

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione degli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, avv. Giuseppe Fiengo e prof. Ing. Francesco Ossola sullo stato di avanzamento delle opere e delle attività relative alla realizzazione del Mose	65
--	----

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del Direttore generale dell'Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, ing. Giuseppe Sambo, sullo stato di avanzamento delle opere e delle attività relative alla realizzazione dell'Autostrada pedemontana lombarda	65
--	----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-00244 Giacometto: Modalità di analisi del rapporto « costi benefici » sulle opere pubbliche di rilievo nazionale	66
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	68
5-00242 Butti: Iniziative per la regolazione delle acque del lago di Como e la gestione del bacino del Fiume Adda	66
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	69
5-00243 Rospì: Realizzazione delle tratte stradali Casamassima-Turi e Turi-Putignano	66
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	71
5-00245 Braga: Sul processo di fusione del Gruppo Ferrovie dello Stato e Anas	67
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	72

AUDIZIONI INFORMALI

Giovedì 26 luglio 2018.

Audizione degli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, avv. Giuseppe Fiengo e prof. Ing. Francesco Ossola sullo stato di avanzamento delle opere e delle attività relative alla realizzazione del Mose.

L'audizione informale è stata svolta dalle 10.05 alle 11.35.

AUDIZIONI INFORMALI

Giovedì 26 luglio 2018.

Audizione del Direttore generale dell'Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, ing. Giuseppe Sambo, sullo stato di avanzamento delle opere e delle attività relative alla realizzazione dell'Autostrada pedemontana lombarda.

L'audizione informale è stata svolta dalle 11.35 alle 13.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 26 luglio 2018. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 14.30.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, 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.

Avverte altresì che la pubblicità della seduta sarà assicurata – ai sensi dell'articolo 135-*ter*, comma 5, del Regolamento e la prassi applicativa dei pareri della Giunta del Regolamento del 14 luglio 2004 e 26 giugno 2013 – anche attraverso l'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la *web-tv* della Camera dei Deputati. Ne dispone, pertanto, l'attivazione.

5-00244 Giacometto: Modalità di analisi del rapporto «costi benefici» sulle opere pubbliche di rilievo nazionale.

Carlo GIACOMETTO (FI), illustra la sua interrogazione.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*). Desidera tuttavia precisare che i contenuti dell'analisi costi benefici, soprattutto per opere ideate in tempi non recenti, devono comprendere le evoluzioni della domanda, specie nel settore trasportistico, i costi da sostenere, lo stato di realizzazione e le eventuali penali in caso di rinuncia alla sua prosecuzione.

Carlo GIACOMETTO (FI), replicando, si dichiara insoddisfatto per i tempi dilatati in cui il Governo si è sottratto ad ogni risposta chiara che, a quanto si apprende, si protrarranno fino al mese di settembre. Esprime preoccupazione per questo atteggiamento dell'Esecutivo, che lascia trasparire l'idea di volersi ritirate dall'esecuzione di opere che sono invece essenziali per lo sviluppo del Paese e, per quanto riguarda la TAV, necessarie per una piena integrazione europea del Piemonte e dell'Italia nelle grandi reti di trasporto.

5-00242 Butti: Iniziative per la regolazione delle acque del lago di Como e la gestione del bacino del Fiume Adda.

Alessio BUTTI (FdI) illustra la sua interrogazione.

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

Alessio BUTTI (FdI), replicando si dichiara parzialmente soddisfatto dalla risposta fornita, che sembra aprire spiragli sull'accoglimento della sua richiesta di istituire un vero e proprio organismo di elevata competenza specifica, e non un mero tavolo tecnico, al fine di fornire dati certi ed inoppugnabili sulla situazione in atto.

Ritiene che l'elemento della conoscenza sia essenziale per poter contemperare gli interessi in gioco, entrambi rilevanti, dell'impresa idroelettrica e del comparto agricolo. In una situazione di stallo quale quella attuale, l'unico risultato è un progressivo svuotamento del bacino, con danni immediati al turismo e, più in generale, alle popolazioni e ai comuni che insistono nell'area, spesso alle prese con problemi di devastazione delle sponde e di crolli delle strade rivierasche.

5-00243 Rospi: Realizzazione delle tratte stradali Casamassima-Turi e Turi-Putignano.

Gianluca ROSPI (M5S) illustra la sua interrogazione.

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

Gianluca ROSPI (M5S), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo

5-00245 Braga: Sul processo di fusione del Gruppo Ferrovie dello Stato e Anas.

Chiara BRAGA (PD) illustra la sua interrogazione, evidenziando come le recenti notizie diffuse tramite i *social network* dal Ministro Toninelli, che ancora non ha ritenuto opportuno di svolgere la rituale audizione dinanzi alle competenti Commissioni parlamentari, abbiano in qualche modo anticipato i temi oggetto dell'atto ispettivo in esame.

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

Chiara BRAGA (PD), replicando si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo. Non comprende quali siano le ragioni per cui un governo che si definisce di «cambiamento» abbia voluto fare retromarcia su una importante azione riformatrice, volta all'integrazione tra i due più importanti

soggetti del settore trasportistico. Ciò significa ostacolare il flusso di investimenti, raddoppiati lo scorso anno, del gruppo Ferrovie dello Stato che lo ha fatto diventare una delle maggiori aziende europee. E che, soprattutto, ha migliorato la fruizione del servizio passeggeri e merci, anche con riguardo all'utenza pendolare, grazie ad un innovativo accordo con le Regioni.

Il rischio di dare sfogo ad un'ansia distruttiva – analoga a quella conosciuta dai cittadini romani con la Giunta Raggi – senza una vera ed efficace soluzione alternativa si accompagna, in questo caso, ad una totale assenza di senso istituzionale nelle forme in cui è stata divulgata la scelta relativa ai vertici di due aziende sostanzialmente statali, preferendo l'annuncio sui *social* piuttosto che un preventivo – e doveroso – confronto nelle sedi istituzionali e parlamentari.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO 1

**5-00244 Giacometto: Modalità di analisi del rapporto « costi benefici »
sulle opere pubbliche di rilievo nazionale.**

TESTO DELLA RISPOSTA

Torno a rispondere sulla questione dell'analisi e valutazione del rapporto costi-benefici per la realizzazione e il completamento delle opere pubbliche di rilievo nazionale confermando che la Struttura Tecnica di Missione del MIT è al lavoro con metodologie operative obiettive.

La metodologia e le risultanze saranno rese note nei primi giorni di settembre e nei prossimi giorni le linee programmatiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno presentate nelle competenti sedi parlamentari, in particolare: il 31 luglio presso la 8^a Commissione Senato, il 10 agosto presso questa Commissione e il successivo giorno 2 presso la IX Commissione Camera.

ALLEGATO 2

5-00242 Butti: Iniziative per la regolazione delle acque del lago di Como e la gestione del bacino del Fiume Adda.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il lago di Como è regolato dalla traversa di Olginate, situata sul fiume Adda ed emissario del lago. Per caratteristiche dimensionali, la traversa è una « grande diga », sottoposta per finalità di incolumità pubblica alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il tramite della Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche ed elettriche.

Le competenze in materia di concessione d'acqua sono per legge attribuite alla regione Lombardia; soggetto regolatore e titolare della concessione è il Consorzio dell'Adda. La regolazione di portata è attuata con finalità sia irrigue che di produzione idroelettrica a favore della provincia di Lecco, Milano, Bergamo e Cremona.

La regolazione di concessione è prevista tra quota +130 cm e -40 cm rispetto allo zero idrometrico di Malgrate, corrispondenti ad un volume utile regolato di circa 246,5 milioni di metri cubi; a causa dei problemi di subsidenza della Piazza Cavour a Como, da oltre un quindicennio la regolazione è attuata non superando – se non in occasione di eventi idrologici eccezionali – la quota di circa +100 cm sullo zero idrometrico di riferimento, con una perdita di volume regolato per circa 45 milioni metri cubi.

Nel 2017 si è avuta una condizione di crisi idrica, per le ridotte precipitazioni, che ha determinato grave sofferenza sia per gli aspetti produttivi agricoli ed idroelettrici che per gli aspetti di fruizione turistica, per i ridotti volumi disponibili e utilizzati e per i conseguenti ridotti livelli del lago.

Nel 2018 si sono manifestate intense precipitazioni nel periodo invernale e di inizio primavera, che soprattutto in quota avevano determinato una buona riserva idrica per copertura nivale, resa disponibile per scioglimento nei mesi tardo primaverili. Tuttavia, a causa delle modestissime precipitazioni del periodo da fine maggio ad oggi, l'uso della risorsa, sebbene accurato e nonostante le portate derivanti dallo scioglimento nivale, ha determinato il consistente abbassamento del livello del lago, che in questi giorni è in prossimità dello zero idrometrico. Quindi oggi si è in una condizione non solo di ridotte disponibilità di portata uscente per gli usi idroelettrici e soprattutto irrigui, ma di ridotti livelli del lago, controproducenti per la fruizione turistica. Di fatto, vi è una condizione di imminente crisi idrica, per certi aspetti simile a quella manifestatasi nel 2017.

Per il lago di Como, così come in molti altri casi di invasi regolati, emerge con evidenza il problema del conflitto tra i diversi interessi nell'uso della risorsa: l'uso irriguo, e in misura minore quello idroelettrico, che desiderano derivare portate e quindi abbassare in assenza di precipitazioni il lago, e l'uso turistico e di fruizione ambientale e paesaggistica, che vorrebbe la conservazione della risorsa acqua nel lago e il mantenimento di elevati livelli dello stesso. I portatori del primo interesse sono gli agricoltori e i produttori idroelettrici a valle, mentre del secondo le popolazioni rivierasche, fruitrici di indotto turistico.

Il basso livello del lago ha impatto su aree per la balneazione, per scarichi

fognari posti a ridotte profondità, per approdi realizzati con ridotta attenzione alle profondità disponibili e ai possibili fenomeni di interrimento.

Il tema della gestione dei livelli del lago di Como è già oggetto di attenzione nell'ambito delle attività di competenza dell'Autorità di distretto idrografico del fiume Po ed è in tale ambito che la proposta di avvio di uno studio tecnico può certamente dare un significativo contributo.

Prendendo ad esempio quanto è già in atto per il lago Maggiore, appare utile la proposta di costituire un Tavolo di regolazione e sperimentazione, con la rappresentanza di tutti i soggetti pubblici a vario titolo coinvolti per gli aspetti idrologici, idraulici, ambientali, paesaggistici, naturalistici, economici e produttivi.

In merito alla delicata situazione dei livelli delle acque del lago di Como, il Ministero dell'ambiente precisa che la questione è già oggetto di attenzione da parte della competente Autorità di distretto. Infatti, ai sensi dell'articolo 63, comma 11, del decreto legislativo n. 152 del 2006, viene assegnato al Distretto idrografico del fiume Po il compito di

sovrintendere la gestione dei grandi laghi regolati.

Con l'istituzione dei distretti idrografici e l'avvio delle relative attività, il tema delle criticità stagionali dei livelli idrometrici del lago di Como è stato affrontato anche in occasione di recenti riunioni dell'Osservatorio permanente sugli utilizzi idrici del predetto Distretto idrografico, nel corso delle quali è emerso che l'Autorità distrettuale ha previsto una specifica attività di aggiornamento degli studi sulla regolazione e la gestione dei laghi prealpini, compreso il lago di Como.

Come dichiarato dall'Autorità di distretto, obiettivo dello studio sarà quello di approfondire tutti gli aspetti relativi alla regolazione, sia per laminare le piene che per sostenere le magre del fiume Po, e saranno valutati anche modelli gestionali che tengano conto delle esigenze locali.

Infine, il Ministero dell'ambiente evidenzia di aver chiesto all'Autorità di distretto del Po che rimetta quanto prima la progettualità che lo stesso intende sviluppare nell'ambito delle risorse che la legge finanziaria 2018 assegna e che sono per l'appunto finalizzate anche a tali attività.

ALLEGATO 3

**5-00243 Rospi: Realizzazione delle tratte stradali
Casamassima-Turi e Turi-Putignano.****TESTO DELLA RISPOSTA**

L'intervento oggetto dell'atto in discussione si riferisce all'adeguamento alla categoria C1, di cui al decreto ministeriale 5 novembre 2001, della SS 172 dei Trulli nel tratto compreso fra lo svincolo di innesto con la SS 100 (al chilometro 1+350) nei pressi del comune di Casamassima e l'abitato del comune di Putignano (al chilometro 17+400), esclusa la variante di Turi gestita direttamente dalla provincia di Bari per circa 13 chilometri.

Per quanto riferisce la società ANAS, tale intervento prevede anche il miglioramento funzionale del tratto di strada di penetrazione a Putignano (cosiddetta asta di penetrazione al centro abitato di Putignano) per circa 2,3 chilometri fino al chilometro 19+600 circa con uno sviluppo di 15,3 chilometri.

L'opera è inserita tra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale nonché nella convenzione stipulata tra ANAS e la regione Puglia. Inoltre, l'intervento è contenuto nel Piano pluriennale ANAS 2016-2020 per un importo di 57,5 milioni di euro, finanziato per 18,2 milioni a valere sulla delibera CIPE n. 29/2012 per 7,2 milioni e sulla n. 137/2012 per 11 milioni, e con ipotesi di finanziamento dal Fondo Unico ANAS per 39,3 milioni con appaltabilità 2019.

Infine, ANAS comunica che sono in fase di avvio le attività propedeutiche per la predisposizione della progettazione definitiva.

ALLEGATO 4

5-00245 Braga: Sul processo di fusione del Gruppo Ferrovie dello Stato e Anas.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Riprendo quanto espresso nella recente seduta presso la Commissione VIII, peraltro richiamata nell'atto in discussione, per ribadire che sull'ipotesi di fusione FS-ANAS il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta lavorando intensamente per dare una svolta ad una situazione sulla quale occorre intervenire con determinazione.

Parliamo infatti di realtà industriali che offrono servizi all'utenza e ai cittadini tutti, quindi attività con indubbi risvolti etici che vanno tenuti in debito conto nelle prossime valutazioni.

Come dichiarato dal Ministro Toninelli alla stampa proprio ieri, manca ancora qualche dato scientifico, qualche studio dei tecnici, ma non c'è alcun motivo per tenere insieme le due società.

Lavoriamo quindi anche a questo rinnovamento, approfondendo gli impatti organizzativi, produttivi, lavorativi, e consapevoli della necessità di una specifica norma.