

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nella regione Piemonte. Atto n. 91.	
Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto. Atto n. 92 (<i>Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	93
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	98
INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:	
5-02420 Licatini: Verifica della corretta esecuzione delle opere da parte del concessionario dell'area demaniale sita sul litorale di Capo Feto, nel comune di Mazara del Vallo	98
ALLEGATO 1 (<i>Testo della risposta</i>)	100
5-02421 Lucchini: Predisposizione della analisi costi-benefici per la tratta autostradale da Rubiera a Sassuolo e tempi per la realizzazione delle opere	98
ALLEGATO 2 (<i>Testo della risposta</i>)	101
5-02422 Morassut: Indicazione dei contenuti della relazione tecnica che configurano la responsabilità di ASPI e consentirebbero la revoca della concessione	99
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	103
5-02423 Gagliardi: Mancata riduzione dei pedaggi sulle tratte liguri delle autostrade A7, A10 e A26 a favore di lavoratori e studenti ivi residenti	99
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	104

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 3 luglio 2019. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO.

La seduta comincia alle 10.15.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nella regione Piemonte.
Atto n. 91.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto.
Atto n. 92.

(Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame degli schemi di decreto in titolo.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, ricorda che il termine assegnato alla Commissione per l'espressione dei pareri scade il 17 luglio 2019.

Elena LUCCHINI (Lega), *relatrice*, illustra i contenuti dei due schemi di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che dispongono la revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nella regione Piemonte (atto n. 91) e nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto (atto n. 92).

I provvedimenti in esame traggono origine dalla considerazione della forte disomogeneità della rete stradale così come risultante dal processo di regionalizzazione, operato ai sensi della cosiddetta « legge Bassanini » (legge n. 59 del 1997), cui ha fatto seguito la concreta individuazione, dal punto di vista amministrativo, della rete autostradale e stradale nazionale recata dal decreto legislativo n. 461 del 1999. Per oltre il 50 per cento delle strade è dunque avvenuto il passaggio delle funzioni dall'ANAS agli enti territoriali, con l'opzione, per le stesse Regioni, di trasferire alle Province la gestione operativa e manutentiva.

Le modifiche della rete nazionale, ai sensi della legge n. 120 del 2010, possono essere disposte con decreto del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro delle Infrastrutture, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e previa intesa in Conferenza Stato Regioni, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia.

Il processo di revisione si è avviato nella scorsa legislatura, anche su stimolo di risoluzioni parlamentari, nel solco di una preliminare interlocuzione con il Consiglio superiore dei lavori pubblici e di un articolato e approfondito confronto in sede tecnica con le regioni e con gli enti territoriali interessati.

Al riguardo, lo stesso Consiglio superiore richiama alcuni passaggi del documento ministeriale sottoposto al suo esame, nei quali si pone in evidenza come la « devoluzione » della rete stradale abbia messo in difficoltà gli enti locali non attrezzati a gestire le nuove funzioni, producendo altresì una differenziazione dei modelli gestionali e una « regionalizzazione » di parte del sistema stradale, non finalizzata all'obiettivo di « creare maglie

stradali adeguate in termini logistici ». Da tali considerazioni discende che « diventa ancor più indispensabile ed urgente procedere ad un riordino più razionale della rete stradale, nell'ambito di un processo generale ed organico di messa a punto degli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti » facendo riferimento agli obiettivi del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT).

Nelle premesse del parere reso da tale organo si legge altresì: « *l'obiettivo dichiarato è quello di poter raggiungere migliori condizioni di efficienza, funzionalità e sicurezza della così ridisegnata rete stradale di interesse nazionale. Si è dell'avviso che la centralizzazione della gestione del patrimonio infrastrutturale, potrà produrre, nel medio-lungo termine, una maggiore efficienza anche in termini di spesa pubblica* ».

Con riguardo alle altre regioni italiane a statuto ordinario (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria) il provvedimento di riclassificazione è già stato adottato, essendosi raggiunta l'intesa in Conferenza Unificata già nel 2017. Il relativo DPCM, adottato nel febbraio del 2018, previo parere delle Commissioni parlamentari, ha previsto la riclassificazione di oltre 3.600 km e la declassificazione di 592,4 km. Per la sola Toscana si è riaperto il tavolo tecnico, in quanto interessata da due strade di confine con l'Emilia Romagna.

La revisione non riguarda invece le Regioni a statuto speciale né le province autonome di Trento e Bolzano, per le quali il trasferimento di strade è effettuato sulla base di quanto previsto dai rispettivi statuti. Peraltro le regioni Sicilia e Sardegna negli anni scorsi non hanno perfezionato il trasferimento delle strade statali non inserite nella rete stradale di interesse nazionale.

Gli schemi in esame sono volti a completare la modifica della rete stradale di interesse nazionale. La predisposizione di due differenti atti si giustifica in quanto l'intesa fra Stato e Regioni è stata sancita in sede di Conferenza unificata in due momenti diversi: il 15 novembre 2018 per

le regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto, mentre l'intesa con la Regione Piemonte è stata raggiunta in data 22 novembre 2018.

Complessivamente si propone la riclassificazione di ex strade stradali, attualmente regionali o provinciali, e di strade provinciali e comunali, per oltre 3700 km, a fronte di una declassificazione di poco più di 100 km.

In particolare, per quanto concerne l'atto 91, la tabella 1.a elenca le strade del Piemonte da riclassificare: nella relazione illustrativa si evidenzia come la proposta di revisione originaria prevedeva la riclassificazione di 1.087,7 km, mentre la nuova proposta è pari a 1.000,6 km (87,1 km in meno), essendo stata accolta la richiesta della Provincia di Vercelli che si è rifiutata, confermandolo anche in sede di Conferenza unificata, di cedere tutte le strade della propria provincia ad eccezione di alcuni piccoli tratti. La tabella 1.b elenca invece le strade statali da trasferire, per un totale di 8,9 Km.

Peraltro, nella riunione della Conferenza unificata del 22 novembre 2018, l'intesa sancita con riguardo alla regione Piemonte è accompagnata dalla richiesta – cui ha fatto seguito l'impegno del Ministero delle infrastrutture acquisito in sede tecnica – di destinare le risorse che saranno rese disponibili a valere sul prossimo periodo di valenza del Contratto di Programma 2016-2020 di ANAS e su ulteriori programmi di investimento, al finanziamento degli interventi elencati nella delibera della Giunta regionale n. 19-7722 del 19 ottobre 2018 secondo le priorità che la Regione, la Città Metropolitana di Torino e le Province del Piemonte evidenzieranno al Ministero.

Con riferimento all'atto 92, le proposte di riclassificazione sono così sintetizzabili:

1) Tabella 1.a EMILIA ROMAGNA: la proposta di revisione originaria prevedeva la riclassificazione di 644,9 km, mentre la nuova proposta è pari a 872,7 km, come una differenza di +227,7 km; la relazione illustrativa specifica che la nuova proposta, che contiene diverse modifiche rispetto alla proposta originaria, scaturisce

da richieste delle singole province rappresentate dalla Regione negli incontri bilaterali; La tabella 1.b elenca invece le strade statali da trasferire, per un totale di 49 Km.

2) Tabella 2.a LOMBARDIA: la proposta di revisione originaria prevedeva la riclassificazione di 1.071,6 km; mentre la nuova proposta è pari a 1.075,6 km, come una differenza di +3,9 km. Anche per la Lombardia la nuova proposta contiene diverse modifiche rispetto alla proposta originaria, scaturite da richieste delle singole province rappresentate dalla Regione negli incontri bilaterali. Nessuna strada lombarda viene invece trasferita.

3) Tabella 3.a TOSCANA: la proposta di revisione prevede la riclassificazione di ulteriori 39,8 km. Tale integrazione si è resa necessaria per collegare il tratto della strada n. 258 ricadente nella regione Emilia Romagna alla rete statale.

4) Tabella 4.a VENETO: la proposta di revisione originaria prevedeva la riclassificazione di 671,7 km, mentre la nuova proposta è pari a 725,2 km, con una differenza di +53,5 km. Tale proposta non si discosta sostanzialmente dalla proposta originaria. La tabella 4.b elenca invece le strade statali da trasferire, per un totale di 50,9 km.

In sede di intesa su tale schema, la Conferenza Unificata ha espresso la richiesta di avviare il percorso operativo per la revisione della convenzione di concessione del sistema viabilistico pedemontano tra CAL S.p.a. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a., «attraverso un apposito terzo atto integrativo alla stessa».

Illustra quindi il contenuto dei 5 articoli di identico tenore dei due schemi.

I commi 1 e 2 dell'articolo 1 prevedono che le vigenti tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale e regionale, allegate al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, siano sostituite, per ciascuna delle regioni interessate con le tabelle aggiornate, allegate allo schema in esame. Il comma 3 richiama le tabelle

recanti le integrazioni e le modifiche apportate alle reti di interesse nazionale e regionale. Il comma 4 prevede che restino di proprietà dei comuni i tratti delle strade urbane e locali che attraversano i centri abitati con popolazione superiore ai diecimila abitanti.

Ai sensi del comma 5, eventuali « imprecisioni » dei dati contenuti nelle tabelle allegato allo schema in esame possono essere apportate (o, più precisamente, *rettificate*), d'intesa fra le amministrazioni interessate, in sede di redazione e sottoscrizione dei verbali di consegna.

La consegna dei beni è effettuata a cura dei competenti uffici del territorio del Ministero dell'economia, che provvedono alla redazione dei relativi verbali con l'intervento dei rappresentanti del soggetto deputato alla gestione del patrimonio stradale nazionale e delle amministrazioni regionali o locali interessati. A completamento delle operazioni di consegna, il Ministero delle infrastrutture provvede, a seguito della trasmissione da parte dell'ANAS dei relativi verbali unitamente alle tabelle aggiornate, alla ricognizione delle rettifiche eventualmente resesi necessarie. Su tali basi si procede alla ripubblicazione delle tabelle, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Su tale aspetto si sofferma, in particolare, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, richiamando le criticità riscontrate dall'ANAS in fase attuativa del precedente provvedimento di analogo tenore, principalmente legate alla carenza di dati e di informazioni relative alla consistenza ed alla georeferenziazione del patrimonio stradale trasferito dalle Regioni e dalle Province, emersa in occasione della sottoscrizione dei verbali di consegna.

In questo senso, nel citato parere si invita l'amministrazione a provvedere, contestualmente all'aggiornamento dei dati presenti nell'Archivio Nazionale delle Strade, con riguardo a tutte le informazioni tecniche ed amministrative necessarie per una corretta gestione e manutenzione del patrimonio stradale.

L'articolo 2 dispone che per l'esercizio delle funzioni si provveda ai sensi dell'ar-

ticolo 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 ottobre 2000, che appunto riguarda il trasferimento delle risorse strumentali e organizzative agli enti territoriali, al fine di consentire l'accesso ai dati e alla documentazione che originariamente era tenuta dall'Anas o dal Ministero delle infrastrutture.

In base all'articolo 3, l'operatività del trasferimento per i tratti di strade riclassificati è subordinata all'adozione del provvedimento di cui all'articolo 2.

L'articolo 4 conserva la competenza della stazione appaltante per l'ultimazione dei lavori per i quali, *alla data del decreto* sia stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione dei lavori oppure, entro il 31 ottobre 2018, sia stata definita la progettazione e autorizzata la pubblicazione del bando di gara. Resta altresì di competenza ed a carico della medesima stazione appaltante il contenzioso instaurato in relazione a fatti ed atti antecedenti alla scadenza di cui sopra, aventi ad oggetto i beni trasferiti.

Andrebbe chiarito se la data del decreto sia quella di adozione, di pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* o di entrata in vigore.

L'articolo 5 reca una disposizione finalizzata a consentire l'adeguamento dell'importo del corrispettivo previsto dal Contratto di Programma tra Ministero delle Infrastrutture e ANAS per gli anni 2016-2020. Nel dettaglio viene disposto che, in attuazione di una clausola dell'attuale Contratto, in funzione dell'incremento della rete stradale di interesse nazionale che verrà gestita da ANAS, l'importo del corrispettivo verrà adeguato sulla base della quantificazione dei costi incrementali sostenuti dalla società concessionaria.

Piergiorgio CORTELAZZO (FI), dopo aver preliminarmente invitato il presidente a definire la data nella quale si procederà al voto finale, desidera rimarcare come il provvedimento in esame rappresenti una inversione rispetto al processo federalista. Al riguardo si sofferma sulla politica adottata in Veneto, regione che ha anche costituito un'apposita struttura societaria

per la gestione delle strade di propria competenza. L'obiettivo era quello di realizzare, a parità di risorse una migliore gestione del patrimonio infrastrutturale ed una maggiore capacità di investimento. Adesso invece si realizza un processo inverso: si riporta la gestione delle tratte stradale in capo ad ANAS nella speranza di poter al meglio utilizzare le poche risorse a disposizione.

Non si può non rimarcare la contraddizione di un Governo che si dice impegnato a realizzare le autonomie speciali delle regioni del nord per poi realizzare nei fatti una politica di segno opposto.

Alberto ZOLEZZI (M5S), dichiara di condividere, a nome del suo gruppo l'impostazione del provvedimento che supera la fallimentare riforma imperniata sull'attribuzione di competenze alle province e agli enti locali. Tale esperienza non è stata peraltro priva di sprechi, fenomeni di malversazione o comunque di dubbia liceità e inefficienza, con conseguenze dannose anche sul piano ambientale. Tra queste ultime rimarca la difficoltà di svolgere un'adeguata manutenzione ordinaria e straordinaria sui numerosi ponti e viadotti, che auspica invece adesso possa migliorare con una centralizzazione delle competenze ed una più razionale gestione delle risorse. Ritiene quindi utile avviare questo processo, che comunque deve essere attentamente seguito e supportato.

Tommaso FOTI (FdI), evidenzia come gran parte delle ex strade statali dell'Emilia-Romagna, poi divenute provinciali versino da tempo in uno stato pessimo di conservazione. La problematica nell'attuazione della riforma Bassanini è ravvisabile nella mancanza di adeguate risorse per le amministrazioni locali. Il tema non è certo superato con i provvedimenti in esame. Serviranno comunque maggiori risorse a disposizione per i comparti dell'ANAS anche nella forma degli stanziamenti pluriennali per i necessari investimenti infrastrutturali.

Conclusivamente invita la presidenza a prevedere, anche al di fuori dell'esame dei due schemi di decreto, un'audizione dei rappresentanti dell'ANAS.

Piergiorgio CORTELAZZO (FI), interviene nuovamente per precisare che anche in Veneto alcuni tratti rimasti in gestione all'ANAS – pensa alla Transpolesana – non sono curati in modo adeguato. Desidera inoltre replicare al collega Zolezzi, evidenziando come non possa costituire una motivazione valida l'asserita illegalità emersa a livello locale nella gestione della rete stradale, dal momento che anche sul piano nazionale non sono mancate inchieste più o meno fondate.

Umberto DEL BASSO DE CARO (PD), esprime la posizione favorevole del partito democratico che, anche nella scorsa legislatura ha appoggiato il processo di revisione della rete stradale di interesse nazionale per le 11 regioni con le quali si era a quel tempo concluso l'accordo. Si tratta a suo avviso di un passaggio necessario conseguente al mutamento delle condizioni degli enti locali che, a differenza di quanto avveniva circa 20 anni fa si trovano in una situazione di particolare debolezza. Il processo di revisione viene incontro soprattutto alle difficoltà degli enti locali situati in località di montagna come la sua provincia di origine che non hanno certo le risorse, attualmente pari a 4 milioni di euro di cui dispone l'ANAS per la manutenzione straordinaria.

La seduta, sospesa alle 10.50, è ripresa alle 10.55.

Ugo PAROLO (Lega) ritiene che la Commissione, per svolgere pienamente il proprio ruolo in questo contesto, debba riflettere sulle ragioni che sostengono il processo di revisione della rete stradale nazionale per le regioni del centro nord e sulle condizioni in cui tale processo è maturato nel tempo. Ricorda ai colleghi in particolare come l'area settentrionale del paese abbia con piena convinzione intrapreso da tempo un percorso federalista

che, all'epoca della riforma Bassanini, ha portato al passaggio di numerosissime arterie stradali alle regioni e alle province. Per queste ultime lo stato di manutenzione almeno fino a 10 anni fa era superiore a quello garantito dall'ANAS.

Nel periodo successivo è invece iniziato un percorso di indebolimento e di delegittimazione degli enti territoriali, fino ad arrivare al tentativo di cancellazione delle province. In questo quadro sono stati riassorbiti dall'Erario centrale tributi e risorse pagate a livello locale, con conseguente incapacità dell'ente locale a gestire la rete stradale. È dunque comprensibile che abbiano aderito a questo processo che inverte il percorso degli anni precedenti.

Desidera tuttavia rimarcare la sua personale convinzione che la stagione dello svilimento della funzione delle province sia in corso di superamento. Non solo perché non è andata a buon fine il tentativo di cancellarle dal testo costituzionale ma anche e soprattutto perché questo Governo ha deciso di rivitalizzare il flusso dei trasferimenti, attualmente attestato in 250 milioni ed infine perché nel dibattito politico è entrato a pieno titolo il federalismo differenziato. Per tali ragioni, a suo avviso, tali ultime considerazioni potrebbero essere adeguatamente soppesate anche nell'esame dei provvedimenti in corso.

La Commissione rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 10.50

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 3 luglio 2019.

L'ufficio di presidenza si è svolto dalle 15.15 alle 15.50.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 3 luglio 2019. — Presidenza della vicepresidente Patrizia TERZONI. —

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture, Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 15.50.

Patrizia TERZONI, *presidente*, avverte che la pubblicità della seduta sarà assicurata attraverso gli impianti audiovisivi a circuito chiuso. Ne dispone, pertanto, l'attivazione.

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

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

5-02420 Licatini: Verifica della corretta esecuzione delle opere da parte del concessionario dell'area demaniale sita sul litorale di Capo Feto, nel comune di Mazara del Vallo.

Caterina LICATINI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Caterina LICATINI (M5S), replicando, si dichiara soddisfatta dell'avvio dell'istruttoria, volta a far luce su concessioni risalenti ormai a 40 anni fa, per assicurare il massimo livello di tutela della salute dei cittadini e dell'ambiente.

5-02421 Lucchini: Predisposizione della analisi costi-benefici per la tratta autostradale da Rubiera a Sassuolo e tempi per la realizzazione delle opere.

Laura CAVANDOLI (Lega), cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando come essa verte sulla realizza-

zione dei lavori il cui inizio era stato annunciato per quest'estate.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Laura CAVANDOLI (Lega), replicando, evidenzia come il quesito verteva su una richiesta di analisi costi-benefici piuttosto singolare, in quanto riguardava un'opera progettata nel 2005 e la cui realizzazione era prossima ad iniziare. Apprende adesso che le ragioni del mancato inizio sono legate a degli impegni assunti durante la campagna elettorale ma ribadisce la necessità di procedere, atteso il grave stato di congestionamento delle arterie attualmente esistenti che produce un elevato tasso d'inquinamento.

5-02422 Morassut: Indicazione dei contenuti della relazione tecnica che configurano la responsabilità di ASPI e consentirebbero la revoca della concessione.

Roberto MORASSUT (PD) preliminarmente si rammarica che i lavori della Commissione non siano assistiti dalla pubblicità garantita dalla diretta *Web* della seduta come da prassi. Auspica che ciò non sia attribuibile ad una volontà di non dare risonanza al tema oggetto dell'interrogazione che, invero, di estrema importanza e delicatezza.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Roberto MORASSUT (PD), replicando, si dichiara sconcertato per un atteggiamento del Governo non consono ad una sede istituzionale. È evidente come l'Esecutivo intenda sottrarsi al confronto poiché, dopo le roboanti quanto improvide dichiarazioni del Ministro Toninelli, si è

accorto della necessità di una revisione al ribasso del tono delle dichiarazioni. Tale atteggiamento non è solo irrispettoso delle opposizioni ma manifesta anche un'offesa all'esigenza della trasparenza nel dibattito politico.

Patrizia TERZONI, *presidente*, precisa che la mancata attivazione della diretta *web tv* è dovuta alla limitata capacità dei canali a disposizione delle Commissioni che, in caso richieste in numero superiore a quelle ammissibili, sono assegnati in via insindacabile dall'Ufficio Stampa della Camera dei deputati.

5-02423 Gagliardi: Mancata riduzione dei pedaggi sulle tratte liguri delle autostrade A7, A10 e A26 a favore di lavoratori e studenti ivi residenti.

Giorgio MULÈ (FI) illustra l'interrogazione in titolo di cui è cofirmatario

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Giorgio MULÈ (FI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta in cui si confonde l'oggetto della interrogazione che non riguarda Genova, quanto piuttosto le province di Savona e Imperia. Prende atto che non solo non c'è una convenzione con AISCAT ma manca addirittura l'inizio di una interlocuzione in tal senso. Pertanto l'ordine del giorno con il quale la Camera aveva impegnato il Governo non ha avuto alcun seguito, così come le problematiche di cui si proponeva la soluzione non sono state in alcun modo affrontate e risolte.

Patrizia TERZONI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 16.20.

ALLEGATO 1

5-02420 Licatini: Verifica della corretta esecuzione delle opere da parte del concessionario dell'area demaniale sita sul litorale di Capo Feto, nel comune di Mazara del Vallo.

TESTO DELLA RISPOSTA

Per quanto riferiscono i competenti uffici del Ministero, all'esito della Conferenza dei servizi avviata per la concessione demaniale marittima in favore della società Mariconsult per la gestione di un gasdotto tra l'Italia e la Tunisia, la determina del 30 settembre 2014 approvava la suddetta concessione per una durata di 30 anni.

Nell'esprimere parere positivo alla concessione, il Ministero prescriveva che in caso di effettivo [...] accertamento del rapporto causale tra l'opera ed i fenomeni di degrado e modificazione del litorale riscontrati, venissero posti in essere gli interventi più opportuni finalizzati alla eliminazione o alla mitigazione degli effetti negativi, nonché al risarcimento di quanto speso dalle pubbliche amministrazioni allo stesso scopo.

Nelle premesse della determina, si precisava che, dalla documentazione esaminata in conferenza di servizi, non era emerso senza possibilità di dubbi il rapporto causale tra la costruzione e la gestione delle opere e i fenomeni erosivi sulla costa, né era stato mostrato un mutamento patologico degli ecosistemi protetti.

Pertanto, l'articolo 6 dell'atto formale n. 55/2016 stipulato in data 29 novembre 2016, e relativo decreto approvativo n. 61/

2017, prevede a carico della concessionaria gli interventi finalizzati all'eliminazione o mitigazione degli effetti derivanti dall'esercizio della concessione, comprensivi di eventuali risarcimenti di lavori, allo scopo già effettuati, in caso di effettivo accertamento del rapporto causale tra l'opera ed i fenomeni riscontrati.

Il medesimo articolo 6 stabilisce che è onere delle amministrazioni beneficiarie del risarcimento o delle amministrazioni preposte alla tutela dei luoghi presentare la documentazione probatoria del rapporto causa-effetto fra la costruzione e l'esercizio dell'opera in esame ed il mutamento nella geomorfologia costiera, nonché i danni a seguito di esso prodotti.

Tuttavia lo scorso 12 giugno i competenti uffici del Ministero hanno attivato una procedura volta ad accertare il nesso di causalità tra la realizzazione e l'esercizio delle opere ed i fenomeni riscontrati nel litorale, interessando l'Autorità Marittima, il Provveditorato Interregionale per la Sicilia e la Calabria, l'Agenzia del Demanio competente.

A conclusione di tale attività istruttoria si potrà richiedere alla Concessionaria, se del caso, di provvedere al ripristino delle condizioni ante-operam e all'eventuale risarcimento degli interventi sin qui già eventualmente espletati.

ALLEGATO 2

5-02421 Lucchini: Predisposizione della analisi costi-benefici per la tratta autostradale da Rubiera a Sassuolo e tempi per la realizzazione delle opere.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il nuovo collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo consiste nella realizzazione di un raccordo autostradale dall'intersezione tra la A22 (« autostrada del Brennero ») e la A1 (« autostrada del Sole ») in località Campogalliano alla S.S. 467 « Pedemontana » nei pressi dell'abitato di Sassuolo.

L'iter burocratico dell'opera si è di fatto concluso con l'emanazione del decreto interministeriale MIT-MEF del 24 maggio 2018, una settimana prima che si insediasse il nuovo Governo.

Il progetto è articolato in 3 lotti funzionali:

1. il primo lotto comprende il raccordo con la tangenziale di Modena e il primo tronco del nuovo collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo dall'innesto A1-A22 fino al suddetto raccordo; l'entrata in esercizio del presente lotto è ad oggi prevista all'anno 2021;

2. il secondo lotto comprende il raccordo di collegamento con la tangenziale di Rubiera e il secondo tronco del nuovo collegamento autostradale dall'innesto con il raccordo per Modena fino al raccordo con la suddetta tangenziale; l'entrata in esercizio del presente lotto è prevista ad oggi all'anno 2022;

3. il terzo lotto prevede il completamento dell'Asse principale del nuovo collegamento autostradale, dall'innesto con il raccordo per la tangenziale di Rubiera fino alla S.S. 467 « Pedemontana » nei pressi dell'abitato di Sassuolo; l'entrata in

esercizio del presente lotto è prevista ad oggi all'anno 2023.

Il progetto comprende anche la realizzazione della citata tangenziale di Rubiera il cui progetto definitivo è all'esame del Ministero.

Considerato il lungo tempo trascorso dall'avvio delle procedure di gara, il Ministero ha ritenuto necessario un aggiornamento dell'analisi costi-benefici per verificare l'adeguatezza dell'opera. Tale analisi, svolta dalla Struttura tecnica di missione sull'intero collegamento, pubblicata sul sito del dicastero lo scorso 21 marzo si è conclusa con esito positivo.

Un ulteriore approfondimento, che non ha determinato la rivalutazione complessiva dell'intero progetto, ha avuto lo scopo di valutare indicatori di redditività economica in relazione alla realizzazione del terzo lotto.

Si precisa che le analisi sopra descritte sono state svolte contestualmente all'iter procedimentale dell'opera.

In relazione al progetto della tangenziale di Rubiera, il cui tracciato è attualmente previsto a sud del comune, risulta che alcuni enti locali, interessati alla realizzazione della tangenziale, abbiano recentemente mostrato interesse alla revisione del tracciato.

In particolare il riconfermato sindaco di Reggio Emilia Luca Vecchi del partito democratico, al pari di altri candidati sindaco tra cui quelli del Movimento 5 Stelle e della Lega, lo scorso 29 aprile

avevano sottoscritto un impegno con comitati locali per convocare un tavolo tecnico entro il 30 settembre per riconsiderare l'ipotesi che il tracciato fosse posto a nord del comune di Rubiera.

Il Ministero resta disponibile ad esaminare eventuali proposte migliorative del progetto avanzate, nelle sedi e modi opportuni, dagli enti locali interessati alla realizzazione della tangenziale.

ALLEGATO 3

5-02422 Morassut: Indicazione dei contenuti della relazione tecnica che configurano la responsabilità di ASPI e consentirebbero la revoca della concessione.

TESTO DELLA RISPOSTA

Ricordo che nell'immediatezza del triste evento del crollo del ponte Morandi il MIT ha contestato alla società Autostrade per l'Italia un grave inadempimento agli obblighi di manutenzione, ordinaria e straordinaria, e di custodia dell'infrastruttura affidata. Successivamente ha nominato sia una Commissione ispettiva ministeriale per accertare le possibili cause dell'evento sia un Gruppo di lavoro interistituzionale per fornire un supporto giuridico alla competente Direzione generale nella fase procedimentale e redigere motivato parere sulle possibili implicazioni, sotto il profilo giuridico, delle condotte o delle omissioni di ASPI.

Quanto richiesto dagli interroganti, ovvero i contenuti della citata relazione tecnica della commissione che configurano

la sussistenza delle condizioni per la revoca della concessione ad Aspi, compreso il riferimento alla definizione delle responsabilità del concessionario e alle valutazioni circa i possibili rischi per lo Stato derivanti da un contenzioso giudiziario sono già consultabili sul sito web del Ministero e potranno contribuire a determinare le opportune decisioni in ordine alle sorti della concessione, tutto nell'ambito del lavoro più complessivo svolto dal Ministero nell'ottica dell'interesse pubblico e della sicurezza dei cittadini per quanto riguarda il riequilibrio dei rapporti tra Stato concedente dei beni pubblici e concessionari privati che rappresenta una delle nostre principali linee di indirizzo politico.

ALLEGATO 4

5-02423 Gagliardi: Mancata riduzione dei pedaggi sulle tratte liguri delle autostrade A7, A10 e A26 a favore di lavoratori e studenti ivi residenti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che, a seguito del crollo del viadotto Polcevera, la concessionaria Autostrade per l'Italia ha applicato la liberalizzazione del pedaggio sulle tratte dell'area cittadina genovese e specificamente sui percorsi autostradali con entrata e uscita da Genova Ovest a Genova Bolzaneto, da Genova Prà a Genova Aeroporto, da Genova Prà a Genova Pegli, e viceversa.

Dal 21 agosto 2018 è stato inoltre sospeso il pagamento per i percorsi con entrata e uscita da Genova Ovest a Genova Est e da Genova Est a Genova Bolzaneto, e viceversa, come richiesto dal comune di Genova per decongestionare il traffico cittadino.

Dal successivo 6 settembre è stato esteso il perimetro territoriale di riferimento per l'applicazione dell'iniziativa di esenzione del pedaggio nelle tratte sopra dette.

In particolare:

l'esenzione dal pagamento del pedaggio per l'intera tratta Genova Prà – Ge-

nova Pegli – Genova Aeroporto è applicata anche a coloro che provengono dalle entrate autostradali a ponente fino ad Albisola e Ovada, e viceversa;

l'esenzione per l'intera tratta di Genova Bolzaneto – Genova Ovest – Genova Est è applicata anche a coloro che provengono dalle entrate autostradali della A7 e A12 comprese tra i caselli di Vignole e Sestri Levante, e viceversa.

Inoltre per il tragitto autostradale necessario a bypassare l'interruzione – circa 120 km aggiuntivi – il pedaggio da corrispondere è rimasto invariato rispetto a quello dell'ex tragitto che prevedeva il passaggio sul viadotto crollato.

Concludo informando che, a meno dei suddetti tratti esenti da pedaggio, per l'intera rete in concessione ad Autostrade per l'Italia l'incremento tariffario previsto dalla vigente convenzione con decorrenza 1° gennaio 2019 è tuttora sospeso.