

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2016. Doc. LVII, n. 4 e allegati (Alla V Commissione) (Seguito esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni)	106
ALLEGATO 1 (Proposta di parere)	110
ALLEGATO 2 (Parere approvato)	113

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-08463 Matarrese: Iniziative del Governo in merito alla messa in sicurezza della strada statale n. 172 Martina Franca-Locorotondo	108
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	116
5-08464 Terzoni: Interventi del Governo volti ad attivare i controlli sulle procedure all'interno dei cantieri dell'asse viario Quadrilatero Umbria-Marche	108
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	118
5-08465 Segoni: Intendimenti del Governo in merito alle procedure di gestione delle autostrade	108
ALLEGATO 5 (Testo della risposta)	120
5-08466 Grimoldi: Chiarimenti sul protocollo di intesa sulla concessione <i>in house</i> dell'autostrada A22 Modena-Brennero	109
ALLEGATO 6 (Testo della risposta)	121
5-08467 Carrescia: Chiarimenti sullo stato dell'istruttoria relativa all'opera infrastrutturale di collegamento tra il porto di Ancona con l'autostrada A14	109
ALLEGATO 7 (Testo della risposta)	123

INTERROGAZIONI:

5-07811 Vico: Iniziative per favorire la disponibilità pubblica della strada statale n. 172 Martina-Locorotondo	109
ALLEGATO 8 (Testo della risposta)	124

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 21 aprile 2016. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Simona Vicari.

La seduta comincia alle 14.15.

Documento di economia e finanza 2016.

Doc. LVII, n. 4 e allegati.

(Alla V Commissione).

(Seguito esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in titolo, rinviato nella seduta del 20 aprile 2016.

Enrico BORGHI, *relatore*, presenta e illustra una proposta di parere favorevole con condizioni sul provvedimento in esame (*vedi allegato 1*).

Raffaella MARIANI (PD), dopo aver ringraziato il relatore per il puntuale e dettagliato lavoro svolto, preannuncia il voto favorevole del suo gruppo sulla proposta di parere favorevole presentata dal relatore, sottolineando la necessità, già evidenziata nella proposta di parere, che sia assicurato il necessario coordinamento dell'attività di tutti i Ministeri, per le parti di rispettiva competenza, su temi di interesse ambientale. Segnala, inoltre, l'esigenza di evidenziare, nella proposta di parere, il necessario rispetto delle tempistiche previste dalla normativa vigente per l'adozione dei provvedimenti attuativi della legge n. 221 del 2015 (cosiddetto « collegato ambientale »), nonché degli altri provvedimenti in materia ambientale. Giudica, altresì, positivo il contenuto della condizione di cui al numero 3), che evidenzia la necessità di rendere stabili e strutturali le agevolazioni fiscali per gli interventi di riqualificazione e di efficienza energetica disciplinate dall'articolo 1, comma 47, della legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità per il 2015).

Chiara BRAGA (PD), nell'esprimere apprezzamento per la proposta di parere formulata dal relatore, invita a valutare l'opportunità di prevedere, in relazione alle agevolazioni fiscali per gli interventi di riqualificazione e di efficienza energetica, un riferimento più dettagliato agli interventi per aumentare la classe energetica e per il controllo dell'effettivo raggiungimento e del miglioramento delle prestazioni energetiche.

Mauro PILI (Misto) esprime soddisfazione per la previsione, nella proposta di parere presentata dal relatore, della condizione relativa all'incremento delle risorse finanziarie da destinare al potenziamento infrastrutturale nelle regioni del Sud nell'ottica quindi del riequilibrio socio-economico tra le diverse aree territo-

riali del Paese, ribadendo, peraltro, un giudizio negativo sulle strategie per le infrastrutture di trasporto e per la logistica delineate nell'allegato al Documento di Economia e Finanza, che non tiene conto del considerevole divario tra le infrastrutture del Nord rispetto a quelle del Sud del Paese e, in particolare, delle criticità presenti nelle regioni insulari. Nel sottolineare, altresì, che, nel documento in esame, non si tiene conto della prosecuzione delle opere strategiche già avviate con la legge obiettivo, lamenta l'evidente carenza di misure a favore della regione Sardegna sia in relazione alle aree logistiche integrate sia alle reti ferroviarie, manifestando, infine, perplessità sugli interventi previsti a favore degli aeroporti che non vengono utilizzati da compagnie aeree *low cost*.

Tino IANNUZZI (PD) esprime apprezzamento per la proposta di parere presentata dal relatore sul provvedimento in esame. In particolare dichiara di condividere la condizione recata nella proposta di parere volta all'inserimento in un apposito capitolo della prossima legge di stabilità delle misure volte al completamento dell'azione per la sostenibilità ambientale, che il Governo intende invece presentare con il cosiddetto *Green Act* da approvare entro il 2017, in modo da assicurarne l'entrata in vigore già dal prossimo anno.

Esprime inoltre soddisfazione in ordine a quella parte della proposta di parere in cui si richiedono adeguati spazi finanziari per sostenere gli investimenti nei piccoli comuni, con particolare riguardo a quelli disagiati, come previsto dal nuovo testo unificato delle proposte di legge n. 65 e abbinato in corso di esame presso le Commissioni riunite V e VIII. Richiama poi l'attenzione sulla parte della proposta di parere in cui si chiede l'adozione di misure specifiche e l'incremento delle risorse finanziarie da destinare al potenziamento infrastrutturale nelle regioni del Sud nell'ottica del riequilibrio socio-economico tra le diverse aree del territorio nazionale.

Infine giudica necessario assicurare – come richiesto nella proposta di parere – un coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari nella procedura di approvazione del Documento Pluriennale di Pianificazione e nella definizione della nuova programmazione infrastrutturale, prevedendo, in sede di adozione dei decreti legislativi correttivi del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 19 aprile 2016, n. 50, il previo parere delle Commissioni parlamentari competenti sul Documento Pluriennale di Pianificazione.

Ermete REALACCI, *presidente*, invita il relatore a riformulare la proposta di parere prevedendo un diverso ordine delle condizioni in esso formulate.

Enrico BORGHI (PD), *relatore*, presenta e illustra una nuova formulazione della proposta di parere favorevole con condizioni (*vedi allegato 2*), che tiene conto quindi dei rilievi emersi nel dibattito testé svoltosi.

La sottosegretaria Simona VICARI concorda con la proposta di parere presentata dal relatore come riformulata.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni, come riformulata dal relatore.

La seduta termina alle 14.35.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 21 aprile 2016. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Simona Vicari.

La seduta comincia alle 14.35.

Ermete REALACCI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interroga-

zioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

**5-08463 Matarrese: Iniziative del Governo in merito alla messa in sicurezza della strada statale n. 172
Martina Franca-Locorotondo.**

Salvatore MATARRESE (SCpI) illustra l'interrogazione in titolo.

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Salvatore MATARRESE (SCpI) ringrazia la sottosegretaria per l'esauriente risposta, invitando il Ministero competente a eseguire i dovuti controlli sui tempi di realizzazione degli interventi necessari alla messa in sicurezza della strada statale n. 172.

5-08464 Terzoni: Interventi del Governo volti ad attivare i controlli sulle procedure all'interno dei cantieri dell'asse viario Quadrilatero Umbria-Marche.

Filippo GALLINELLA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario.

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Filippo GALLINELLA (M5S) ringrazia la sottosegretaria per la dettagliata risposta.

5-08465 Segoni: Intendimenti del Governo in merito alle procedure di gestione delle autostrade.

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

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Samuele SEGONI (Misto-AL-P) ringrazia la sottosegretaria per la risposta, riguardo alla quale manifesta tuttavia perplessità in ordine alle descritte modalità di svolgimento delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento delle concessioni autostradali. Esprime, infine, soddisfazione per la pubblicazione del decreto legislativo n. 50 del 2016 recante il nuovo Codice dei contratti pubblici.

5-08466 Grimoldi: Chiarimenti sul protocollo di intesa sulla concessione *in house* dell'autostrada A22 Modena-Brennero.

Filippo BUSIN (LNA) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario.

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Filippo BUSIN (LNA), nel ringraziare la sottosegretaria per la risposta, sottolinea l'anomalia presente nel protocollo di intesa che concede una gestione della concessione dell'autostrada A22 inspiegabilmente molto redditizia a favore delle province autonome di Trento e di Bolzano a scapito delle vicine province della Regione Veneto, in particolare quella di Vicenza.

5-08467 Carrescia: Chiarimenti sullo stato dell'istruttoria relativa all'opera infrastrutturale di collegamento tra il porto di Ancona con l'autostrada A14.

Piergiorgio CARRESCIA (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Piergiorgio CARRESCIA (PD) ringrazia la sottosegretaria per l'esauriente risposta, auspicando la celere definizione della fase istruttoria relativa all'opera infrastrutturale richiamata nell'interrogazione.

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

La seduta termina alle 15.05.

INTERROGAZIONI

Giovedì 21 aprile 2016. – Presidenza del presidente Ermete REALACCI. – Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Simona Vicari.

La seduta comincia alle 15.05.

5-07811 Vico: Iniziative per favorire la disponibilità pubblica della strada statale n. 172 Martina-Locorotondo.

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Ludovico VICO (PD), preso atto della risposta del rappresentante del Governo, sollecita anzitutto l'Anas a mantenere l'impegno preso a garantire i collegamenti relativi alla strada statale n. 172. Auspica, infine, un'azione concordata tra i soggetti coinvolti, al fine di intraprendere l'azione di dissequestro dell'importante area di snodo richiamata nell'interrogazione.

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

La seduta termina alle 15.10.

ALLEGATO 1

Documento di economia e finanza 2016 (Doc. LVII, n. 4 e allegati).**PROPOSTA DI PARERE**

La VIII Commissione,

esaminato il Documento di Economia e Finanza 2016 (Doc. LVII, n. 4) con i relativi allegati;

premesso che:

il nostro Paese deve sempre di più indirizzare la sua azione complessiva verso il completo raggiungimento degli obiettivi legati alla riduzione delle emissioni di gas ad affetto serra, sanciti nell'accordo di Parigi in sede di Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici;

apprezzato che il Programma nazionale di riforma, nel sottolineare la rilevanza della Strategia nazionale per le aree interne del Paese a sostegno della competitività territoriale sostenibile, evidenzia l'intendimento del Governo di sviluppare una serie di interventi su temi settoriali di diretto interesse dei cittadini delle zone montane attraverso la definizione di una Strategia nazionale per le aree montane nell'ambito della citata Strategia Nazionale per le Aree Interne;

sarebbe necessario individuare gli adeguati spazi finanziari per sostenere gli investimenti nei piccoli comuni, con particolare riferimento a quelli disagiati, come previsto dal nuovo testo unificato delle proposte di legge recanti misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione pari o inferiore a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché disposizioni per la riqualificazione ed il recupero dei centri storici (A.C. 65 e abb.), all'esame delle Commissioni V (Bilancio) e VIII (Ambiente);

il sostegno ai predetti investimenti, infatti, potrebbe costituire un volano per lo sviluppo e il rilancio della crescita di vaste aree del territorio nazionale;

considerato che:

appare opportuno assicurare il necessario coordinamento dell'attività di tutti i Ministeri, per le parti di rispettiva competenza, nell'attuazione delle misure e delle iniziative in materia di efficienza energetica, attraverso la Cabina di regia prevista dall'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo n. 102 del 2014;

la carenza di un'adeguata rete infrastrutturale nel Mezzogiorno, attestata tra l'altro dalla percentuale di investimenti destinati a tali territori in rapporto al Centro Nord relativamente alla realizzazione di opere ferroviarie, costituisce un ostacolo al rilancio della crescita e degli investimenti per tutto il Paese, e che, in una logica di sviluppo unitario, appare necessario adottare misure e interventi, nonché destinare risorse finanziarie specifiche per il potenziamento delle infrastrutture nelle regioni del Centro e del Sud;

per quanto riguarda le politiche in materia di ambiente, il PNR 2016 chiarisce che è in fase di definizione un provvedimento legislativo (c.d. *Green Act*), volto al completamento dell'azione per la sostenibilità ambientale, contenente misure finalizzate alla decarbonizzazione dell'economia, all'efficienza nell'utilizzo delle risorse, alla protezione e al ripristino degli

ecosistemi naturali e alla finanza per lo sviluppo;

mentre il precedente PNR prospettava l'adozione di tale provvedimento entro giugno 2015, il relativo cronoprogramma del DEF 2016 ne prevede la definizione entro il 2017; andrebbe pertanto attentamente valutata la necessità che le misure previste nel *Green Act* trovino più opportunamente collocazione nell'ambito della prossima legge di stabilità, al fine di garantirne un'attuazione già a partire dagli inizi del prossimo anno, stante che l'adozione di un autonomo disegno di legge nel 2017 rischierebbe, dati i tempi tecnici di esame da parte delle due Camere, di non portare a una definitiva approvazione nella legislatura in corso;

rilevato che:

l'allegato denominato « Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica » delinea le nuove strategie infrastrutturali, anche nella prospettiva del superamento della legge n. 443 del 2001 (cd « legge obiettivo ») e della nuova programmazione delle infrastrutture prioritarie;

lo stesso allegato precisa che, nelle more dell'adozione della nuova programmazione, non si prevede l'elaborazione di un nuovo Allegato infrastrutture al DEF e che è, altresì, escluso l'aggiornamento della Tabella « Opere prioritarie del Programma infrastrutture strategiche », riportata nell'Allegato 3 al DEF 2015;

nella prospettiva della definizione della nuova programmazione si procederà a una ricognizione degli interventi compresi negli strumenti di programmazione, nell'ambito della quale si procederà a una vigente e a una nuova valutazione delle prioritarie;

appare necessario assicurare un coinvolgimento del Parlamento nelle procedure di approvazione del Documento pluriennale di pianificazione e nella nuova programmazione;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) si definisca, in coerenza con quanto prospettato nel Programma nazionale di riforma, una specifica Strategia nazionale per le aree montane;

2) sia garantito, nell'ambito della Cabina di regia di cui all'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo n. 102 del 2014, il necessario coordinamento degli interventi e delle misure in materia di efficienza energetica;

3) siano adottate misure specifiche e siano incrementate le risorse finanziarie da destinare al potenziamento infrastrutturale nelle regioni del Sud nell'ottica del riequilibrio socio-economico tra le diverse aree del territorio nazionale e siano incrementate le infrastrutture di collegamento tra le regioni del Centro Italia, a partire dal rafforzamento delle reti ferroviarie;

4) sia assicurato un coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari nella procedura di approvazione del Documento Pluriennale di Pianificazione e nella definizione della nuova programmazione infrastrutturale, prevedendo, in sede di adozione dei decreti legislativi correttivi del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 19 aprile 2016, n. 50, il previo parere delle Commissioni parlamentari competenti sul Documento pluriennale di pianificazione;

5) si preveda l'inserimento in un apposito capitolo della prossima legge di stabilità delle misure volte al completamento dell'azione per la sostenibilità ambientale, che il Governo intende invece presentare con il cosiddetto *Green Act* da approvare entro il 2017;

6) siano rese stabili e strutturali le agevolazioni fiscali per gli interventi di riqualificazione e di efficienza energetica (cd. *ecobonus*), disciplinate dall'articolo 1, comma 47, della legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità 2015), includendo ed estendendo in maniera permanente in tali interventi anche il consolidamento statico

ed antisismico degli edifici e ricomprendendo gli interventi per la rimozione dell'amianto, nonché ampliando al contempo la platea dei soggetti fruitori del beneficio fiscale alle imprese e agli enti pubblici e prevedendone la cedibilità a intermediari finanziari;

7) siano individuati gli adeguati spazi finanziari per sostenere gli investimenti nei piccoli comuni, con particolare riguardo a quelli disagiati, come previsto dal nuovo testo unificato delle proposte di legge n. 65 e abbinato in corso di esame parlamentare.

ALLEGATO 2

Documento di economia e finanza 2016 (Doc. LVII, n. 4 e allegati).**PARERE APPROVATO**

La VIII Commissione,

esaminato il Documento di Economia e Finanza 2016 (Doc. LVII, n. 4) con i relativi allegati;

premesso che:

il nostro Paese deve sempre di più indirizzare la sua azione complessiva verso il completo raggiungimento degli obiettivi legati alla riduzione delle emissioni di gas ad affetto serra, sanciti nell'accordo di Parigi in sede di Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici;

apprezzato che il Programma Nazionale di Riforma (PNR), nel sottolineare la rilevanza della Strategia nazionale per le aree interne del Paese a sostegno della competitività territoriale sostenibile, evidenzia l'intendimento del Governo di sviluppare una serie di interventi su temi settoriali di diretto interesse dei cittadini delle zone montane attraverso la definizione di una Strategia nazionale per le aree montane nell'ambito della citata Strategia Nazionale per le Aree Interne;

sarebbe necessario individuare gli adeguati spazi finanziari per sostenere gli investimenti nei piccoli comuni, con particolare riferimento a quelli disagiati, come previsto dal nuovo testo unificato delle proposte di legge recanti misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione pari o inferiore a 5.000 abitanti e dei territori montani e rurali, nonché disposizioni per la riqualificazione ed il recupero dei centri storici (A.C. 65 e abb.), all'esame delle Commissioni riunite V (Bilancio) e VIII (Ambiente);

il sostegno ai predetti investimenti, infatti, potrebbe costituire un volano per lo sviluppo e il rilancio della crescita di vaste aree del territorio nazionale;

considerato che:

appare opportuno assicurare il necessario coordinamento dell'attività di tutti i Ministeri, per le parti di rispettiva competenza, nell'attuazione delle misure e delle iniziative in materia di efficienza energetica, attraverso la Cabina di regia prevista dall'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo n. 102 del 2014;

più in generale appare necessario che siano rispettate le tempistiche previste dalla normativa vigente per l'adozione dei provvedimenti attuativi della legge n. 221 del 2015 (collegato ambientale) e degli altri provvedimenti in materia ambientale;

la carenza di un'adeguata rete infrastrutturale nel Mezzogiorno, attestata tra l'altro dalla percentuale di investimenti destinati a tali territori in rapporto al Centro Nord relativamente alla realizzazione di opere ferroviarie, costituisce un ostacolo al rilancio della crescita e degli investimenti per tutto il Paese, e che, in una logica di sviluppo unitario, appare necessario adottare misure e interventi, nonché destinare risorse finanziarie specifiche per il potenziamento delle infrastrutture nelle regioni del Centro e del Sud;

per quanto riguarda le politiche in materia di ambiente, il PNR 2016 chiarisce che è in fase di definizione un provvedimento legislativo (c.d. *Green Act*), volto al

completamento dell'azione per la sostenibilità ambientale, contenente misure finalizzate alla decarbonizzazione dell'economia, all'efficienza nell'utilizzo delle risorse, alla protezione e al ripristino degli ecosistemi naturali e alla finanza per lo sviluppo;

mentre il precedente PNR prospettava l'adozione di tale provvedimento entro giugno 2015, il relativo cronoprogramma del DEF 2016 ne prevede la definizione entro il 2017; andrebbe pertanto attentamente valutata la necessità che le misure previste nel *Green Act* trovino più opportunamente collocazione nell'ambito della prossima legge di stabilità, al fine di garantirne un'attuazione già a partire dagli inizi del prossimo anno, stante che l'adozione di un autonomo disegno di legge nel 2017 rischierebbe, dati i tempi tecnici di esame da parte delle due Camere, di non portare a una definitiva approvazione nella legislatura in corso;

rilevato che:

l'allegato denominato « Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica » delinea le nuove strategie infrastrutturali, anche nella prospettiva del superamento della legge n. 443 del 2001 (cd « legge obiettivo ») e della nuova programmazione delle infrastrutture prioritarie;

lo stesso allegato precisa che, nel momento dell'adozione della nuova programmazione, non si prevede l'elaborazione di un nuovo Allegato infrastrutture al DEF e che è, altresì, escluso l'aggiornamento della Tabella « Opere prioritarie del Programma infrastrutture strategiche », riportata nell'Allegato 3 al DEF 2015;

nella prospettiva della definizione della nuova programmazione si procederà a una ricognizione degli interventi compresi negli strumenti di programmazione vigenti, nell'ambito della quale si procederà a una revisione dei progetti e a una nuova valutazione delle opere prioritarie;

appare necessario assicurare un coinvolgimento del Parlamento nelle pro-

cedure di approvazione del Documento Pluriennale di Pianificazione e nella nuova programmazione;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) sia assicurato un coinvolgimento delle competenti Commissioni parlamentari nella procedura di approvazione del Documento Pluriennale di Pianificazione e nella definizione della nuova programmazione infrastrutturale, prevedendo, in sede di adozione dei decreti legislativi correttivi del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 19 aprile 2016, n. 50, il previo parere delle Commissioni parlamentari competenti sul Documento Pluriennale di Pianificazione;

2) si preveda l'inserimento in un apposito capitolo della prossima legge di stabilità delle misure volte al completamento dell'azione per la sostenibilità ambientale, che il Governo intende invece presentare con il cosiddetto *Green Act* da approvare entro il 2017;

3) siano rese stabili e strutturali le agevolazioni fiscali per gli interventi di riqualificazione e di efficienza energetica (cd. *ecobonus*), disciplinate dall'articolo 1, comma 47, della legge n. 190 del 2014 (legge di stabilità 2015), con specifico riferimento agli interventi per aumentare la classe energetica e per il controllo dell'effettivo raggiungimento e del miglioramento delle prestazioni energetiche; si includa e si estenda in maniera permanente in tali interventi anche il consolidamento statico ed antisismico degli edifici e si ricompredano gli interventi per la rimozione dell'amianto; si amplii al contempo la platea dei soggetti fruitori del beneficio fiscale alle imprese e agli enti pubblici e si preveda la cedibilità a intermediari finanziari;

4) sia garantito, nell'ambito della Cabina di regia di cui all'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo n. 102 del 2014, il necessario coordinamento degli inter-

venti e delle misure in materia di efficienza energetica;

5) siano adottate misure specifiche e siano incrementate le risorse finanziarie da destinare al potenziamento infrastrutturale nelle regioni del Sud nell'ottica del riequilibrio socio-economico tra le diverse aree del territorio nazionale e siano incrementate le infrastrutture di collegamento tra le regioni del Centro Italia, a partire dal rafforzamento delle reti ferroviarie;

6) si definisca, in coerenza con quanto prospettato nel Programma nazionale di riforma, una specifica Strategia nazionale per le aree montane;

7) siano individuati gli adeguati spazi finanziari per sostenere gli investimenti nei piccoli comuni, con particolare riguardo a quelli disagiati, come previsto dal nuovo testo unificato delle proposte di legge n. 65 e abbinato in corso di esame parlamentare.

ALLEGATO 3

Interrogazione n. 5-08463 Matarrese: Iniziative del Governo in merito alla messa in sicurezza della strada statale n. 172 Martina Franca-Locorotondo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce ANAS, il 12 febbraio scorso la Procura della Repubblica di Taranto ha sottoposto a sequestro preventivo un tratto della SS 172 dei Trulli, tra i Comuni di Locorotondo e Martina Franca, a causa delle criticità conseguenti allo scarico incontrollato di acque reflue urbane da parte di un impianto di depurazione a servizio dell'abitato di Martina Franca e gestito dalla Società AQP S.p.A.

Nel provvedimento di sequestro, i consulenti tecnici del Tribunale hanno individuato nello scarico incontrollato delle acque, non imputabile ad ANAS, la causa esclusiva dell'instabilità idrogeologica del sito ravvisando un evidente rischio per la sicurezza pubblica delle infrastrutture civili della zona, con particolare riferimento al rilevato stradale della SS 172, in corrispondenza del punto in cui già si osserva un crollo parziale dello stesso, nel tratto prospiciente lo scarico attualmente in esercizio.

Per i necessari accertamenti e gli interventi da realizzare, l'ANAS ha presentato in data 13 febbraio 2016 istanza per il riesame dell'ordinanza di convalida del sequestro preventivo emesso dal GIP, che il Tribunale di Taranto ha respinto il successivo 4 marzo.

Intanto ANAS, con Ordinanza n. 13 del 22 febbraio 2016, nell'intento di garantire al meglio la sicurezza della circolazione dei mezzi e delle persone, ha sottoposto le tratte limitrofe a quella sequestrata dall'Autorità Giudiziaria (km 43+950 – km 45+300 e km 45+500 – km. 47+500) a limitazione del transito veicolare.

Il 26 febbraio, l'ANAS ha nuovamente chiesto il dissequestro delle aree, al fine di poter svolgere indagini tecniche finalizzate all'accertamento dello stato dei luoghi e all'individuazione degli interventi più idonei da adottare.

Il Tribunale di Taranto, tuttavia, con provvedimento del 10 marzo 2016, ha respinto anche quest'ultima richiesta, in quanto gli incombenti e gravi pericoli per la pubblica incolumità non risultano per nulla scongiurati dalla serie di indagini tecniche che l'istitutore di ANAS chiede di essere autorizzato a svolgere.

Nelle more del citato provvedimento, ANAS ha richiesto, per il tramite del proprio legale incaricato, l'autorizzazione ad installare, così come previsto nel progetto esecutivo, una paratia in micropali da realizzarsi con urgenza dal km 45+358 al km 45+408, a salvaguardia del corpo stradale, in corrispondenza del muro di sostegno in pietra danneggiato a seguito del ripetuto sversamento di liquami provenienti dal limitrofo scarico dell'impianto di depurazione posto a servizio del comune di Martina Franca.

Tale richiesta è stata anch'essa respinta dal Tribunale di Taranto con provvedimento del 17 marzo 2016, in quanto gli interventi da effettuare sul tratto stradale non possono prescindere... da una adeguata risoluzione definitiva del gravissimo dissesto idrogeologico che riguarda l'impianto di depurazione di Acquedotto Pugliese.

Per concludere, ANAS segnala che valuterà la possibilità di intraprendere ogni ulteriore azione giudiziaria utile per il

dissequestro dell'area, anche nel corso dei lavori che AQP S.p.A. sta eseguendo – giusta autorizzazione del PM – per la bonifica del suolo sottostante il tratto di strada oggetto di sequestro.

Per completezza di informazione, il Ministero dell'ambiente ha comunicato che recentemente la Procura della Repubblica di Taranto ha disposto il sequestro, con facoltà d'uso, dell'impianto depurativo di Martina Franca e del relativo scarico, individuando l'Autorità Idrica Pugliese

quale custode giudiziario dell'impianto stesso e la Regione Puglia quale custode giudiziario del recapito finale, con il compito di individuare soluzioni alternative di scarico. I custodi giudiziari incaricati hanno attivato le iniziative urgenti per migliorare l'attuale gestione del pur inadeguato presidio depurativo e per realizzare la seconda batteria di trincee drenanti ove convogliare lo scarico delle acque reflue trattate e quindi liberare l'attuale area di scarico.

ALLEGATO 4

Interrogazione n. 5-08464 Terzoni: Interventi del Governo volti ad attivare i controlli sulle procedure all'interno dei cantieri dell'asse viario Quadrilatero Umbria-Marche.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione all'esecuzione dei lavori sulla SS 76, direttrice Perugia-Ancona, con particolare riferimento al sequestro della vasca di decantazione operato dal Corpo Forestale in data 27 febbraio 2016, ANAS ha comunicato che, in conformità alle disposizioni di legge e di contratto, tutte le attività inerenti le autorizzazioni ambientali, paesaggistiche ed idrauliche sono di esclusiva competenza del contraente generale a cui sono affidati i lavori della SS 76, compreso il monitoraggio delle componenti ambientali che viene regolarmente svolto e inviato alla Commissione Speciale VIA-VAS in fase di attuazione.

In merito alla vasca oggetto di sequestro, specifico che questa raccoglie le acque provenienti dalla galleria Campodiegoli (scavo ultimato nel dicembre 2015) e dalla galleria Valico di Fossato, scavata per il 90 per cento dei circa 2900 metri di lunghezza. Confluiscono in tale vasca anche le acque di piazzale delle aree di cantiere poste in prossimità degli imbocchi nord di entrambe le gallerie.

La vasca, durante l'utilizzo ordinario, funziona da serbatoio di carico per il rilancio delle acque tramite pompaggio all'impianto di depurazione per la chiarificazione delle acque; ha un volume di 54 mc e rilancia all'impianto gli 8 litri al secondo che coincidono con la portata di lavoro e di depurazione dell'impianto.

Il dimensionamento dell'impianto è stato effettuato sulla base di una Relazione Tecnica redatta dall'affidatario Astaldi S.p.A., esecutore dell'impianto, basata sulle indicazioni idrauliche, idrogeo-

logiche e di permeabilità contenute nelle relazioni generali delle due gallerie e nei profili geomeccanici del Progetto Esecutivo.

Si consideri che dai dati di monitoraggio ambientale nel periodo febbraio 2015 gennaio 2016 le quantità d'acqua che fuoriuscivano dalle predette gallerie erano comprese tra le assenti e le scarse. Inoltre, da quando l'impianto è attivo (settembre 2015) la portata in entrata è risultata compresa tra i 2 e 4 litri al secondo nei mesi piovosi, a fronte di portate scarse o scarsissime nei periodi estivi. Per tutto il periodo l'impianto non ha presentato carenze o malfunzionamenti.

Dopo un inverno caratterizzato da scarsa piovosità, le giornate del 26 e 27 febbraio scorso sono state oggetto di intense precipitazioni, così come anticipato da allerta meteo dell'Aeronautica Militare e della Protezione Civile del giorno 25.

Inoltre, il fronte di scavo della galleria Valico di Fossato ha recentemente attraversato un tratto caratterizzato da bassa copertura, divenuta via preferenziale per le acque meteoriche, risultate particolarmente abbondanti nei suddetti giorni critici.

La portata delle acque provenienti dalle gallerie, sommata a quella delle aree esterne, è pertanto risultata significativamente maggiore della portata di esercizio dell'impianto. Di conseguenza, le abbondanti acque meteoriche tracimate dalla vasca sono confluite nel torrente Giano.

L'episodio non ha prodotto conseguenze di rilievo; infatti, dalle analisi ef-

fettuate dall'ARPAM sui campioni prelevati dalla vasca di rilancio e dal torrente a valle del punto di immissione non si evidenziano valori anomali delle caratteristiche chimiche, con l'eccezione dei solidi sospesi (di per se non inquinanti) e di alcuni metalli (ferro e alluminio), le cui concentrazioni al di sopra della norma sono però frequentemente riscontrabili nelle formazioni rocciose attraversate (scaglia rossa e successione carbonatica umbro-marchigiana), come più volte rilevato nei monitoraggi *ante operam* e in corso d'opera. È importante evidenziare che dai risultati di dette analisi è stata riscontrata l'assenza di idrocarburi.

L'affidatario Astaldi, onde evitare ulteriori analoghi fenomeni, ha proceduto a realizzare ulteriori vasche di decantazione lungo il percorso di ricongiungimento al reticolo idrografico naturale: ciò consen-

tirà di ottenere un'ulteriore stabilizzazione della limpidezza dell'acqua e la riduzione dei quantitativi di materiale in sospensione. L'affidatario sta inoltre continuando ad effettuare campionamenti delle acque in uscita dall'impianto che, ad oggi, risultano di nuovo limpide.

Infine, in ordine a quanto rappresentato, la Società Quadrilatero ha prontamente attivato il proprio Organismo di Vigilanza, ai sensi del decreto legislativo n. 231 del 2001, in relazione al rispetto del Modello Organizzativo di Gestione per la prevenzione dei rischi attinenti ai reati ambientali; quanto all'azione del Ministero su tale problematica si assicura che i competenti uffici daranno tutte le necessarie indicazioni per verificare la correttezza delle azioni poste in essere dalla citata società Quadrilatero.

ALLEGATO 5

Interrogazione n. 5-08465 Segoni: Intendimenti del Governo in merito alle procedure di gestione delle autostrade.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Preliminarmente corre l'obbligo di specificare, come riferito dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, che l'Italia svolge regolari procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento delle concessioni autostradali. Ad oggi sono state indette le gare relative all'affidamento delle tratte autostradali A21 Cremona-Piacenza-Brescia-Fiorenzuola d'Arda e A3 Napoli-Pompei-Salerno, oltre a quella già affidata della Campogalliano Sassuolo.

Va altresì premesso che a tutt'oggi non sono state concesse proroghe e/o allungamenti delle concessioni autostradali in essere né sono stati perfezionati revisioni dei rapporti concessori ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge n. 133 del 2014, ad eccezione di Brescia-Bergamo-Milano, la cui revisione del Piano Economico Finanziario (PEF) è intervenuta ai sensi della precedente normativa (legge n. 109/94, articolo 19, comma 2-bis) e prevista in sede di gara. Di contro, si è conclusa con

esito negativo dei procedimenti attivati dalla Concessionaria ATIVA i quali contemplavano una estensione della concessione fino al 2030.

Dal punto di vista normativo, va segnalato che il 19 aprile scorso è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 91 il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante il nuovo Codice dei contratti pubblici; il predetto decreto recepisce le direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE in materia di appalti e concessioni e la sua entrata in vigore è prevista dall'articolo 220 il giorno stesso della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

In particolare, l'articolo 178 – recante norme in materia di concessioni autostradali – al comma 1 stabilisce il divieto di proroga delle concessioni stesse.

Questo è il quadro normativo entro il quale i competenti uffici del MIT si muoveranno, tenendo particolar conto del nuovo Codice dei contratti pubblici e delle direttive europee in materia.

ALLEGATO 6

Interrogazione n. 5-08466 Grimoldi: Chiarimenti sul protocollo di intesa sulla concessione *in house* dell'autostrada A22 Modena-Brennero.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa del 14 gennaio 2016 per la tratta autostradale gestita dalla Società concessionaria Autostrada del Brennero S.p.A., il MIT, tenuto conto dell'esigenza di assicurare la realizzazione delle opere strategiche di sviluppo stradale senza soluzione di continuità, ha eseguito nel corso del tempo una valutazione sulle possibili modalità di gestione del rapporto concessorio.

Nell'ambito dei contatti tra Governo Italiano e Commissione Europea nel primo semestre 2015, è stata riscontrata la possibilità di applicare il modello operativo previsto dall'articolo 17 della direttiva europea 2014/23 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, concernente l'affidamento dei contratti a società a prevalente partecipazione pubblica.

Tale norma prevede la possibilità per l'Amministrazione aggiudicatrice, rappresentata dal MIT, di affidare direttamente una concessione, nel caso specifico quella relativa alle tratte autostradali gestite dalle predette società concessionarie, qualora vengano rispettati i requisiti previsti.

Lo Stato e le Amministrazioni Pubbliche interessate hanno quindi convenuto di attivare la procedura di collaborazione ai sensi dell'articolo 2 della citata direttiva, secondo il quale le autorità nazionali, regionali e locali possono liberamente organizzare l'esecuzione dei propri lavori o la prestazione dei propri servizi in conformità del diritto nazionale e dell'Unione.

L'attività di collaborazione tra le Amministrazioni pubbliche è stata regolata

dal predetto Protocollo d'intesa. Il protocollo definisce l'individuazione e l'adozione delle misure da attuarsi, con i necessari strumenti normativi e amministrativi, per l'affidamento da parte del MIT della concessione autostradale attualmente assentita ad Autostrada del Brennero a società interamente partecipate da Amministrazioni pubbliche territoriali e locali aderenti all'accordo.

A conclusione della procedura di cui all'articolo 17 e secondo quanto previsto dal Protocollo di intesa, potrà essere stipulato con la Società concessionaria un atto convenzionale disciplinante gli obblighi del Concessionario, i poteri del Concedente, la durata della concessione, gli investimenti da realizzare, la disciplina dei casi di recesso, revoca e risoluzione del rapporto contrattuale, il sistema sanzionatorio per inadempimenti del concessionario, il rischio traffico a carico del concessionario, il piano tariffario in linea con l'inflazione.

Nel suddetto protocollo non sono elencate le opere da realizzare che, come appena detto, dovranno essere successivamente definite e regolate con un atto convenzionale; né con la sottoscrizione del Protocollo è stata autorizzata alcuna proroga alla concessione delle tratte autostradali interessate.

Va rilevato che le nuove tratte Campogalliano Sassuolo e Cispadana non sono concessioni ricomprese nel Protocollo.

Per quanto attiene alla richiamata realizzazione della Valdastico Nord, a seguito della delibera CIPE del 6 agosto 2015 è stata avviata la procedura per l'intesa

prevista dall'articolo 19 della norma di attuazione dello Statuto di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 381 del 1974 e dall'articolo 1, comma 1, della legge n. 443/2001, mediante la costituzione di un Comitato Paritetico fra Stato-MIT, Regione del Veneto e Provincia Autonoma di Trento che entro 45 giorni provvederà a verificare la sussistenza di tutte le condizioni previste ai fini dell'intesa e a definire la soluzione più rispondente agli obiettivi strategici europei, nazionali e locali. La proposta nei successivi 30 giorni, previa delibera da parte degli organi statali, provinciali e regionali competenti, sarà sottoposta al CIPE, comprensiva delle attività e dei tempi previsti per la redazione del progetto definitivo e la sua approvazione.

Detto Comitato, costituitosi presso il MIT, ha provveduto all'analisi degli aspetti trasportistici e alla valutazione dei costi e

dei benefici indotti dall'Autostrada Valdastico A31 Nord; i lavori del Comitato sono stati ultimati con la sottoscrizione di apposito atto in data 7 marzo 2016.

Dal documento conclusivo si evince come il Comitato abbia accertato la necessità di individuare un corridoio stradale per il completamento della Valdastico Nord. Tale soluzione ha chiaramente trovato il consenso da parte sia della Provincia di Trento che della Regione Veneto. Contestualmente, in considerazione che il termine di scadenza della concessione della Società è condizionata dall'approvazione di tale opera, si dovrà procedere alla revisione del piano economico finanziario; la Società ha già trasmesso una proposta che sarà presentata al CIPE unitamente alla documentazione di riferimento, contestualmente alla presentazione del documento complessivo del Comitato Paritetico.

ALLEGATO 7

Interrogazione n. 5-08467 Carrescia: Chiarimenti sullo stato dell'istruttoria relativa all'opera infrastrutturale di collegamento tra il porto di Ancona con l'autostrada A14.

TESTO DELLA RISPOSTA

In relazione allo stato dell'istruttoria per il collegamento viario tra il Porto di Ancona a la Grande Viabilità, informo che in data 25 settembre e 6 ottobre 2015 è stato presentato alla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali dalla società concessionaria Passante Dorico il progetto definitivo relativo al collegamento viario tra il Porto di Ancona a la Grande Viabilità (A14 e SS 16) e il relativo Piano Economico Finanziario (PEF).

A seguito delle verifiche istruttorie effettuate dai predetti uffici e dei numerosi incontri tenutisi con i rappresentanti della società concessionaria, in data 22 dicembre 2015 è stata richiesta la revisione del PEF in termini sia tecnici che economico-finanziari.

La società ha quindi provveduto a formulare una nuova ipotesi di PEF e di Studio del traffico. Tali proposte, sebbene migliorative, non hanno soddisfatto le istanze formulate dal MIT: infatti, sono state elaborate prevedendo un contributo in conto capitale o in alternativa in conto gestione.

Successivamente all'ultimo degli incontri tenutosi il 13 aprile scorso, si è in attesa di ricevere dalla società concessionaria entro il 30 aprile prossimo una riformulazione delle ipotesi di PEF che tenga conto dello Studio di traffico aggiornato e del nuovo costo dell'investimento.

Quanto all'eventuale ricorso a quanto previsto dall'articolo 33 del decreto legislativo n. 179 del 2012, ciò sarà possibile solo all'esito dell'istruttoria sul progetto definitivo.

ALLEGATO 8

Interrogazione n. 5-07811 Vico: Iniziative per favorire la disponibilità pubblica della strada statale n. 172 Martina-Locorotondo.

TESTO DELLA RISPOSTA

Come ho appena avuto modo di riferire in risposta al *question time* dell'onorevole Matarrese, ANAS ha comunicato che per vicende estranee alla propria competenza, il 12 febbraio scorso la SS 172 dei Trulli è stata oggetto di sequestro preventivo d'urgenza da parte della Procura della Repubblica di Taranto, nel tratto compreso dal km 45+300 al km 45+500, tra i Comuni di Locorotondo e Martina Franca, a seguito di una indagine, ancora in corso, sugli scarichi incontrollati dell'impianto di depurazione di acque reflue urbane, posto a servizio dell'abitato di Martina Franca, gestito dalla Società AQP.

Per tale motivo il suddetto tratto è stato chiuso al traffico in entrambi i sensi di marcia. ANAS, al fine di garantire tutti i collegamenti, anche per il traffico pesante, ha provveduto a deviare così i flussi di traffico:

i veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore a qt 3,50 diretti a Locorotondo sono deviati, al km 48+743, sulla SP 61 in direzione Cisternino (BR);

i veicoli con massa complessiva a pieno carico superiore a qt 3,50 diretti a Martina Franca sono deviati al km 43+950 sulla SP 134 in direzione Cisternino (BR);

per i veicoli con massa complessiva a pieno carico inferiore a qt 3,50 il transito è consentito attraverso le viabilità comunali di Martina Franca e Locorotondo presenti tra i km. 48+743 e il km. 43+950;

nel tratto compreso tra il km 43+950 e il km 45+300 direzione Martina Franca,

il transito è consentito esclusivamente ai frontisti;

nel tratto compreso tra il km 47+500 e il km 45+500 direzione Locorotondo, il transito è consentito ai soli frontisti.

Senza dilungarmi sulle motivazioni del provvedimento di sequestro e le successive richieste di dissequestro da parte di ANAS, più volte respinte dal Tribunale, ricordo che ANAS ha assicurato che valuterà la possibilità di intraprendere ogni ulteriore azione giudiziaria utile per il dissequestro dell'area, anche nel corso dei lavori che AQP S.p.A. sta eseguendo – giusta autorizzazione del PM – per la bonifica del suolo sottostante il tratto di strada oggetto di sequestro.

Inoltre, il Ministero dell'ambiente ha comunicato che recentemente la Procura della Repubblica di Taranto ha disposto il sequestro, con facoltà d'uso, dell'impianto depurativo di Martina Franca e del relativo scarico, individuando l'Autorità Idrica Pugliese quale custode giudiziario dell'impianto stesso e la Regione Puglia quale custode giudiziario del recapito finale, con il compito di individuare soluzioni alternative di scarico. I custodi giudiziari incaricati hanno attivato le iniziative urgenti per migliorare l'attuale gestione del pur inadeguato presidio depurativo e per realizzare la seconda batteria di trincee drenanti ove convogliare lo scarico delle acque reflue trattate e quindi liberare l'attuale area di scarico.