

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

#### S O M M A R I O

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-05278 Borghi: Iniziative del Governo in merito alle infrastrutture viarie di collegamento tra Italia e Svizzera .....	176
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	178
5-05279 Matarrese: Intendimenti del Governo in merito alla « garanzia globale di esecuzione » prevista dal Codice degli appalti .....	176
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	179
5-05280 Terzoni: Intendimenti del Governo in merito al Progetto infrastrutturale viario « Quadrilatero » e alle opere infrastrutturali interessanti la strada statale E78 Fano-Grosseto .....	176
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	181
5-05281 Segoni: Iniziative del Governo in merito all'utilizzazione dei fondi previsti dalla cosiddetta « legge obiettivo » .....	176
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	183

##### INTERROGAZIONI:

5-02619 Agostinelli: Sulla convenzione MIT e Passante Dorico Spa per il collegamento viario del porto di Ancona .....	177
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> .....	184
5-04650 Spessotto: Sulla gestione e sulla manutenzione delle rampe di uscita e di ingresso della autostrada A57 .....	177
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i> .....	185
5-04109 Fregolent: Sull'applicazione della legge n. 196 del 2012 alla galleria autostradale del Frejus .....	177
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i> .....	186

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizioni, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2607 Braga recante « Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di sistema nazionale e coordinamento della protezione civile », di rappresentanti della Rete Professioni Tecniche (RTP) e di rappresentanti della Struttura di missione contro il dissesto idrogeologico e per lo sviluppo delle infrastrutture idriche .....	177
---	-----

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 9 aprile 2015. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.15.**

Ermete REALACCI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del Regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

**5-05278 Borghi: Iniziative del Governo in merito alle infrastrutture viarie di collegamento tra Italia e Svizzera.**

Enrico BORGHI (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Enrico BORGHI (PD) esprime soddisfazione per le dichiarazioni del rappresentante del Governo in relazione alla disponibilità dimostrata per pervenire ad un programma di ammodernamento delle strade di collegamento tra Italia e Svizzera. Rilevata la necessità di un impegno attivo del Parlamento al fine di reperire le risorse necessarie alla realizzazione del suddetto programma, invita l'Esecutivo ad attivarsi presso l'ANAS e le autorità locali per quanto di loro competenza.

**5-05279 Matarrese: Intendimenti del Governo in merito alla « garanzia globale di esecuzione » prevista dal Codice degli appalti.**

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

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

Salvatore MATARRESE (SCpI), nel ringraziare il rappresentante del Governo per l'esauritiva e completa risposta, sottolinea l'esigenza, in sede di revisione del codice degli appalti, di avviare un'attenta riflessione in merito al complesso delle garanzie previste dalle norme vigenti.

**5-05280 Terzoni: Intendimenti del Governo in merito al Progetto infrastrutturale viario « Quadrilatero » e alle opere infrastrutturali interessanti la strada statale E78 Fano-Grosseto.**

Patrizia TERZONI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Patrizia TERZONI (M5S), nel ringraziare il rappresentante del Governo, auspica che non sorgano ulteriori problematiche in relazione alle opere infrastrutturali descritte nell'atto di sindacato ispettivo, facendo presente che la propria parte politica continuerà comunque ad esercitare in merito un'attenta attività di vigilanza.

**5-05281 Segoni: Iniziative del Governo in merito all'utilizzazione dei fondi previsti dalla cosiddetta « legge obiettivo ».**

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

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

Samuele SEGONI (Misto-AL), si dichiara soddisfatto dalla risposta del rappresentante del Governo.

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

**La seduta termina alle 14.35.**

**INTERROGAZIONI**

*Giovedì 9 aprile 2015. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.35.**

**5-02619 Agostinelli:** Sulla convenzione MIT e Pas-sante Dorico Spa per il collegamento viario del porto di Ancona.

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

Patrizia TERZONI (M5S), cofirmataria dell'interrogazione in titolo, nel prendere atto che la clausola vessatoria di cui all'articolo 9 *bis* della convenzione è stata eliminata a seguito della scrittura integrativa del settembre 2014, fa notare che ciò è avvenuto grazie alle segnalazioni ed agli esposti presentati da rappresentanti del suo gruppo. Si domanda tuttavia come mai gli organi vigilanti, il responsabile del procedimento, nonché il capo della Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali, né il Capo di gabinetto del Ministro Lupi non si siano mai accorti di quella clausola. Ritiene, infine, che la concessione della cosiddetta uscita Ovest del porto di Ancona sia insostenibile sul piano finanziario e vada pertanto annullata.

**5-04650 Spessotto:** Sulla gestione e sulla manutenzione delle rampe di uscita e di ingresso della autostrada A57.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), nel ringraziare il rappresentante del Governo, si dichiara soddisfatta della risposta testé resa.

**5-04109 Fregolent:** Sull'applicazione della legge n. 196 del 2012 alla galleria autostradale del Frejus.

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

Silvia FREGOLENT (PD) si dichiara insoddisfatta della risposta del rappresentante del Governo. Ricorda, infatti, che la galleria in questione è stata trasformata, quando era in carica il Governo Monti, da galleria « di sicurezza » a galleria « di transito », senza più limitazioni allo scorrimento di automezzi pesanti e con un conseguente incremento della pericolosità. Manifesta, infine, preoccupazione per le conseguenze, in termini di inquinamento ambientale, che potrebbero derivare all'area interessata, peraltro a forte vocazione turistica, ove il Governo non dovesse adottare iniziative in tempi rapidi.

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

**La seduta termina alle 14.55.**

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Giovedì 9 aprile 2015.*

Audizioni, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2607 Braga recante « Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di sistema nazionale e coordinamento della protezione civile », di rappresentanti della Rete Professioni Tecniche (RTP) e di rappresentanti della Struttura di missione contro il dissesto idrogeologico e per lo sviluppo delle infrastrutture idriche.

Le audizioni si sono svolte dalle 15 alle 16.

## ALLEGATO 1

**5-05278 Borghi: Iniziative del Governo in merito alle infrastrutture viarie di collegamento tra Italia e Svizzera.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Le arterie stradali richiamate assolvono a una funzione primaria di collegamento internazionale: mi riferisco, in particolare, alla SS 33, che presenta anche importanti percentuali di volumi di traffico pesante, alla SS 34 con minor traffico di TIR e mezzi pesanti ma buona presenza di veicoli commerciali, e alla SS 337 interessata in particolar modo dalla presenza cospicua di utenti «frontalieri», cioè di lavoratori che quotidianamente si recano in Svizzera per lavorare rientrando in Italia a fine turno di lavoro. A tanto si aggiunge che in alcuni periodi dell'anno tutte le statali del Verbano-Cusio-Ossola sono interessate da importanti flussi di traffico turistico.

I tratti terminali di dette arterie sono collocati in un contesto orografico e ambientale tipicamente alpino da cui discende una severa situazione di fragilità dei versanti, di tortuosità dei tracciati, di limitata larghezza delle carreggiate, di necessità manutentive della piattaforma accentuate dai cicli stagionali.

Nel corso degli anni, in diversi punti della rete in questione, si sono sempre verificati numerosi eventi quali slavine, smottamenti, frane, eccetera che, interessando la piattaforma stradale, hanno ge-

nerato pesanti condizionamenti negativi della circolazione stradale.

In alcuni casi tali situazioni hanno visto l'interessamento anche delle autorità elvetiche per le ricadute che inevitabilmente si determinano oltre confine.

L'ANAS assicura di aver sempre gestito tali arterie con la massima attenzione, predisponendo gli atti tecnici e amministrativi necessari per porre in essere tempestivamente gli interventi richiesti ma, a causa della mancanza delle risorse economiche necessarie, vi sono ancora diversi interventi di messa in sicurezza e di riqualificazione delle arterie che attendono di essere attuati.

Ciò premesso, la possibilità di utilizzare le risorse derivanti dell'applicazione della cosiddetta *voluntary disclosure* per un programma straordinario di ammodernamento e di sistemazione delle strade internazionali di collegamento tra Italia e Svizzera sarebbe una buona ipotesi.

Tuttavia, la destinazione delle suddette risorse, fermo restando quanto già previsto dalla legge n. 186 del 2014, dovrà essere necessariamente oggetto di un percorso di valutazione complessiva e di conseguenti determinazioni, anche normative, da parte del Governo tutto.

## ALLEGATO 2

**5-05279 Matarrese: intendimenti del Governo in merito alla « garanzia globale di esecuzione » prevista dal Codice degli appalti.****TESTO DELLA RISPOSTA**

La garanzia globale di esecuzione ha rappresentato un mutamento di indirizzo normativo voluto dal legislatore italiano per rafforzare la posizione della stazione appaltante.

Attualmente essa dovrebbe applicarsi solo ad appalti di grandi dimensioni, che sono in numero molto ridotto.

Ma questa circostanza non ne facilita l'applicazione, al contrario pone problematiche applicative sia in relazione al mercato degli appalti che con riferimento a quello delle assicurazioni.

Infatti, rispetto alle tradizionali garanzie di tipo risarcitorio si è inserito un istituto completamente nuovo – di derivazione anglosassone – che prevede l'inserimento del garante (*surer*) nella fase realizzativa dell'opera e quindi la sostituzione dell'impresa inadempiente, in caso di ritardo o fermo lavori. Con questo nuovo tipo di garanzia la liquidazione dei danni viene sostituita con l'esecuzione in forma specifica dell'opera.

Le finalità della norma sono condivisibili: controllare in ogni momento l'esecuzione dell'opera e sostituire tempestivamente l'impresa inadempiente evitando ripercussioni negative sui tempi e i costi di realizzazione dell'opera.

Questa normativa espone però il *surer* ad un rischio molto elevato, proprio in ragione del numero limitato di appalti disciplinati in tal modo, che non permette a questo soggetto di spalmare il rischio su un numero maggiore di contratti, riducendo così il rischio complessivo che egli assume. È evidente, infatti, che assicurare

solo grandi appalti espone le imprese a rischi particolarmente concentrati e quindi potenzialmente pericolosi per la loro stabilità.

Ben note sono le criticità emergenti e si è a conoscenza di diverse gare in atto che rischiano di andare deserte in quanto, nel nostro Paese, mancano gli strumenti effettivi per l'applicazione di tale norma; ciò è la prova tangibile di quanto possa risultare difficile trapiantare in un ordinamento istituti, pur validi, provenienti da altri sistemi giuridici.

Per superare queste criticità è stata avanzata da parte di ANAC la proposta di estendere lo strumento anche per appalti medio-piccoli; ciò permetterebbe di spalmare il rischio su un numero maggiore di contratti, riducendo così il rischio complessivo per il *surer*.

Peraltro, l'estensione auspicata potrebbe scontrarsi con l'ostilità delle imprese di assicurazione ad assumere rischi connessi all'esecuzione, in quanto abituate alle logiche dell'attività assicurativa tradizionale basata sulla massima raccolta di rischi omogenei in applicazione di indici probabilistici ai fini dell'individuazione del rischio medio.

La prova di queste difficoltà è offerta dalla proroga della entrata in vigore di questa norma, più volte reiterata, che è stata voluta dal MIT proprio per evitare i rischi di blocco delle gare per l'affidamento degli appalti di progettazione ed esecuzione dei lavori relativi, in particolare, alle grandi opere.

Come è noto, tale proroga, sulla base di quanto previsto, da ultimo, dall'articolo 21 del decreto-legge « Fare » n. 69 del 2013, è venuta a scadenza il 30 giugno 2014.

Il MIT si è fatto parte diligente nel giugno dello scorso anno per intervenire sulla problematica anche con un provvedimento di urgenza; tuttavia, la proroga non è stata ulteriormente reiterata.

In ogni caso, nelle more della revisione e semplificazione della disciplina vigente in sede di recepimento delle direttive UE 23, 24 e 25 del 2014 in materia di appalti pubblici, ribadisco l'intenzione del Governo di produrre ogni sforzo per non interrompere la realizzazione di opere in corso, valutando al riguardo ogni azione possibile, anche in sinergia con ANAC.

## ALLEGATO 3

**5-05280 Terzoni: Intendimenti del Governo in merito al Progetto infrastrutturale viario «Quadrilatero» e alle opere infrastrutturali interessanti la strada statale E78 Fano-Grosseto.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni sollevate in merito alla Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A., devo precisare che, agli atti della stessa società, risulta che l'ingegnere Incalza è stato membro del Consiglio di Amministrazione sino al marzo 2007, periodo in cui si è insediato il nuovo CdA, e che lo stesso ingegnere ha assunto per la prima volta la carica di Capo della struttura tecnica di missione del MIT nel 2008.

Per quanto attiene, invece, le richieste «irregolarità» sulla destinazione e l'impiego delle rocce e terre da scavo, nonché le risposte fornite dal MIT al citato atto n. 5-02351, occorre far presente la Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'ambiente e del territorio e del mare, in ottemperanza ai propri compiti istituzionali, verifica in corso d'opera lo stato di attuazione del progetto e la conformità dei lavori al progetto esecutivo approvato, con particolare riguardo alle aree di discarica definitiva e alle aree di deposito provvisorio.

Al MIT non risulta che la Commissione VIA abbia registrato e/o individuato irregolarità o difformità rispetto al progetto approvato, in ordine alla destinazione e all'impiego dei materiali di risulta dagli scavi.

Quanto alla strada E78, segnalo che, nel corso degli ultimi anni, sono state presentate alla Struttura Tecnica di Missione più richieste di accesso agli atti relative allo studio di fattibilità presentato dall'ATI avente come mandataria l'im-

presa Strabag Italia e relativo al completamento della superstrada Grosseto-Fano.

Le richieste, tuttavia, non hanno trovato accoglimento, posto che tale studio di fattibilità non è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore dell'opera in questione, secondo quanto stabilito dall'articolo 175, comma 13, del decreto legislativo n. 163 del 2006, ma direttamente dal soggetto proponente.

In particolare, le richieste sono state ritenute irricevibili, attesa la mancanza di qualsiasi valutazione del soggetto aggiudicatore in merito allo studio di fattibilità e l'irritualità della sua trasmissione al MIT da parte di un privato, trasmissione questa evidentemente non idonea ad avviare alcuna istruttoria.

Per tale motivo, già nel rispondere a una precedente interrogazione a risposta immediata presso questa Commissione, veniva chiarito che lo studio di fattibilità proposto da un'associazione di imprese con capofila Strabag era all'esame dei soggetti competenti. Regioni interessate dal progetto e Anas, per le verifiche relative alla congruità tecnica, economica e amministrativa; solo successivamente, una volta riconosciuta la procedibilità dello studio di fattibilità dai parte dei soggetti indicati, questo avrebbe potuto essere trasmesso al MIT per l'istruttoria di competenza e la sottoposizione al CIPE per l'approvazione.

Per completezza di informazione sul futuro della strada E78, segnalo che il 4 novembre 2014 è stata costituita la società

di progetto Centralia tra ANAS, Regione Marche e Regione Toscana e Regione Umbria; obiettivo è l'ammodernamento e l'ultimazione della SGC E78 Fano-Grosseto, infrastruttura strategica che rientra nelle

reti TEN-T. La Centralia si occuperà della proposta di finanza di progetto per la realizzazione delle opere, ai sensi dell'articolo 175 del decreto legislativo n. 163 del 2006 da sottoporre al vaglio del CIPE.



## ALLEGATO 4

**5-05281 Segoni: Iniziative del Governo in merito all'utilizzazione dei fondi previsti dalla cosiddetta « legge obiettivo ».**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle richieste formulate dall'Onorevole Interrogante, segnalo che è in corso di predisposizione il nuovo allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, il quale sarà all'esame del Consiglio dei Ministri che si terrà proprio nella giornata di domani.

Infatti, la ricognizione dei fondi a disposizione della legge obiettivo e delle opere da ultimare e da realizzare, nonché la verifica sullo stato di attuazione del programma della legge stessa, sono questioni di assoluta attualità e oggetto della massima attenzione del Ministro Delrio e del Governo tutto.

## ALLEGATO 5

**5-02619 Agostinelli: Sulla convenzione MIT e Passante Dorico Spa per il collegamento viario del porto di Ancona.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo ripercorrendo brevemente i passaggi che hanno portato alla sottoscrizione della Convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Società concessionaria Passante Dorico, sulla base delle informazioni assunte presso i competenti uffici del MIT (ex Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali).

Mi preme dapprima segnalare che il testo della Convenzione, sottoscritto tra le Parti il 18 dicembre 2013, ha recepito integralmente le prescrizioni formulate dal CIPE con delibera n. 9/2011. Tale testo è quello posto a base della procedura negoziata, in quanto allegato alla lettera di invito inoltrata da ANAS in data 15 dicembre 2011 agli operatori economici prequalificati.

Come è noto, a seguito della sottoscrizione, sul testo convenzionale erano state rilevate alcune criticità da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, in seguito alle quali si è proceduto alla redazione di una Scrittura Integrativa tra le parti, poi condivisa dallo stesso MEF, volta a chiarire il contenuto di alcune clausole convenzionali.

Tale scrittura, sottoscritta tra le parti il 2 settembre 2014 quale parte integrante

della suddetta Convenzione, è intervenuta, tra l'altro, per precisare il contenuto dei commi 1 e 2 dell'articolo 9-*bis* in tema di recesso, revoca, risoluzione della Convenzione e calcolo di eventuali indennizzi.

In merito al mancato aggiornamento del Piano Economico Finanziario in fase di sottoscrizione della Convenzione, questo non è avvenuto in quanto, come rappresentato al CIPE in occasione della comunicazione di avvenuta aggiudicazione della gara in questione, il PEF sarebbe stato aggiornato in sede di approvazione del progetto definitivo, così come previsto dall'articolo 11, comma 8, della convenzione di concessione. Inoltre, essendo andata deserta la gara, il PEF del Promotore è rimasto immutato anche in considerazione del fatto che, in assenza di offerte nella procedura di gara, il Promotore era vincolato alla proposta presentata e dichiarata di pubblico interesse.

In conclusione, ricordo che la Convenzione è divenuta efficace a seguito dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei conti in data 11 febbraio 2015 del decreto interministeriale MIT-MEF del 12 novembre 2014 di approvazione della Convenzione stessa e della Scrittura Integrativa.

## ALLEGATO 6

**5-04650 Spessotto: Sulla gestione e sulla manutenzione delle rampe di uscita e di ingresso della autostrada A57.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In data 26 febbraio 2015, il MIT – Ufficio Territoriale di Bologna ha autorizzato l'apertura al traffico delle rampe di svincolo della Tangenziale di Marcon, in gestione provvisoria alla società concessionaria Autovie Venete.

In merito informo che, dal punto di vista economico, rimane vigente la convenzione stipulata tra la Provincia di Venezia e la società Autovie Venete fino alla durata della concessione stipulata tra il concedente MIT e la suddetta società concessionaria, cioè fino al 31 marzo 2017.

Preciso anche che i competenti uffici del MIT, a seguito di incontri e corrispondenza con gli Enti interessati, lo scorso 2 febbraio hanno comunicato – sia alla società concessionaria che alla Provincia di Venezia – che fino alla suddetta data la gestione è provvisoriamente affidata ad Autovie Venete.

Le rampe di immissione e di uscita dall'autostrada, allo stato non comprese nel patrimonio autostradale, saranno ricomprese nel nuovo patrimonio da affidare in concessione mediante bando pubblico, alla scadenza dell'attuale rapporto di concessione.

## ALLEGATO 7

**5-04109 Fregolent: Sull'applicazione della legge n. 196 del 2012 alla galleria autostradale del Frejus.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rapportando il tema dell'eventuale apertura al traffico della galleria di sicurezza del Fréjus agli obiettivi di alcuni punti prioritari della Convenzione delle Alpi, quali la salvaguardia della qualità dell'aria, la protezione della natura e la tutela del paesaggio nonché le ricadute in tema trasportistico, ritengo opportuno fare le seguenti considerazioni:

a) in merito alla qualità dell'aria, la Convenzione delle Alpi si pone un fine di risanamento e non di mero contenimento dell'attuale scenario emissivo. Infatti, prevede di perseguire una riduzione delle emissioni inquinanti con benefici sia per l'uomo che per la fauna e la flora. Il progetto del Fréjus risponde a questo obiettivo, smentendo l'argomentazione che la maggiore sicurezza dovuta al transito nella nuova galleria determinerebbe anche maggiore capacità di transito e, quindi, di traffico. Le due canne saranno, invece, percorse a senso unico di marcia e con traffico giornaliero contingentato: resta ferma, quindi, l'invarianza rispetto ai volumi di transito attuali del traforo per il quale già oggi è stabilito il divieto ai mezzi Euro 0 e dal 1° maggio 2015 ai mezzi Euro 1. L'incremento della sicurezza stradale in galleria attraverso la separazione dei flussi di traffico è un fattore di incremento della prevenzione ambientale, riducendo i rischi di incendi, fumi, consumi per emergenze e lavori di ripristino, oltre a ridurre il livello di inquinamento grazie alla maggiore fluidità della circolazione, evitando i possibili

blocchi dei veicoli e mezzi pesanti che, ad oggi, occasionalmente stazionano sul piazzale con motore acceso;

b) anche in merito al trasferimento modale (Protocollo dei trasporti), il progetto non contraddice la politica di preferenza verso il ferro, da attuarsi soprattutto per il traffico merci. Nella zona in esame, il progetto ferroviario della linea Torino-Lione, e più in particolare la realizzazione del tunnel di base fra Susa e Saint Jean de Maurienne, permetterà proprio il conseguimento di tale obiettivo.

In sostanza, la modifica di funzionalità di utilizzo della galleria di sicurezza del Fréjus non modifica il quadro di coerenze del progetto rispetto agli obiettivi di tutela ambientale della Convenzione delle Alpi, sia in Italia che in Francia.

Ricordo, a titolo di esempio, che la seconda canna del traforo del San Gotardo è stata valutata favorevolmente, a giugno 2012, dal Consiglio Federale Svizzero e quindi anche compatibile con le norme sulla protezione delle Alpi grazie alla limitazione della percorrenza a senso unico di marcia. Il Consiglio Federale ha valutato come tra la costruzione di una seconda canna e il raggiungimento dell'obiettivo posto dalla norma sulla Protezione delle Alpi non esista tuttavia alcun legame, né dal punto di vista giuridico né da quello del traffico.

Questo esempio può essere utilmente considerato quale importante esperienza e precedente per il futuro di altri trafori stradali alpini e rende ancor più evidente

come nel caso del Fréjus (in cui la galleria di sicurezza è già in fase di costruzione) la sua apertura al traffico non incida sulle varie politiche di tutela degli ambienti alpini ma, per contro, possa permettere di elevare gli *standard* di sicurezza in maniera determinante rispetto alla situazione attuale.

Circa il contenimento delle emissioni, l'azione più nota è rappresentata dal contingentamento del traffico pesante e la Regione Piemonte, nell'esprimere parere favorevole sul progetto di separazione dei flussi e apertura al traffico della galleria di sicurezza, raccomanda l'adozione di misure atte a contenere un incremento dei flussi di traffico. Al riguardo, ricordo che la Commissione Intergovernativa, Autorità Amministrativa italo-francese preposta alla gestione del Traforo T4, ritenendo che questo progetto abbia la sola finalità di migliorare la sicurezza nel tunnel, si è già espressa in merito raccomandando il seguente contingentamento: circolazione giornaliera dei mezzi pesanti limitata cumulata nei due sensi e traffico annuale di veicoli pesanti (classe 3 e 4) contingentato a 1.050.000 veicoli l'anno.

La società Concessionaria SITAF ha recentemente commissionato uno studio per verificare le ricadute, in termini di qualità dell'aria, del transito dei mezzi sull'asse Torino-Bardonecchia. Le analisi svolte, condotte sulla base dei risultati di un recentissimo studio del traffico lungo la A32 e al Traforo T4, hanno consentito di documentare una riduzione del carico emissivo nel breve e nel medio termine (2030) per tutti gli inquinanti esaminati, anche ipotizzando un incremento di traffico pesante dovuto alla ripresa economica, all'attrattività esercitata dall'aumento degli *standard* di sicurezza dell'opera e senza considerare la probabile riduzione dovuta alla messa in esercizio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, che si manifesterà in modo crescente a partire dalla fine del prossimo decennio.

La riduzione degli inquinanti, anche a partire dai criteri previsionali cautelativi utilizzati, è da imputarsi al costante miglioramento tecnologico in materia di

emissioni in atmosfera indotto dall'emanazione di direttive europee sulle emissioni veicolari, sempre più restrittive.

In conclusione, la correlazione fra l'apertura al traffico della seconda galleria del Fréjus e l'incremento dei transiti non è ipotizzabile in termini realistici, essendo la componente costo, quale origine/destinazione, assolutamente decisiva nelle scelte dell'itinerario; in termini assoluti, l'andamento dei transiti è molto meno condizionato dall'apertura al traffico della seconda galleria in quanto risultano del tutto prevalenti aspetti economici globali (domanda di merci), eventuali chiusure temporanee di percorsi alternativi o la creazione di nuove infrastrutture tali da prefigurare concorrenza e trasferimento modale (nel caso in esame il tunnel di base ferroviario Torino-Lione).

Sotto il profilo delle ricadute sulla qualità dell'aria, l'apertura della seconda galleria al transito rappresenta un fattore positivo nella riduzione dell'inquinamento nella zona degli imbocchi in quanto la fluidificazione e il minore tempo di stationamento sono prevalenti rispetto a variazioni del volume di traffico, anche significative.

Infine, la progressiva evoluzione del parco circolante con le nette riduzioni emissive apportate dall'incremento percentuale dei mezzi euro 5 ed euro 6 permette di prefigurare in futuro un miglioramento della qualità dell'aria anche in presenza di ipotetici, importanti incrementi di traffico nell'ambito delle soglie di contingentamento già determinate.

Da ultimo, il Ministero dell'ambiente informa che l'intero progetto della galleria autostradale è stato sottoposto a una procedura di valutazione di impatto ambientale nell'ambito della quale sono stati valutati anche gli impatti generati dall'opera sullo « sviluppo sociale ed economico locale e sul patrimonio ambientale, faunistico e paesaggistico del territorio ».

Peraltro, trattandosi di un intervento rientrante nella categoria di opere di Legge Obiettivo, le valutazioni ambientali si estendono anche a tutti i processi della fase attuativa del progetto.