

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-07462 Mannino: Sulle iniziative in merito alla redazione del decreto ministeriale di approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni (NTC)	51
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	55
5-07459 Castiello: Sulle iniziative in merito alla tempistica degli interventi di ammodernamento lungo il raccordo Perugia-Bettolle	52
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	56
5-07461 Matarrese: In merito allo stato di avanzamento del « Progetto per il completamento della vasca di laminazione in località Fossatella » nel comune di Macchia d'Isernia	52
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	57
5-07463 Pellegrino: In merito all'azzeramento, per il 2016, delle risorse del Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione	52
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	59
5-07148 Segoni: Sulle iniziative riguardanti il progetto del Passante Autostradale Nord ...	53
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	61
5-07460 Borghi: Iniziative in merito ai lavori lungo l'Autostrada A3, Salerno-Reggio Calabria	53
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	63
INTERROGAZIONI:	
5-03199 Rubinato: Sui meccanismi di adeguamento delle tariffe autostradali e sulla razionalizzazione delle concessioni autostradali	54
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	65
5-07055 Covello: In merito al futuro delle stazioni di servizio Galdo Est e di Galdo Ovest .	54
<i>ALLEGATO 8 (Testo della risposta)</i>	67

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 21 gennaio 2016. — Presidenza del vicepresidente Tino IANNUZZI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.40.

Tino IANNUZZI, *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.

5-07462 Mannino: Sulle iniziative in merito alla redazione del decreto ministeriale di approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni (NTC).

Claudia MANNINO (M5S) rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo.

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

Claudia MANNINO (M5S), replicando, pur ringraziando il sottosegretario, si dichiara insoddisfatta per la risposta da lui resa, che non fornisce indicazioni circa il perfezionamento dell'*iter* per la redazione del decreto ministeriale di approvazione delle norme tecniche per le costruzioni (NTC), dalla cui osservanza dipendono la qualità e la sicurezza delle opere. Auspica, pertanto, che il decreto ministeriale citato sia definitivamente approvato e, quindi, quanto prima pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*.

5-07459 Castiello: Sulle iniziative in merito alla tempistica degli interventi di ammodernamento lungo il raccordo Perugia-Bettolle.

Pietro LAFFRANCO (FI-PdL), per l'illustrazione dell'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario, si rimette ai contenuti della stessa.

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

Pietro LAFFRANCO (FI-PdL) si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta fornita dal sottosegretario, che ringrazia per la puntualità della stessa. Pur prendendo atto, infatti, delle azioni già intraprese in termini di estensione dell'orario di lavoro giornaliero presso numerosi cantieri, nonché dell'introduzione di turni aggiuntivi, anche in orario notturno, evidenzia l'urgenza e l'oggettiva necessità di porre in essere ulteriori iniziative al fine di ridurre gli innumerevoli problemi a discapito della viabilità. Auspica, quindi, che siano ulteriormente incrementati i turni di notte e nei giorni festivi, i quali, seppur maggiormente costosi, potrebbero, di fatto, consentire di ridurre gli impatti negativi di tali lavori

per i residenti nella città di Perugia e per gli automobilisti che, sia in entrata sia in uscita, affrontano innumerevoli disagi.

5-07461 Matarrese: In merito allo stato di avanzamento del « Progetto per il completamento della vasca di laminazione in località Fossatella » nel comune di Macchia d'Isernia.

Salvatore MATARRESE (SCpI), per l'illustrazione dell'interrogazione in titolo, si rimette ai contenuti della stessa.

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

Salvatore MATARRESE (SCpI) si dichiara soddisfatto della puntuale e articolata risposta del sottosegretario, auspicando che, in tempi rapidi, si realizzi il completamento del Progetto richiamato nell'interrogazione.

5-07463 Pellegrino: In merito all'azzeramento, per il 2016, delle risorse del Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione.

Filiberto ZARATTI (SEL), per l'illustrazione dell'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario, si rimette ai contenuti della stessa.

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

Filiberto ZARATTI (SEL) si dichiara insoddisfatto della risposta del sottosegretario, che giudica elusiva del quesito in essa formulato, sottolineando la gravità del mancato rifinanziamento del Fondo richiamato nell'interrogazione.

5-07148 Segoni: Sulle iniziative riguardanti il progetto del Passante Autostradale Nord.

Samuele SEGONI (Misto-AL), per l'illustrazione dell'interrogazione in titolo, si rimette ai contenuti della stessa.

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

Samuele SEGONI (Misto-AL), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, auspica che il Governo valuti la realizzazione di soluzioni alternative al progetto del Passante autostradale Nord, sul quale manifesta la propria contrarietà.

5-07460 Borghi: Iniziative in merito ai lavori lungo l'Autostrada A3, Salerno-Reggio Calabria.

Tino IANNUZZI (PD), per l'illustrazione dell'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario, si rimette ai contenuti della stessa.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Tino IANNUZZI (PD), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta articolata, precisa che 355 km della A3, pari all'80 per cento dell'intero tracciato attuale, sono completati ed ultimati e sono pienamente fruibili dagli utenti e dai cittadini. Sottolinea che occorre accelerare il completamento del Macrolotto 3, parte II in Calabria, addivenuto al 57 per cento di esecuzione dei lavori. Reputa, pertanto, realistico e necessario anticipare la conclusione dell'opera al prossimo 31 dicembre 2106, come oggi indicato dal Ministero. Raccomanda, poi, la rapida conclusione delle gare in corso per il tratto finale della Autostrada, per consentire così la rapida realizzazione dei lavori. Reputa giusta l'iniziativa del Ministero e del-

l'ANAS, da condurre e programmare in stretto rapporto con le regioni e gli enti locali interessati, di procedere, per i restanti tratti della A3 ancora da ammodernare, con una ipotesi progettuale fondata essenzialmente sul recupero del patrimonio viario esistente, al fine di ridurre tempi e costi di esecuzione ed impatto sull'ambiente. Tale impostazione, che pone assieme interventi di manutenzione straordinaria e completa della sede autostradale attuale e nuove opere con variante di tracciato, deve garantire il sollecito finanziamento e la tempestiva realizzazione di tutti i lavori necessari per il completo ammodernamento e per la efficiente messa in sicurezza di tutta questa restante e importante tratta autostradale. Invita, quindi, il Governo ad accelerare al massimo tutte le iniziative per il completamento integrale della Autostrada del Mezzogiorno. Per il Raccordo Salerno-Avellino, ricorda come il primo lotto Salerno-Fratte-Mercato San Severino svolga una funzione di assoluta valenza nazionale, collegando le Autostrade A30 Caserta-Roma ed A3 Salerno-Reggio Calabria, e, come tale, questo lotto rappresenti una sorta di «lotto zero» e di «porta di accesso» alla Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Nel ritenere, infine, fondamentale che il suo finanziamento sia stato inserito nel Piano Pluriennale ANAS 2015-2019, sottolinea che sia parimenti indispensabile definire tempestivamente la procedura CIPE e la progettazione definitiva, ai fini del rapido inizio dei lavori.

Tino IANNUZZI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.25.

INTERROGAZIONI

Giovedì 21 gennaio 2016. — Presidenza del vicepresidente Tino IANNUZZI. — Intervengono il sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.25.

5-03199 Rubinato: Sui meccanismi di adeguamento delle tariffe autostradali e sulla razionalizzazione delle concessioni autostradali.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Simonetta RUBINATO (PD), nel ringraziare il rappresentante del Governo per l'articolata risposta, della quale si dichiara solo parzialmente soddisfatta, invita l'Esecutivo a svolgere una più approfondita riflessione sulla definizione di un sistema di adeguamento più trasparente per l'utenza delle tariffe autostradali. In particolare, prendendo atto positivamente che è in via di definizione la proroga del protocollo di sperimentazione con Aiscat per le agevolazioni ai pendolari, auspica un supplemento di riflessione a favore dell'estensione delle stesse ad altre ipotesi di pendolarismo per ragioni di studio o lavoro o per sottoporre o assistere un familiare a cure mediche, che richiedono lo spostamento in centri specialistici fuori della propria provincia, nonché a favore di pratiche virtuose come il *car pooling*; ciò è fattibile nel rispetto delle necessarie condizioni di sostenibilità finanziaria ove si consideri che oggi il pedaggio è aggravato da un sovrapprezzo destinato ad Anas, non giustificato da investimenti sulla rete autostradale. Infine, esprime preoccupazione con riferimento al fatto che non si proceda ancora una volta tramite procedure di gara pubbliche nell'assegnazione delle concessioni autostradali già assentite all'Autostrada del Brennero ed Autovie Venete: ciò infatti non consente di garantire la giusta distinzione tra controllori e controllati, continuando a mantenere una commistione generatrice di partecipazioni incrociate con conseguente diseconomie ed inefficienza delle gestioni a danno dell'utenza. Ritiene inoltre che tale preoccupazione sia accresciuta dalle recenti notizie e dichiarazioni di esponenti politici locali, riportate da organi di stampa, relative all'ipotesi di costituzione di una nuova « grande *holding* autostradale » nel Triveneto, con l'affidamento in house della relativa rete autostradale, partendo dall'operazione già avviata – come confermato dal sottosegretario – di costituzione di due nuove società interamente pubbliche per la gestione delle autostrade A22 (autostrada del Brennero) e A4 (autostrada « Serenissima »), cui si aggiungerebbero anche le autostrade venete Cav e Bs-Pd, previo acquisto di quest'ultima, la cui proprietà è oggi detenuta da privati (« direttamente o indirettamente riconducibili a Banca Intesa »). Giudica, infatti, necessario il riordino e la razionalizzazione delle concessioni autostradali anche nel predetto ambito territoriale, ma senza prescindere da gare pubbliche trasparenti e dalla effettiva distinzione tra amministrazioni pubbliche concedenti, che devono svolgere le gare ed esercitare i dovuti controlli, e società concessionarie.

pazione sia accresciuta dalle recenti notizie e dichiarazioni di esponenti politici locali, riportate da organi di stampa, relative all'ipotesi di costituzione di una nuova « grande *holding* autostradale » nel Triveneto, con l'affidamento in house della relativa rete autostradale, partendo dall'operazione già avviata – come confermato dal sottosegretario – di costituzione di due nuove società interamente pubbliche per la gestione delle autostrade A22 (autostrada del Brennero) e A4 (autostrada « Serenissima »), cui si aggiungerebbero anche le autostrade venete Cav e Bs-Pd, previo acquisto di quest'ultima, la cui proprietà è oggi detenuta da privati (« direttamente o indirettamente riconducibili a Banca Intesa »). Giudica, infatti, necessario il riordino e la razionalizzazione delle concessioni autostradali anche nel predetto ambito territoriale, ma senza prescindere da gare pubbliche trasparenti e dalla effettiva distinzione tra amministrazioni pubbliche concedenti, che devono svolgere le gare ed esercitare i dovuti controlli, e società concessionarie.

5-07055 Covello: In merito al futuro delle stazioni di servizio Galdo Est e di Galdo Ovest.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Tino IANNUZZI (PD), replicando, prende atto dell'impegno manifestato dal Governo a risolvere le criticità delle attività delle stazioni di servizio richiamate nell'interrogazione.

Tino IANNUZZI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.45.

ALLEGATO 1

5-07462 Mannino: Sulle iniziative in merito alla redazione del decreto ministeriale di approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni (NTC).**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito allo stato dell'*iter* legislativo per la redazione del decreto ministeriale di approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni, confermo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere favorevole con voto n. 53 reso nell'adunanza del 14 novembre 2014.

Sullo schema di tale decreto, il Ministero dell'interno ha espresso il concerto il 15 aprile 2015, mentre il Dipartimento della protezione civile, in data 29 settembre 2015, trasmetteva alcune osservazioni.

Si è reso dunque necessario chiedere al Consiglio superiore dei lavori pubblici di esprimere elementi di valutazione su dette osservazioni. Proprio ieri, tale Consesso ha osservato, tra l'altro, che circa il contenuto tecnico degli emendamenti proposti da parte del Dipartimento della protezione civile, ai fini della concertazione, si rileva

che gli stessi sono costituiti per la maggior parte da correzioni di natura meramente redazionale ed in minor misura da emendamenti suscettibili di accoglimento in quanto non vanno a modificare, nella sostanza, i principi informativi del testo su cui si è favorevolmente espressa l'Assemblea generale.

In buona sostanza, il Consesso ritiene che tutti gli emendamenti proposti, non entrando in contrasto con l'avviso espresso nell'adunanza del 14 novembre 2014, possano essere recepiti nell'ambito del testo normativo.

In tale stato di cose, i competenti uffici del MIT provvederanno ad attivarsi tempestivamente per definire il concerto delle Amministrazioni interessate per poi trasmettere il testo così come concordato alla Conferenza Unificata.

ALLEGATO 2

5-07459 Castiello: Sulle iniziative in merito alla tempistica degli interventi di ammodernamento lungo il raccordo Perugia-Bettolle.**TESTO DELLA RISPOSTA**

I lavori relativi al raccordo autostradale 06 Perugia-Bettolle rientrano nell'ambito di un più ampio piano di riqualificazione dell'infrastruttura autostradale, per un valore complessivo di circa 20 milioni di euro, che l'ANAS ha avviato con l'obiettivo di migliorare gli standard di sicurezza viaria.

In particolare, ANAS riferisce che i lavori, attualmente in corso, riguardano l'ammodernamento delle barriere laterali di sicurezza del viadotto Genna e degli impianti tecnologici delle gallerie Maglione, Volumni e Passignano. L'ultimazione è prevista entro l'estate del corrente anno.

Il raccordo 06 garantisce, anche, un'alternativa alla viabilità comunale di Perugia. In considerazione dell'impatto sul traffico che i due cantieri più a ridosso dell'aerea urbana (galleria Volumni e viadotto Genna) avrebbero inevitabilmente generato, la programmazione dei cantieri e il calendario dei lavori sono stati pianificati in stretto coordinamento tra l'ANAS, la Prefettura, il Comune di Perugia e la Polizia Stradale, al fine di contenere al minimo i disagi alla circolazione.

Tra i vari provvedimenti adottati per contenere i disservizi all'utenza, è stata altresì disposta, dallo scorso dicembre 2015 fino alla metà del corrente mese, la sospensione dei lavori nel cantiere a maggior impatto sul traffico (galleria Volumni in località Ponte San Giovanni) al fine di agevolare gli spostamenti durante le festività natalizie.

Per quanto riguarda la richiesta di estendere le lavorazioni all'orario notturno, occorre innanzitutto chiarire che

per la natura stessa dei lavori, che prevedono fasi di demolizione, risulta tecnicamente impossibile suddividere le lavorazioni in singole fasi di breve durata e limitare i cantieri esclusivamente alle ore notturne.

Inoltre, i turni in orario notturno e festivo in aggiunta a quelli diurni non sono stati previsti nei contratti di appalto in corso, in quanto avrebbero comportato costi aggiuntivi tali da non consentire la copertura finanziaria di tutti gli interventi precitati.

ANAS segnala anche che, in accordo con le imprese appaltatrici e senza alcun aggravio di costi per la finanza pubblica, ha comunque già disposto l'estensione dell'orario di lavoro giornaliero con l'introduzione di turni aggiuntivi nonché l'incremento di uomini e mezzi in entrambi i cantieri a maggior impatto sul traffico; in particolare, nel cantiere della galleria Volumni (località Ponte San Giovanni), saranno raddoppiati i turni di lavoro, passando da 8 a 16 ore lavorative al giorno ed è stato introdotto un turno aggiuntivo nella giornata di sabato.

Nel cantiere del viadotto Genna, a partire dal periodo delle festività natalizie, sono state incrementate le maestranze da 6 a 10 unità ed è stato introdotto un secondo escavatore/demolitore in affiancamento a quello già in uso, al fine di accelerare le lavorazioni. Turni lavorativi in orario notturno sono già stati eseguiti in tale cantiere e altri turni notturni sono previsti per particolari fasi dei lavori, data l'interferenza con la sottostante viabilità comunale e ferroviaria.

ALLEGATO 3

5-07461 Matarrese: In merito allo stato di avanzamento del « Progetto per il completamento della vasca di laminazione in località Fossatella » nel comune di Macchia d'Isernia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla costruzione della diga di laminazione di Fossatella, occorre premettere che le competenze in merito alla pianificazione e programmazione delle opere finalizzate alla riduzione del rischio idraulico o idrogeologico sono attualmente in capo alle Autorità di bacino-distretto e alle regioni, anche tramite i piani di gestione del rischio alluvioni ai sensi del decreto legislativo n. 49/2010, nonché alla Struttura di missione contro il dissesto idrogeologico della Presidenza del Consiglio dei ministri e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il MIT interviene, per competenza, esclusivamente sull'approvazione tecnica dei progetti di dighe per gli aspetti di sicurezza ai sensi della legge n. 584/1994, per la vigilanza tecnica sulla costruzione e sull'esercizio della diga e dell'invaso ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 01363/1959.

Per quanto attiene alla diga di Fossatella in provincia di Isernia, trattasi di una diga di materiali sciolti con manto di tenuta, di altezza 31 metri e volume teorico di vaso di 12 milioni di metri cubi, già in costruzione sul torrente Cavaliere, poco a monte della confluenza col fiume Volturno, con finalità di riduzione delle piene. Lo sbarramento vero e proprio non è stato ancora realizzato, mentre sono stati eseguiti a partire dagli anni '90 lavori parziali per lotti non funzionali e con soluzioni di continuità. Detti lavori, collaudati solo ai sensi della normativa sui lavori pubblici ma non dal punto di vista tecnico-funzionale, sono fermi da oltre tre anni per assenza di

finanziamenti e allo stato sono state realizzate solo opere complementari senza sbarramento in alveo.

È bene precisare che l'Ente finanziatore risulta la Regione Molise, mentre l'Ente attuatore è stato il Consorzio di Bonifica della Piana di Venafro.

Il MIT ha comunque interessato la Presidenza della Regione Molise, anche di recente, rappresentando l'esigenza che siano assunte decisioni a livello regionale, in necessario raccordo con la Regione Campania (beneficiaria delle funzioni di laminazione più a valle), circa il completamento o meno dello sbarramento di laminazione, assicurando comunque prioritariamente il completamento e la messa in sicurezza della limitrofa e già esistente diga di laminazione di Ripa Spaccata, già realizzata da parte del medesimo soggetto attuatore Consorzio di bonifica della Piana di Venafro e interessata da problemi di gestione e di sicurezza che ne limitano l'entrata in esercizio e le funzioni di laminazione delle piene dello stesso Volturno.

Quanto, invece, ad eventuali ulteriori utilizzi dell'opera per fini diversi da quello della laminazione delle piene, si rileva che l'eventuale concessione di derivazione è parimenti di competenza regionale, risultando tuttavia le eventuali utilizzazioni irrigue dell'invaso di Fossatella in contrapposizione con l'utilizzazione per laminazione delle piene.

Circa lo stato del progetto, la prima approvazione in linea tecnica nel suo insieme da parte del MIT risale ad oltre 25 anni fa, che nel 2003 ha assentito una complessiva revisione progettuale che ha tenuto conto

della normativa tecnica fino a quel momento vigente. Ad oggi, il progetto esecutivo relativo all'eventuale esecuzione del solo IV lotto non risulta presentato.

Ogni decisione sul completamento o meno dell'opera spetta alla regione Molise in raccordo con la regione Campania; alle medesime regioni spetta individuare la fonte di finanziamento residua.

In caso di decisione per il completamento dell'opera, è comunque indispensa-

bile che la Regione Molise individui preventivamente il soggetto responsabile a regime delle funzioni di laminazione e dell'esercizio e manutenzione dell'opera, onde evitare che si vada a realizzare una diga senza certezze circa la futura titolarità di gestione, come già avvenuto per la citata diga di Ripa Spaccata, e dovendosi parimenti evitare che l'interesse all'esecuzione dei lavori non sia seguito da pari interesse alla gestione dell'impianto.

ALLEGATO 4

5-07463 Pellegrino: In merito all'azzeramento, per il 2016, delle risorse del fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La dotazione del Fondo per il biennio 2014-2015 è stata di 200 milioni di euro interamente ripartiti tra le regioni e le corrispondenti risorse sono state completamente erogate. Il Fondo è stato rifinanziato per gli anni 2014 e 2015 dopo una interruzione di due anni che ha provocato sicuramente un incremento degli sfratti per morosità, essendo venuto meno il contributo ai soggetti in possesso dei requisiti previsti.

Va considerato, comunque, che il MIT svolge essenzialmente, nell'ambito delle competenze dello Stato e delle regioni attribuite nell'attuale assetto istituzionale, il solo compito di ripartire alle regioni la dotazione annuale dei Fondi; resta ferma l'individuazione dei requisiti per l'accesso ai contributi secondo quanto fissato in Conferenza Stato-regioni in sede di intesa per gli ultimi riparti.

In ogni caso, dall'inizio del 2015, il MIT ha avviato un monitoraggio dello strumento al fine di accertare, tra l'altro, la correttezza dell'azione amministrativa avviata, dalle Regioni e degli Enti locali.

Al 30 aprile 2015, il monitoraggio mostra che sulla disponibilità complessiva per il biennio 2014-2015, pari ad oltre 324 milioni di euro (di cui 200 statali), le risorse assegnate dalle regioni ai comuni ammontano a 93,7 milioni di euro e quelle effettivamente trasferite dalle stesse a circa 75 milioni.

Successivamente al 30 novembre 2015, le risorse assegnate ai comuni passano a 209,38 milioni e quelle effettivamente trasferite risultano essere pari a 180,73 milioni facendo registrare un recupero della spesa seppure non del tutto soddisfacente.

Il Fondo nazionale per l'accesso alle abitazioni in locazione della legge n. 431/1998 può essere senz'altro ritenuto uno strumento sufficientemente consolidato per il sostegno al reddito per le categorie sociali più deboli, tuttavia permangono delle criticità che fanno registrare scarsa tempestività nella concessione alle famiglie dei contributi; la causa, come evidenziato dalle regioni stesse, è da attribuirsi anche ai vincoli di bilancio regionali che ritardano il trasferimento delle risorse ai comuni nonché dei tempi di espletamento dei bandi per l'individuazione dei soggetti beneficiari.

In tale contesto va comunque sottolineato che il MIT, al fine di dare concrete risposte al disagio abitativo che si riscontra nel Paese, ha messo in campo, parallelamente alla riattivazione di detto Fondo, altre misure di sostegno quali il programma di recupero e razionalizzazione alloggi e immobili E.R.P., rispetto al quale sono già state erogate alle regioni le annualità 2014 e 2015 per complessivi 25 milioni, in particolare per gli interventi di non rilevante entità finalizzati a rendere prontamente disponibili gli alloggi sfitti mediante lavorazioni di manutenzione e di efficientamento (di importo inferiore a 15.000 euro) da realizzare entro 60 giorni dalla concessione del contributo regionale ai soggetti attuatori.

Inoltre, sono in corso di trasferimento le ulteriori risorse relative alle annualità 2014, 2015 e 2016 (107,33 milioni) per gli interventi di ripristino di alloggi di risulta e di manutenzione straordinaria, cumulativamente ammissibili a finanziamento nel limite di 50.000 euro per alloggio.

Altro significativo strumento orientato alla riduzione del disagio abitativo attivato dal MIT è il Fondo inquilini morosi incolpevoli; questo deve ancora esplicitare compiutamente e positivamente i suoi effetti, ma il monitoraggio al 30 novembre 2015 lascia intravedere segni di miglioramento.

Da questo monitoraggio è emersa comunque la necessità di procedere a una revisione dei criteri per l'accesso ai contributi per il Fondo per rendere più efficace lo strumento. La revisione dei criteri è stata sostanzialmente concordata con Regioni e ANCI e sarà oggetto di prossima definitiva valutazione in sede di Conferenza Unificata.

Le novità più significative riguardano l'incremento del contributo concedibile per sanare la morosità incolpevole (da 8.000 a 12.000 euro) e la possibilità di utilizzare parte del contributo per assicurare il versamento di un numero di mensilità relative a nuovo contratto per consentire di riavviare il rapporto locatizio con maggiore stabilità.

Contestualmente, verrà effettuato il riparto alle regioni della disponibilità 2016 del Fondo pari a 59,73 milioni di euro.

Allo stato vi sono ancora risorse da impegnare; una volta esaurite il Governo si adopererà per individuarne ulteriori. È importante utilizzare al meglio le risorse, monitorandone e controllandone i meccanismi di spesa.

ALLEGATO 5

5-07148 Segoni: Sulle iniziative riguardanti il progetto del Passante Autostradale Nord.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa la realizzazione del Passante Nord di Bologna, riferisco che, dopo lungo confronto con la regione Emilia Romagna, la provincia di Bologna e il comune di Bologna, il 29 luglio 2014 si è giunti alla sottoscrizione di un accordo che prevede espressamente tempi precisi per la definizione del progetto preliminare dell'opera in esame, ritenendo tali date cogenti per tutte le Amministrazioni.

A seguito dell'intervenuta efficacia dell'Accordo, si sono svolti alcuni incontri presso i competenti uffici del MIT con la Concessionaria e gli enti locali, durante i quali la Regione si è fatta promotrice di alcune istanze del territorio. Le istanze riguardano una serie di interventi che si possono catalogare in tre diverse tipologie: modifiche plano-altimetriche del tracciato, opere di adduzione al nuovo asse autostradale e opere di compensazione per la realizzazione dell'opera.

Il tracciato previsto dall'Accordo presenta uno sviluppo complessivo di circa 40 km ed è costituito, per i primi 2 km dell'attuale autostrada A14, da un ampliamento alla quarta corsia in sede e, per circa 38 km, dalla variante fuori sede con sezione tipo stradale organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico, ciascuna con 2 corsie di marcia fiancheggiate dalla corsia di emergenza.

Il corridoio individuato insiste interamente nel territorio compreso nella provincia di Bologna, attraversando, lungo il suo sviluppo ovest-est, il comprensorio di undici comuni: Zola Predosa, Bologna, Calderara di Reno, Argelato, Bentivoglio,

Castelmaggiore, Granarolo dell'Emilia, Castenaso, S. Lazzaro di Savena, Budrio, Sala Bolognese.

In sintesi, il sistema autostradale che si verrebbe a realizzare – rappresentato dall'autostrada esistente banalizzata e dal nuovo itinerario fuori sede – si configurerebbe come infrastruttura unica su cui realizzare una efficace redistribuzione delle percorrenze. Preciso al riguardo che per banalizzazione si intendono quegli interventi che assicurano la permeabilità del traffico, cioè la realizzazione di interscambio tra le complanari e la A14 in assoluta sicurezza per l'utenza.

Al fine di generare tale naturale diversione della componente di attraversamento sul nuovo itinerario, si prevede l'attuazione di una politica tariffaria e di regolazione del traffico con isopedaggio tra i due possibili itinerari, misure trasportistiche sul sistema tangenziale banalizzato, quali limiti di velocità inferiori a quelli che saranno adottati sul tracciato fuori sede e interdizione al transito per i veicoli pesanti in attraversamento al nodo bolognese.

Gli interventi di banalizzazione che riguardano il sistema costituito dai tratti di A14 e relative complanari risponderanno ai seguenti criteri: individuazione di quattro nuove barriere di testata del sistema chiuso, in luogo delle attuali semi-barriere di svincolo delle complanari in corrispondenza di S. Lazzaro, Borgo Panigale, Arcoveggio e Casalecchio, per le operazioni di esazione del traffico in transito alle quattro barriere; individuazione, nei tratti ricompresi tra le quattro nuove barriere, di punti di interscambio tra l'at-

tuale tracciato autostradale dell'A14 e le complanari, al fine di consentire, laddove tecnicamente possibile e nel rispetto della normativa di settore vigente, la permeabilità tra le due sedi.

La realizzazione delle barriere di testata consente l'isolamento dalla rete autostradale interconnessa dell'infrastruttura costituita dall'A14 e dalle relative complanari, che sarà gestita in aperto.

Il costo complessivo dell'intervento è pari a circa 1.280 milioni di euro e il costo delle opere compensative è pari a 57 milioni di euro. L'investimento è a totale carico della Società concessionaria e non genera aumenti tariffari.

Come stabilito dall'accordo di luglio 2014, la società Concessionaria Autostrade per l'Italia ha completato la progettazione preliminare a fine luglio 2015 e, nel trasmettere il progetto, la Società ha evidenziato che erano in corso alcuni approfondimenti sul sistema di banalizzazione che, anche in funzione degli esiti dello studio di traffico, avrebbero potuto portare ad elaborare soluzioni migliorative. Pertanto, lo scorso 18 settembre, la Concessionaria ha inviato una revisione del progetto preliminare che il MIT ha prontamente inviato agli Enti locali (Regione, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna) per le valutazioni.

Riferisco, inoltre, che il 3 dicembre 2015 si è tenuto un incontro tecnico presso il MIT sullo stato attuativo dell'Accordo relativo al Passante Nord di Bologna, al

quale incontro hanno partecipato il Sindaco del Comune di Bologna, i rappresentanti della Regione Emilia, della Città Metropolitana di Bologna e della Società concessionaria Autostrade per l'Italia. In tale occasione, l'Assessore della regione Emilia Romagna e il Sindaco di Bologna hanno preliminarmente rappresentato la necessità di studiare una soluzione alternativa di ampliamento in sede sia dell'A14 che della tangenziale, manifestando, anche in accordo alla dichiarata volontà di mutare le strategie territoriali, il venir meno dell'interesse al Passante Nord. Hanno anche consegnato un documento nel quale si esplicitano le criticità della soluzione del Passante Nord e si indicano i criteri che si ritiene debbano essere adottati per l'ampliamento in sede.

L'alternativa prospettata dagli enti locali è in contrasto con gli accordi sino ad oggi sottoscritti, i quali hanno sempre visto il Passante Nord quale soluzione per risolvere le problematiche del Nodo di Bologna.

Gli uffici del MIT e la Concessionaria, nel riservarsi la valutazione del documento presentato, hanno comunque evidenziato la necessità di formalizzare tale mancata condivisione da parte degli enti locali.

Nel corso di un altro incontro tenutosi il giorno 15 dicembre, è stato richiesto agli Enti Locali ulteriore documentazione tecnica che, non appena prodotta, verrà esaminata in una prossima riunione.

ALLEGATO 6

5-07460 Borghi: Iniziative in merito ai lavori lungo l'Autostrada A3, Salerno-Reggio Calabria.

TESTO DELLA RISPOSTA

Come è noto, il tracciato dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria si snoda per 443 chilometri, dei quali 118 nella Regione Campania, 30 km in Basilicata e 295 km in Calabria.

In relazione allo stato di avanzamento dei lavori, ANAS riferisce quanto segue:

355 km realizzati, di cui 118 km in Campania, 30 km in Basilicata e 207 km in Calabria;

20 km con lavori in corso di esecuzione, relativi al Macrolotto 3 parte 2^a, compreso tra gli svincoli di Laino Borgo (km 153+400) e Campotenese (km 173+900).

I lavori, consegnati a giugno 2014, procedono regolarmente, avendo raggiunto una percentuale di avanzamento pari circa al 57 per cento. Il termine contrattuale di ultimazione è stabilito a novembre 2017, anche se si sta valutando, d'intesa con il MIT, la possibilità di pervenire al completamento degli stessi o comunque all'apertura al traffico dell'intero tratto entro dicembre 2016.

Inoltre, 10 km con procedure di gara in corso, relativi al tratto finale dell'autostrada tra lo svincolo di Campo Calabro (km 433+750 ca.) e lo svincolo di Reggio Calabria/Santa Caterina (km 442+920), da sottoporre a intervento di messa in sicurezza (cosiddetto *restyling*).

Per quanto riguarda gli interventi sui restanti chilometri, in una logica di *project review* finalizzata al completamento dell'itinerario con costi e tempi sostenibili, si è valutata la possibilità di procedere con un'ipotesi progettuale mi-

rata essenzialmente ad un'azione di recupero del patrimonio viario esistente. Tale intervento prevede la manutenzione straordinaria della sede autostradale nella sua attuale configurazione, pur senza escludere soluzioni di variante localizzate, con previsione di appositi interventi strutturali e/o di messa in sicurezza delle opere presenti, anche ai fini del superamento di eventuali elementi di criticità connessi al contesto geomorfologico di riferimento, e comprendendo, inoltre, l'adeguamento/rifacimento delle attuali dotazioni impiantistiche e di illuminazione.

L'ipotesi progettuale indicata permette non solo di ridurre il ricorso alle varianti di tracciato, con i relativi impatti sull'ambiente, ma anche di diminuire i tempi e i costi di esecuzione degli interventi, consentendo così una programmazione delle nuove opere entro il breve-medio periodo, con la possibilità di utilizzare a tal fine le risorse economiche già assegnate con la legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013) e il decreto sblocca Italia (decreto-legge n. 133/2014).

In sinergia con il MIT, ANAS ha in corso di valutazione i termini attuativi dell'ipotesi progettuale indicata, che prevede una spesa complessiva pari a poco più di 1 miliardo di euro.

Per quanto riguarda, inoltre, il Racordo Salerno-Avellino, informo che, nell'ambito del suo progetto preliminare di ammodernamento – approvato dall'ANAS nel 2007 e per il quale non risulta ancora conclusa la procedura CIPE a causa della mancanza della delibera re-

gionale campana sulla localizzazione – sono previsti appositi interventi di riconfigurazione del tratto compreso tra Fratte (A3) e Mercato San Severino (A30) con realizzazione della terza corsia di marcia.

Tali interventi, la cui progettazione definitiva verrà redatta non appena conclusa la procedura CIPE in corso, sono previsti nel Piano Pluriennale ANAS 2015-2019.

ALLEGATO 7

5-03199 Rubinato: Sui meccanismi di adeguamento delle tariffe autostradali e sulla razionalizzazione delle concessioni autostradali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alla trasparenza dei meccanismi di adeguamento delle tariffe autostradali e il legame degli stessi con gli investimenti effettivamente realizzati dalle società concessionarie, informo che i criteri per il calcolo dei pedaggi per la rete autostradale italiana sono stabiliti dalla specifica normativa di settore (leggi dello Stato e delibere CIPE), recepita nelle convenzioni di concessione stipulate fra le società concessionarie autostradali e il concedente. Per ogni società concessionaria, con periodicità annuale sono riconosciuti, con decreto interministeriale, specifici incrementi tariffari secondo quanto stabilito dal corrispondente contratto di concessione che recepisce la suddetta normativa. Tale adeguamento annuale non avviene, dunque, in maniera discrezionale ma secondo specifiche procedure e in trasparenza.

Inoltre, le formule tariffarie previste dalla normativa di ultima emanazione stabiliscono già una corrispondenza tra il pedaggio e gli investimenti effettivamente realizzati dalle società concessionarie. In particolare, le procedure istruttorie attuate dai competenti uffici del MIT per la proposta di aumento tariffario includono:

verifiche tecniche (stato d'avanzamento delle opere, accertamento degli investimenti eseguiti ed esclusione della remunerazione di quelli non assentiti in concessione, confronto della spesa sostenuta con quella risultante dai progetti approvati, rilevazione stato di qualità);

verifiche economiche (sulle spese dichiarate per singolo documento di spesa, sull'inerenza della spesa agli interventi

indicati, di congruità della spesa per investimenti, sulla correttezza dei conteggi, reiterazione dei conteggi sulla base dei costi ammessi);

verifiche amministrative (completezza della documentazione presentata, sussistenza di contestazioni di inadempimento).

Inoltre, ricordo che l'adeguamento tariffario per l'anno 2015 è stato contenuto, secondo specifica direttiva del MIT, nell'1,5 per cento per tutti i concessionari e che per il 2016 si è registrato un aumento medio pari allo 0,86 per cento, con aumenti superiori previsti solo per le società che hanno sostenuto investimenti, rimanendo invece invariati per le società interessate dall'aggiornamento periodico dei Piani Economico-Finanziari, per le quali ogni variazione è stata posticipata alla data di approvazione dei suddetti atti, al fine di escludere ripetuti e molteplici incrementi in corso d'anno.

In merito al quesito concernente le agevolazioni per i pendolari, rammento che è stata attuata la sperimentazione di modulazione tariffaria regolata dal Protocollo d'intesa con l'AISCAT (Associazione Italiana delle Concessionarie Autostradali e Trafori) che ha regolato, a partire dal febbraio 2014 e sino al 31 dicembre 2015, l'agevolazione tariffaria per i pendolari pari al 20 per cento. Lo sconto è stato applicato a chi in un mese ha fatto venti volte il percorso di andata e ritorno (40 tratte) su un tragitto definito da casello a casello per una tratta massima di 50 km (50 andata e 50 ritorno). Lo sconto scen-

deva progressivamente dal 20 al 10 per cento al diminuire dei viaggi, sino alla soglia minima di dieci viaggi di andata e ritorno (20 tratte), sotto la quale è difficile essere definiti pendolari. Ad oggi, terminato il periodo di sperimentazione previsto e considerati i vantaggi percepiti dall'utenza, è in via di definizione da parte del MIT con le Società concessionarie autostradali la continuazione delle agevolazioni con la proroga del predetto Protocollo.

Al riguardo, pur condividendo le necessità di valutare iniziative di agevolazione tariffaria, occorre evidenziare che il pedaggio autostradale è una componente fondamentale del rapporto concessorio e che lo stesso, unitamente ad altre risorse, è necessario per realizzare i programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria che, come è noto, sono alla base del livello di servizio e sicurezza da garantire a tutti gli utenti dell'infrastruttura anche grazie alle risorse richieste all'utenza stessa che, quindi, allo stato, sono da ritenersi necessarie.

Infine, quanto al regime delle concessioni autostradali, lo stesso è regolato da un corpo normativo costituito da norme di legge, decreti, delibere del CIPE, oltre che, ovviamente, dalle clausole convenzionali relative ai singoli rapporti concessori. A ciò si aggiunge l'obbligo per il Governo italiano di attenersi alle norme e ai principi comunitari.

Secondo quanto stabilito dalla Commissione europea, infatti, anche nel settore autostradale è necessario operare tramite

procedure pubbliche di gara che garantiscano imparzialità, trasparenza e parità di trattamento tra tutti gli operatori eventualmente interessati. In particolare, la normativa europea prevede che alla scadenza di una concessione da parte dell'Amministrazione, non è possibile che la stessa sia prorogata automaticamente in favore dell'affidatario uscente, poiché, in tal caso, verrebbe aggirato l'obbligo di affidare la medesima concessione per pubblica gara.

Difatti, il MIT persegue quale linea generale quella delle gare pubbliche a libero mercato, per efficientare la spesa, aumentando gli investimenti, l'efficienza dei servizi e garantendo la sicurezza autostradale. Si è così proceduto ad espletare gare pubbliche, in via di perfezionamento, per l'affidamento di due concessioni scadute relative all'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno e all'A21 Cremona-Piacenza-Brescia-Fiorenzuola d'Arda, mentre per le concessioni già assentite alle società Autostrada del Brennero e Autovie Venete, riscontrate le condizioni necessarie, sono stati sottoscritti, proprio il 14 gennaio scorso, Protocolli d'intesa per l'applicazione del modello di gestione di cui all'articolo 17 della direttiva 2014/23/UE. Tali Protocolli definiscono i termini per il passaggio della concessione delle tratte autostradali attualmente affidate alle suddette società a due società interamente pubbliche, prevedendo l'obbligo per il futuro concessionario di predisporre i benefici delle tariffe a vantaggio dei cittadini tramite gli investimenti pubblici.

ALLEGATO 8

**5-07055 Covello: In merito al futuro
delle stazioni di servizio Galdo Est e di Galdo Ovest.**

TESTO DELLA RISPOSTA

In risposta al quesito posto sulle stazioni di servizio Galdo Est e Galdo Ovest, la società ANAS informa che, sempre nel rispetto degli impegni assunti con gli accordi sottoscritti nel 2013, si è attivata come segue.

Il 10 dicembre 2015, si è tenuto un incontro alla presenza di tutti i soggetti interessati: Regione Basilicata, Organizzazioni Sindacali di settore e Gestori delle aree di servizio; in tale sede ANAS, in considerazione della necessità di continuare a garantire la tutela dei livelli occupazionali nelle due aree di servizio, si è impegnata ad estendere la durata delle compensazioni riconosciute ai Gestori fino a tutto il 31 marzo 2016.

La Regione, dal canto suo, ha manifestato il proprio impegno a farsi carico delle compensazioni a favore dei Gestori e a tutela dei lavoratori, a decorrere dal suddetto termine e per un ulteriore periodo stimato, cautelativamente, in almeno due anni.

Entro il 31 gennaio 2016, previa autorizzazione dei competenti uffici del MIT, ANAS provvederà alla pubblicazione dei bandi di gara per la realizzazione delle nuove aree di servizio; la medesima società ha inoltre previsto di partecipare all'investimento iniziale, garantendo il proprio contributo almeno nella realizzazione delle parti comuni oggetto dell'intervento (piazzali, rampe di accelerazione/decelerazione, adduzione di servizi, sottoservizi, eccetera). In tali bandi è anche inserita, sulla base delle nuove norme dettate dal decreto interministeriale 7 agosto 2015 di approvazione del Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali, una apposita clausola a valere verso le società petrolifere, finalizzata al rinnovo obbligatorio del contratto di comodato con gli odierni gestori, con salvaguardia degli attuali livelli occupazionali.