, ivi compresi quelli effettuati mediante ambulanza anche per il trasporto di feriti o malati.

Nel quadro normativo così venuto a delinearsi, assicuro che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ben consapevole dell'utilità sociale dei servizi resi dalla suddetta categoria, si adopererà al fine di individuare una idonea soluzione alla problematica in esame.