

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

AUDIZIONI:

Audizione, nell'ambito nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2607 Braga recante « Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di sistema nazionale e coordinamento della protezione civile », del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Graziano Delrio (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	75
---	----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-04901 Borghi: sui lavori di ammodernamento della strada statale 96 Altamura-Bari	76
ALLEGATO 1 (<i>Testo della risposta</i>)	78
5-04902 Segoni: sulla realizzazione della « tangenziale di Lucca »	76
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	80
5-04903 De Rosa: sui lavori di riqualifica, con caratteristiche autostradali, della strada provinciale n. 46 « Rho-Monza »	76
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	81
5-04904 Pellegrino: sull'erogazione di risorse pubbliche per la realizzazione dell'autostrada « Brebemi »	76
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	82

AUDIZIONI

Giovedì 5 marzo 2015. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI.

La seduta comincia alle 10.05.

Audizione, nell'ambito nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2607 Braga recante « Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di sistema nazionale e coordinamento della protezione civile », del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Graziano Delrio.

(Svolgimento e conclusione).

Ermete REALACCI (PD), *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della

seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera, nonché la trasmissione diretta sulla *web tv*.

Introduce, quindi, l'audizione.

Il sottosegretario Graziano DELRIO svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, per formulare quesiti e osservazioni, Enrico BORGHI (PD), Luigi DALLAI (PD), Raffaella MARIANI (PD), Roger DE MENECH (PD), Samuele SEGONI (Misto-AL) e Alessandro BRATTI (PD).

Il Sottosegretario Graziano DELRIO replica, fornendo chiarimenti in relazione ai quesiti e alle osservazioni posti.

Ermete REALACCI (PD), *presidente*, nel ringraziare il Sottosegretario Delrio per la relazione svolta, dichiara concluso lo svolgimento dell'audizione.

La seduta termina alle 11.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 5 marzo 2015. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 11.20.

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.

5-04901 Borghi: sui lavori di ammodernamento della strada statale 96 Altamura-Bari.

Enrico BORGHI (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 1*).

Enrico BORGHI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per l'esauriente risposta, che denota l'impegno dell'Esecutivo a completare il percorso tracciato. Auspica, tuttavia, la rapida definizione del contenzioso, tuttora pendente innanzi alla magistratura amministrativa,

relativo alla procedura di aggiudicazione dei lavori di adeguamento del tratto stradale in questione.

5-04902 Segoni: sulla realizzazione della « tangenziale di Lucca ».

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

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

Samuele SEGONI (Misto-AL), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta.

5-04903 De Rosa: sui lavori di riqualifica, con caratteristiche autostradali, della strada provinciale n. 46 « Rho-Monza ».

Alberto ZOLEZZI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario.

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

Alberto ZOLEZZI (M5S), nel ringraziare il rappresentante del Governo per aver fornito importanti elementi sulla vicenda oggetto dell'atto di sindacato ispettivo, si dichiara solo parzialmente soddisfatto della risposta. Sottolinea, infatti, la pericolosità del ponte provvisorio citato, anche per il rischio di alluvioni improvvise, richiamando infine la necessità che il Ministero competente faccia pervenire il piano che avrebbe dovuto approntare per la strada provinciale in questione.

5-04904 Pellegrino: sull'erogazione di risorse pubbliche per la realizzazione dell'autostrada « Brebemi ».

Serena PELLEGRINO (SEL) 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*).

Serena PELLEGRINO (SEL), nel prendere atto della risposta testé resa dal rappresentante del Governo, sottolinea come emerge chiaramente che l'autostrada «Brebemi» sia stata realizzata non nell'interesse della collettività, ma in funzione di logiche puramente speculative. Richiamata l'attenzione sulla neces-

sità di impiegare le risorse pubbliche unicamente a vantaggio dello Stato e dei cittadini, invita pertanto il Governo a modificare radicalmente il proprio indirizzo riguardo la vicenda oggetto dell'atto di sindacato ispettivo.

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

La seduta termina alle 11.50.

ALLEGATO 1

**5-04901 Borghi: Sui lavori di ammodernamento della strada statale 96
Altamura-Bari.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Sull'itinerario Bari-Altamura della SS 96, sono in corso 3 interventi per l'ammodernamento a 4 corsie, due per ogni senso di marcia:

Lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco Altamura - inizio variante Toritto - 1° stralcio.

L'intervento riguarda il tratto compreso fra il km 99+043 (inizio variante di Toritto) e il km 93+598, con una estesa pari a circa 5,4 km. I lavori sono stati consegnati il 1° marzo 2010 e hanno un avanzamento di circa il 60 per cento. L'importo complessivo dell'investimento è pari a circa 37,3 milioni di euro.

Il contratto di appalto è stato risolto il 13 ottobre 2014, a causa di gravi inadempimenti dell'Impresa esecutrice e sono in corso le operazioni relative al riappalto dei lavori residui.

Lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco Altamura - inizio variante Toritto - 2° stralcio.

L'intervento riguarda il tratto compreso tra la fine della variante di Altamura (km 84+154) e l'innesto con il 1° stralcio dello stesso intervento (km 94+040), di estesa pari a circa 10 km.

I lavori sono stati consegnati il 5 dicembre 2013. L'importo complessivo dell'investimento è pari a circa 64 milioni di euro.

Risultano avviati i movimenti terra delle complanari (primo tratto) e le opere d'arte dello svincolo Pescariello. L'ultima operazione è prevista a marzo 2016.

Lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine variante Toritto-Modugno, compresa la variante di Palo del Colle.

I lavori, relativi al tratto compreso tra il km 105+705 ed il km 114+750, di estesa pari a circa 9 km, sono stati consegnati il 19 dicembre 2013. L'importo dell'intervento è pari a circa 104 milioni di euro.

I lavori sono stati avviati a seguito dell'acquisizione dei pareri ambientali e del completamento dell'espianto e reimpianto degli ulivi monumentali e non monumentali. Ad oggi risultano in corso i movimenti terra e l'esecuzione dei pali di fondazione del viadotto Lame Strette. L'ultimazione dei lavori è prevista per il mese di novembre 2016.

Per completezza di informazione, ANAS segnala che il procedimento concorsuale relativo ai lavori di adeguamento della sede stradale alla sezione tipo III delle norme CNR 80. Tronco: Variante Altamura - 1° Lotto - dal km 85+000 (inizio Variante di Altamura) al Km 91+300 (innesto con la SS 99), è stato aggiudicato alla Salvatore Matarrese S.p.A.. Il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) Consorzio Stabile Valori Scarl/Doronzio Infrastrutture S.r.l., 3° classificato, ha impugnato dinanzi al TAR Puglia l'aggiudicazione a favore della Matarrese S.p.A.. Nella seduta pubblica del 2

dicembre 2014, al termine del procedimento di verifica, l'offerta del citato RTI è stata dichiarata non giustificata; di conseguenza, detto concorrente è stato escluso dal procedimento.

Avverso la mancata aggiudicazione, è stato proposto ricorso al TAR Puglia me-

dante istanza cautelare rigettata con ordinanza n. 50 del 29 gennaio 2015.

L'11 febbraio scorso, il Consorzio Stabile Valori Scarl ha notificato appello nei confronti dell'ordinanza del TAR. Ad oggi l'udienza presso il Consiglio di Stato non è ancora stata fissata.

ALLEGATO 2

5-04902 Segoni: sulla realizzazione della « tangenziale di Lucca ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per rispondere al quesito posto, sono state assunte informazioni presso la società ANAS la quale nel ripercorrere quanto esposto nell'atto in esame, precisa quanto segue.

L'ammodernamento e il potenziamento del collegamento Modena-Lucca (SS 12 del Brennero) è inserito nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche (delibera CIPE 121/2001) e risulta disciplinato dalla legge n. 443/2001 (legge obiettivo) e dal decreto legislativo n. 163/2006.

La citata SS 12 costituisce il naturale prolungamento del tracciato internazionale del Brennero fino alla costa tirrenica, connettendo il margine sudoccidentale della Valle Padana con il corridoio tirrenico.

La stessa attraversa, tuttavia, il centro abitato di Lucca, impattando negativamente sui volumi di traffico della città; per tale motivo, come è noto, l'ANAS aveva sviluppato un progetto preliminare sul « Sistema Tangenziale di Lucca », che prevedeva un intervento principale sia sulla tangenziale est che su quella ovest.

Nel 2005 erano state avviate, dalla medesima ANAS, le procedure di legge obiettivo per l'approvazione del progetto e il finanziamento dell'opera che, tuttavia, hanno ricevuto il parere negativo degli Enti locali e della Regione Toscana.

Quindi l'ANAS ha predisposto un nuovo progetto preliminare del « Sistema Tangenziale di Lucca - Viabilità Est di Lucca, comprendente i collegamenti tra

Ponte a Moriano e i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est », tenendo conto delle ulteriori prescrizioni formulate dagli Enti locali e dalla Regione.

L'intervento, che ha come fine principale quello di migliorare la circolazione lungo la SS 12 e ridurre l'impatto ambientale del traffico sul centro abitato di Lucca, si sviluppa su un tratto di circa 30 km e consiste nell'adeguamento della viabilità esistente e nella realizzazione di nuovi tratti di strada di categoria C1.

Il costo totale delle nuove opere è pari a circa 270 milioni di euro.

Il 25 febbraio 2013, l'ANAS ha avviato le procedure di cui all'articolo 165 del citato decreto legislativo n. 163/2006, per l'approvazione del nuovo progetto e il finanziamento dell'opera, trasmettendo gli elaborati tecnici al MIT e agli Enti competenti. Le suddette procedure sono tuttora in corso e si concluderanno con delibera CIPE.

Il 21 ottobre 2014, la Provincia di Lucca ha emesso il provvedimento di compatibilità ambientale dell'infrastruttura.

Agli esiti di tale lunga procedura, il primo stralcio funzionale, con un costo complessivo pari a 78.00 M€, è in istruttoria per la sottoposizione al CIPE per l'approvazione.

Le risorse identificate in complessivi 78 M€ derivano in parte dal Contratto di Programma Anas 2014 (per circa 61 M€) e in parte da fondi regionali - L.R. 77/2013 (circa 17 M€).

ALLEGATO 3

5-04903 De Rosa: sui lavori di riqualifica con caratteristiche autostradali della strada provinciale n. 46 « Rho-Monza ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con Decreto Direttoriale n. 4 del 30 gennaio 2015 è stato istituito l'Osservatorio Ambientale per la « S.P. 46 Rho-Monza Lotti 1, 2 e 3 » che ha dato avvio alle attività di propria competenza finalizzate a verificare anche le presunte criticità e le problematiche evidenziate nelle segnalazioni pervenute allo stesso dicastero da parte di cittadini e associazioni circa il non corretto svolgimento delle attività di cantiere.

Nello svolgimento di tali attività, il 17 febbraio scorso, l'Osservatorio ha sollecitato la Società proponente Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. ad intervenire in merito alle irregolarità rilevate nei cantieri e ha segnalato che (cito testualmente) « emergendo, comunque, dalla documentazione qui pervenuta profili di oggettiva criticità nella gestione delle aree interessate dagli interventi rispetto alle prescrizioni imposte dalle Amministrazioni competenti – si invita codesta Società a provvedere, con carattere di immediatezza, a porre in essere ogni occorrente misura volta a sanare gli impatti arrecati e a ripristinare le condizioni di sicurezza e viabilità, fornendo a questo Osservatorio, in occasione della visita del 19 febbraio, una dettagliata relazione che illustri lo stato dei luoghi, le azioni e le misure di riparazione individuate e attuate per fronteggiare il contesto critico in rassegna ».

Il successivo 19 febbraio, l'Osservatorio Ambientale ha quindi effettuato il sopralluogo presso le aree interessate dalle attività di cantiere, al quale ha partecipato

anche l'ARPA Lombardia e i cui esiti sono stati comunicati al MATTM; in tale comunicazione l'Osservatorio ha invitato la Società proponente ad adottare tutti gli interventi necessari per superare le criticità riscontrate e a dare contezza dei termini e delle modalità di esecuzione, anche attraverso la redazione di dettagliato cronoprogramma delle attività.

Al riguardo, la citata società, in data 25 febbraio, ha dichiarato che (cito testualmente) « [...] al fine di garantire l'approntamento degli interventi mitigativi delle polveri e dei rumori provenienti dal cantiere, la Scrivente opererà in via diretta ed in sostituzione dell'impresa esecutrice, provvedendo alla fornitura dei dispositivi previsti, pur nel rispetto delle procedure di legge correlate all'affidamento delle relative attività conseguenti. A tale riguardo si provvederà a trasmettere a stretto giro un cronoprogramma relativo all'espletamento di tali attività ».

Infine, informo che l'Osservatorio Ambientale ha già avviato le attività necessarie per la realizzazione del portale *web* dedicato all'opera in questione, al fine di fornire adeguata informazione al pubblico.

Per completezza d'informazione, in merito all'attuale ponte sul fiume Seveso, si precisa che trattasi di un ponte provvisorio necessario per il collegamento del cantiere, che verrà completamente rimosso successivamente alla costruzione del ponte sul fiume Seveso, come previsto in progetto. Il posizionamento e le caratteristiche sono state approvate da tutti gli organi competenti in materia ambientale e idraulica.

ALLEGATO 4

5-04904 Pellegrino: sull'erogazione di risorse pubbliche per la realizzazione dell'autostrada « Brebemi ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

La Convenzione unica tra Cal spa e Brebemi spa – sottoscritta in data 1 agosto 2007 e approvata dal CIPE con delibera n. 109/2007, approvata con decreto interministeriale MIT/MEF del 23 gennaio 2008 n. 1667 e registrata dalla Corte dei Conti in data 31 gennaio 2008 – prevedeva un costo dell'investimento complessivo al netto del ribasso di asta di euro 1.204.553.000,00.

A seguito dell'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE avvenuto con delibera n. 42 del 26 giugno 2009, è stato sottoscritto apposito Atto aggiuntivo (approvato con decreto interministeriale MIT/MEF e registrato in data 11 novembre 2010 dalla Corte dei conti). Il costo dell'investimento è stato aggiornato a complessivi euro 1.611.300.247,00 (al netto del ribasso d'asta) con conseguente aggiornamento del PEF che non prevedeva apporto di contributi pubblici in quanto a totale carico dei privati. Gli incrementi di costo registrati rispetto al progetto preliminare sono derivati principalmente dalle seguenti circostanze:

a) affrancamento tra il collegamento autostradale e la linea AV/AC Milano Verona;

b) prescrizione/ricieste della Commissione speciale VIA;

c) prescrizione/ricieste della Regione Lombardia;

d) maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento normativo e dei costi dei materiali di costruzione.

Tale piano finanziario è stato approvato con il 2° atto aggiuntivo approvato,

con decreto interministeriale MIT/MEF n. 81 del 6 marzo 2012 e registrato dalla Corte dei conti in data 7 maggio 2012. La convenzione originaria integrata dai successivi atti aggiuntivi prevede la possibilità di procedere alla revisione del PEF, in attuazione di quanto disciplinato dall'articolo 143, comma 8, del codice appalti, al fine di assicurare la permanenza dell'equilibrio economico finanziario mediante la rideterminazione delle nuove condizioni di equilibrio da attuare, anche tramite la proroga del termine di scadenza delle concessioni.

Durante i primi mesi del 2014, il concessionario ha presentato, ai sensi della convenzione unica e dei successivi atti aggiuntivi, l'attivazione della procedura di revisione del PEF, asserendo la sussistenza dei presupposti e ragioni che determinano una evidente alterazione dell'equilibrio del piano economico finanziario rappresentati essenzialmente dalla diminuzione del volume di traffico, dall'aumento dei costi del finanziamento e dai maggiori oneri espropriativi.

La diminuzione del traffico, dovuta oltre che da un contesto macro economico negativo che ha riguardato il contesto internazionale, è altresì ascrivibile alla mancata realizzazione della interconnessione con il sistema autostradale esistente, il quale doveva essere realizzato a carico di altro concessionario (in particolare risulta mancante il collegamento della A35 con la A4).

Ciò posto, alla luce delle condizioni contrattuali esistenti e al fine di assicurare certezza non solo nei confronti dei soggetti finanziatori in relazione al quadro rego-

latorio ma anche ai soggetti investitori internazionali, le ipotesi solutorie dovranno essere valutate in sede di pianificazione economica nel rispetto e in aderenza a quanto previsto dal quadro regolatorio di riferimento.

Quanto all'utilizzo dell'articolo 1, comma 299, della legge n. 190/2014, si evidenzia che il fondo istituito nella stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è finalizzato prioritariamente alla realizzazione di opere di interconnessione di tratte autostradali per le quali è necessario un concorso finanziario per assicurare l'equilibrio del PEF, e che pertanto potranno accedervi le concessionarie che dovessero trovarsi in tale situazione; il legislatore, rivolgendosi in

termini di generalità alle concessionarie, non ne ha preventivamente individuata alcuna.

Per quanto riguarda la ripartizione delle risorse, la legge prevede che, su proposta del MIT, sia adottata un'apposita delibera CIPE per la ripartizione del fondo.

A tal riguardo si rappresenta che il MIT valuterà tutte le istanze in termini di ammissibilità e congruità e solo successivamente ed eventualmente provvederà all'inoltro all'Organo competente per la pianificazione economica di settore.

Allo stato non risultano pervenute istanze di utilizzo del fondo né da parte di BreBeMi né da parte di altre concessionarie.