



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 12

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

INTERROGAZIONI

72^a seduta (antimeridiana): mercoledì 26 marzo 2014

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 6 e <i>passim</i>
BLUNDO (M5S)	9
NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 4, 6
PANIZZA (Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE)	4
PEZZOPANE (PD)	8
SCIBONA (M5S)	5
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	10

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Gruppo Azione Partecipazione popolare: Misto-GAPP; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Nencini.

I lavori hanno inizio alle ore 9,05.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-00566, presentata dal senatore Panizza.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, in risposta all'interrogazione 3-00566, presentata in Commissione dal senatore Panizza, sottolineo che il decreto cui si fa riferimento ha disposto l'annullamento di alcune disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010. L'annullamento ha riguardato in particolare gli articoli 107, comma 2, e 109, comma 2, in relazione, quest'ultimo, alla tabella sintetica delle categorie contenuta nell'Allegato A del medesimo regolamento. È stato inoltre parzialmente annullato l'articolo 85, comma 1, lettera *b*), nn. 2 e 3.

Il senatore Panizza rileva che l'annullamento degli articoli sopra menzionati del regolamento di esecuzione del codice degli appalti comporta notevoli ricadute sul mercato degli appalti e comprometterebbe la garanzia di un'adeguata specializzazione e qualificazione professionale delle imprese che realizzano lavorazioni complesse quali le lavorazioni inerenti ai beni culturali; infatti, per effetto degli annullamenti disposti, le imprese generali qualificate nella categoria prevalente potrebbero partecipare a gare di affidamento di appalti che comprendano anche lavorazioni scorporabili di carattere specialistico ed eseguire direttamente dette lavorazioni, anche riconducibili a categorie che richiedono una particolare specializzazione e professionalità.

Sulla problematica sollevata dall'onorevole interrogante e sulla sua incidenza sul mercato delle imprese del settore degli appalti di lavori pubblici, il Governo si è impegnato, sin dal principio, a trovare soluzioni volte a superare la situazione di deregolamentazione venutasi a creare per effetto del disposto annullamento delle norme regolamentari sopra richiamate.

A tal fine, è stata introdotta, con provvedimento normativo d'urgenza, una disposizione di carattere transitorio, contenuta all'articolo 3, comma 9, del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 151, volta a mantenere regole certe di partecipazione al mercato degli appalti di lavori pubblici.

A seguito della rinuncia alla conversione del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 151, si è riproposta la necessità di un nuovo intervento normativo urgente; si è manifestata inoltre l'esigenza di introdurre con apposita disposizione di legge la salvezza degli effetti prodottisi e dei rapporti giuridici sorti sulla base delle disposizioni di cui al citato articolo 3, comma 9, del decreto-legge n. 151 del 2013.

Al riguardo si evidenzia che, nell'ambito del decreto-legge sull'emergenza abitativa approvato dal Consiglio dei ministri nella riunione del 12 marzo scorso, attualmente in corso di pubblicazione, è stata adottata, su iniziativa del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, una misura urgente volta a fronteggiare l'attuale situazione di deregolamentazione conseguente all'annullamento delle citate disposizioni regolamentari.

La misura è tesa ad evitare, oltre al disorientamento da parte delle stazioni appaltanti nel redigere i bandi di gara, una non adeguata esecuzione a regola d'arte delle lavorazioni connotate da un elevato grado di specializzazione.

PANIZZA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*). Signor Presidente, innanzitutto chiedo di poter avere il testo del decreto-legge sull'emergenza abitativa, approvato dal Consiglio dei ministri nella riunione del 12 marzo scorso.

In secondo luogo, ritengo che l'azione del Governo vada nella direzione da me auspicata, che è quella di garantire la qualità e la specificità di alcune lavorazioni che necessitano di procedure separate. Al di là dell'incertezza normativa (anzi vorrei dire della convulsione normativa) degli ultimi mesi, credo di poter stare tranquillo sull'orientamento politico del Governo.

Pertanto, mi dichiaro soddisfatto per la risposta del vice ministro Nencini, anche se non ho ben capito quanto la misura urgente, adottata dal Consiglio dei ministri il 12 marzo scorso, sia una misura provvisoria o definitiva. Auspico quindi che si possa fare chiarezza sul principio in base al quale le lavorazioni specialistiche devono avere una corsia differente e non possono essere confuse con altri tipi di lavorazioni, che viceversa richiedono una diversa attenzione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00592, presentata dal senatore Scibona e da altri senatori.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. In merito alla scelta del personale ANAS da impiegare per la realizzazione del tunnel del «Colle di Tenda» sono state chieste precise informazioni.

ANAS ha preliminarmente fatto presente che la costruzione del nuovo tunnel stradale costituisce un'opera di grande importanza e di notevole impegno tecnico, che consentirà di migliorare il collegamento tra il Piemonte, la Costa Azzurra e la valle della Roya in Francia.

Per la realizzazione di tale infrastruttura, che ricade, per circa la metà dello sviluppo della galleria, in territorio italiano e, per la restante parte, in

territorio francese, l'ANAS è stata designata dai due Paesi quale stazione appaltante unica.

L'intervento presenta notevoli complessità, tali da rendere necessaria la presenza di personale tecnico, altamente qualificato, dedicato in via esclusiva alle attività di gestione dell'appalto, nonché alla direzione, alla verifica e al controllo dei lavori.

La struttura territoriale dell'ANAS competente per la realizzazione dell'opera in questione è il compartimento per la viabilità del Piemonte, con sede a Torino. Ad oggi, tuttavia, il personale tecnico ivi presente risulta impegnato nelle attività di esercizio della rete in gestione e nella costruzione di nuove opere e, pertanto, non può essere completamente dedicato ai lavori per la realizzazione del Col di Tenda.

L'ANAS, considerati gli attuali stringenti vincoli normativi in materia assunzionale, ha ritenuto opportuno avvalersi di risorse interne per eseguire i suddetti lavori. Per tale motivo, il personale destinato alle citate attività è stato individuato all'interno di proprie strutture territoriali, limitrofe ai lavori da realizzare, in base all'esperienza e alle qualità professionali.

Tra i compartimenti prescelti vi è quello della viabilità per la Lombardia, con sede a Milano, che nel corso del 2013, avendo ultimato la costruzione di importanti infrastrutture, come la variante di Morbegno «dello Stelvio», la connessione tra la strada statale 36 e il sistema autostradale di Milano, dispone di risorse utilizzabili per la realizzazione dell'opera in argomento.

Ad integrazione di quanto sopra esposto, ANAS ha specificato che l'unico strumento contrattuale fruibile dalla società, per spostare unilateralmente il personale dalla sede di Milano al luogo di realizzazione dei lavori predetti, è quello della trasferta, che prevede il riconoscimento di una indennità giornaliera legata al periodo predeterminato di spostamento.

Per completezza d'informazione ANAS ha evidenziato che nelle fasi di rinegoziazione del vigente contratto era stata prevista una nuova regolamentazione della disciplina dell'istituto della «mobilità d'ufficio», in grado di rendere efficace e attuabile l'istituto del trasferimento di personale per ragioni tecniche. Tuttavia gli attuali vincoli normativi, derivanti dal citato decreto-legge n. 78 del 2010, hanno comportato il sostanziale blocco dei rinnovi contrattuali e, pertanto, ad oggi, il contratto nazionale non è stato modificato.

In ogni caso, ANAS evidenzia che, in relazione ai lavori in esame, la soluzione adottata risulta, anche da un punto di vista economico, più conveniente rispetto all'impiego di professionalità esterne.

SCIBONA (M5S). Signor Presidente, mi dichiaro assolutamente insoddisfatto per la risposta fornita dal rappresentante del Governo, anche perché a me risulta che, in realtà, il personale sia abbastanza libero, cioè potrebbe tranquillamente occuparsi dei lavori del cantiere del Colle di Tenda.

Per il resto, per fortuna non c'è ancora la mobilità di ufficio, altrimenti dovremmo mandare in giro queste persone a lavorare ovunque, senza neanche garantire loro una retribuzione tale da poter stare fuori casa. Per tali ragioni non mi ritengo soddisfatto; mi sarebbe piaciuto avere una risposta più approfondita anche riguardo ai 225.000 euro, che sembra siano oneri aggiuntivi per questo trasferimento di personale.

PRESIDENTE. Seguono le interrogazioni 3-00616 e 3-00617 sui rincari eccessivi dei pedaggi sulle autostrade A24 e A25, presentate rispettivamente dalla senatrice Pezzopane e dal senatore Favero e dalla senatrice Blundo e da altri senatori, cui il vice ministro Nencini risponderà congiuntamente.

NENCINI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Come già segnalato dal Presidente, rispondo congiuntamente alle interrogazioni a prima firma rispettivamente della senatrice Pezzopane e della senatrice Blundo in quanto gli atti convergono sul medesimo argomento.

Informo in via preliminare che i criteri per il calcolo dei pedaggi per la rete autostradale italiana vengono stabiliti da specifica normativa di settore recepita nelle convenzioni di concessione fra le società concessionarie autostradali ed il concedente.

Nel caso particolare, la tratta autostradale interessata dalle interrogazioni in esame è affidata in concessione alla società concessionaria Strada dei Parchi S.p.A., i cui rapporti con il concedente sono regolati dalla convenzione sottoscritta in data 18 novembre 2009, atto approvato con legge n. 191 del medesimo anno, efficace dal 29 novembre 2010 a seguito del recepimento, con atto sottoscritto in pari data tra Anas S.p.A. e Strada dei Parchi, delle prescrizioni di cui alla delibera CIPE del 13 maggio 2010.

La convenzione in oggetto unica sostituisce ad ogni effetto la precedente convenzione sottoscritta nel 2001 (naturalmente registrata). Giova ricordare che la concessione per la gestione e la costruzione in argomento è stata aggiudicata a seguito di gara europea in data il 1° ottobre 2001.

Per Strada dei Parchi S.p.A., come per ogni altra società concessionaria, con periodicità annuale, vengono riconosciuti, con decreto MIT-MEF, specifici incrementi tariffari, secondo un corrispondente contratto di concessione. L'adeguamento annuale non avviene in maniera discrezionale ma secondo procedure definite e specifiche.

Per Strada dei Parchi S.p.A. la revisione annuale delle tariffe di pedaggio, che avviene secondo una precisa formula e definita, ha come riferimento due delibere CIPE, e precisamente la n. 319 del 1996 e la n. 39 del 2007. Tra i parametri di riferimento rientrano i lavori eseguiti; in particolare i lavori realizzati da Strada dei Parchi per il triennio 2011-2013, che hanno concorso quindi alla determinazione dell'incremento tariffario sono. Ne do lettura: realizzazione di una viabilità a carattere urbano compianare all'autostrada A24 da viale Palmiro Togliatti alla barriera di Roma Est; riqualificazione dei dispositivi di ritenuta e della segnaletica in autostrada da via di Casal Bertone alla barriera di Roma Est e riqualificazione

degli impianti tecnologici delle gallerie S. Rocco, S. Domenico e Gran Sasso; impianto antincendio galleria Gran Sasso; sostituzione dei gruppi statici di continuità delle stazioni; realizzazione della rete aziendale per la gestione autostradale in tecnologia *Digital Mobile Radio*; interventi propeedeutici all'adeguamento sismico dei viadotti, ai sensi del decreto ministeriale del 14 gennaio 2008, segnatamente dei viadotti Sant'Onofrio, Le Campane, Palude, Cerchio, Collarmele. Ricordo, inoltre, che gli interventi di manutenzione sia ordinaria che straordinaria rientrano negli obblighi di convenzione e Strada dei Parchi S.p.A. ha eseguito nel triennio 2010-2012 interventi di manutenzione pari ad oltre 77 milioni di euro. Informo, altresì, che la società risulta in regola con il pagamento del canone di concessione e con il pagamento sul canone di sub concessione.

In merito, poi, alle concrete iniziative per la revisione dei pedaggi, si ricorda che l'Aiscat ha accolto la proposta del ministro Lupi e, quindi, dallo scorso febbraio e sino al 31 dicembre 2015, i pendolari godranno di una agevolazione tariffaria in abbonamento del 20 per cento. In particolare, può usufruire di questo sconto chi in un mese effettua 20 volte il percorso di andata e ritorno (40 tratte) su un tragitto definito da casello a casello per una tratta massima di 50 chilometri (50 andata e 50 ritorno). Lo sconto scende progressivamente dal 20 al 10 per cento al diminuire dei viaggi, sino alla soglia minima di 10 viaggi di andata e ritorno, sotto la quale è difficile essere definiti pendolari. Inoltre, evidenzio che è stato istituito un tavolo a cui partecipa, oltre al MIT e al MEF, anche l'Aiscat e l'Autorità di regolazione dei trasporti, per individuare soluzioni stabili per l'intero comparto autostradale.

In merito, poi, allo specifico quesito relativo alla pianificazione e progettazione delle opere, devo far presente che, analogamente a quanto avviene per tutte le società concessionarie, anche i lavori sulle autostrade A24 e A25, sono oggetto di precise procedure disciplinate da legge. In particolare, tutti gli enti interessati (Comuni, Regioni, organi statali competenti) sono tenuti ad esprimere il proprio parere per gli aspetti ambientali e storico-architettonici. Le opere vengono poi affidate mediante procedure previste dalla normativa vigente e dagli atti convenzionali.

La concessione è stata affidata con gara europea e, per quanto concerne i lavori, è previsto che siano eseguiti con affidamenti a terzi oppure infragruppo. La normativa vigente stabilisce che a terzi debba essere appaltato il 60 per cento dei lavori sull'intero periodo di concessione.

L'organo responsabile del controllo sulla congruità dei costi e sulla qualità è la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali presso il MIT.

Assicuro la Commissione tutta, gli interroganti e il suo Presidente, che il Governo continuerà a seguire con la massima attenzione la problematica evidenziata al fine di individuare, in accordo con il Ministero dell'economia, forme atte a calmierare gli adeguamenti tariffari futuri, tenendo comunque presente che ogni iniziativa in tal senso dovrà essere conforme al diritto comunitario senza violare, naturalmente, le norme sulla concorrenza.

PEZZOPANE (PD). Signor Presidente, ringrazio il vice ministro Nencini per la risposta, di cui mi dichiaro parzialmente soddisfatta, e cerco di spiegarne il perché. Naturalmente, quelle che vengono proposte in questa sede sono notizie puntuali e significative; tuttavia, la parziale insoddisfazione deriva dal fatto che l'attuale regolamentazione del settore delle tariffe autostradali appare inadeguata. Pertanto, mi chiedo se non sia il caso – e anzi sollecito il Governo in tal senso – che nell'ambito del tavolo di confronto richiamato dal vice ministro Nencini vengano riviste sia le normative vigenti sia le stesse convenzioni con le concessionarie autostradali per una modifica, anche parziale, delle stesse.

Per quanto riguarda specificamente la situazione delle autostrade abruzzesi oggetto dell'interrogazione, nell'ultima verifica relativa agli aumenti si è registrato un incremento delle tariffe dell'8,28 per cento. Se si considera che la media in Italia è stata del 3,9 si capisce quanto l'aumento sia stato cospicuo e importante. Peraltro, l'Abruzzo è una Regione che ha una linea ferroviaria assolutamente obsoleta e inadeguata, ragion per cui si è costretti a utilizzare l'auto privata o il mezzo pubblico, comunque sempre un mezzo su strada (pensiamo anche al traffico per Roma, la capitale). Quindi, l'aumento pesa sulle tasche degli abruzzesi in maniera significativa.

Ho apprezzato l'azione del Ministro, che peraltro ho sollecitato con numerose lettere, anche in riferimento ad un trattamento specifico per i pendolari. Al riguardo approfitto della disponibilità e della presenza del vice ministro Nencini per sollevare un problema. Innanzitutto, la tratta individuata di 50 chilometri esclude, ad esempio, il pendolarismo per Roma. Si tratta, infatti, di una tratta molto ridotta, che non rappresenta il pendolarismo massiccio degli abruzzesi. Peraltro, il riferimento ai 50 chilometri è tassativo, senza aggiustamenti. Cito alcuni esempi: la tratta Teramo-Pescara, che è di 50,4 chilometri, che era esclusa, ma poi è stata fortunatamente ricompresa nelle agevolazioni; la tratta Carsoli-L'Aquila, di 50,5 chilometri, frequentatissima da studenti universitari o lavoratori, che devono utilizzare l'automobile perché non c'è il treno.

Approfitto, dunque, di questa sede per sollecitare il Governo ad utilizzare quel tavolo anche per effettuare una verifica delle leggi e delle convenzioni e per ascoltare gli enti locali e gli utenti. Al riguardo sottolineo che decine di Comuni (tutti quelli della Marsica, della Valle Peligna, di Sulmona e della Provincia de L'Aquila) hanno fatto delibere contro gli aumenti; quindi, vi è una protesta anche istituzionale.

Inoltre, chiedo al Governo se si può, nella fase di avvio delle agevolazioni tariffarie ai pendolari, aggiustare per eccesso il limite previsto di 50 chilometri per evitare di sfavorire i cittadini di un territorio solo perché il casello dista 50,3 chilometri e non 50 chilometri.

Rivolgo, dunque, una proposta concreta che rappresenterebbe un importante segnale per aiutare gli utenti ad affrontare le spese quotidiane con minor peso e minori oneri.

BLUNDO (M5S). Signor Presidente, anch'io mi dichiaro non del tutto soddisfatta. Infatti, il vice ministro Nencini ha risposto in parte ad alcune domande che avevo rivolto nell'interrogazione a mia firma e ha chiarito i criteri degli aumenti e anche quali sono state le opere di ammodernamento. Premetto che il principio in sé, secondo il quale l'aumento avviene qualora le autostrade non siano trafficate (perché così è stato stabilito in precedenza), è a mio avviso inadeguato alla situazione, perché in alcuni casi il minore uso delle autostrade è dovuto alla crisi economica. Forse questo non è il caso specifico della cosiddetta Autostrada dei parchi, ma riguarda altre autostrade italiane. Ritengo, quindi, che tale principio andrebbe riconsiderato.

Per quanto riguarda l'autostrada A24, sottolineo che noi paghiamo per i lavori eseguiti sulle complanari di Roma, pur non utilizzandole. Nella mia interrogazione, infatti, avevo chiesto se si intenda in qualche modo intervenire al riguardo, giacché si sta facendo pesare su tutti i cittadini abruzzesi la realizzazione di opere che riguardano strettamente la capitale.

Inoltre, nell'interrogazione ho chiesto se e come si intende intervenire per rivedere i parametri per la determinazione degli sconti per i pendolari in riferimento ai 50 chilometri di percorrenza, in quanto risultano – come poc'anzi evidenziato anche dalla collega Pezzopane – non corrispondenti e adeguati ad un reale risparmio per i pendolari. In questo senso, pertanto, diventa un risparmio virtuale e non reale (tra l'altro, vengono conteggiati non solo i chilometri reali, ma anche quelli virtuali). Si pone, dunque, un problema che andrebbe affrontato.

Mi aspettavo una risposta per capire come si intende intervenire per rivedere il sistema di calcolo di queste tariffe.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 9,30.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

PANIZZA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

con il decreto del Presidente della Repubblica 30 ottobre 2013 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 280 del 2013) è stato parzialmente acconto un ricorso presentato dall'Associazione delle grandi imprese (AGI), per l'annullamento di alcune disposizioni del regolamento di esecuzione ed attuazione del codice dei contratti pubblici di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010 che hanno disciplinato, fino ad oggi, l'accesso alle gare delle imprese;

il sistema nazionale degli appalti pubblici si fonda su un sistema di qualificazione (attestazioni SOA – Società organismo di attestazione) che distingue le lavorazioni in opere generali e opere specializzate;

all'interno di tale distinzione, vi sono alcune lavorazioni che in ragione della loro rilevanza sono definite «a qualificazione obbligatoria». Tale definizione comporta che, allorquando una delle lavorazioni superi determinati importi (segnatamente il 10 per cento del valore dell'appalto o i 150.000 euro), essa dovrà essere realizzata solamente da imprese appositamente qualificate (con idonea attestazione SOA);

ancora, all'interno delle opere specializzate sono individuate categorie «altamente specializzate» (cosiddette SIOS) per le quali sono necessari lavori o componenti di notevole contenuto tecnologico o di rilevante complessità tecnica. Tale definizione comporta che, allorquando una delle lavorazioni superi determinati importi (il 15 per cento del valore dell'appalto), sono introdotti limiti al subappalto, consentito in misura non superiore al 30 per cento con conseguente ricorso ad un raggruppamento di imprese specialistiche (cosiddetta ATI obbligatoria);

le grandi imprese, con il loro ricorso accolto, hanno contestato un sistema in cui ci sono troppe lavorazioni a qualificazione obbligatoria (46 sono a qualificazione obbligatoria e 24 «superspecializzate») e, sulla base di questo assunto, hanno lamentato un sistema a loro sfavorevole, per il quale erano costrette a coinvolgere in raggruppamento altre imprese, oppure a ricorrere a subappalti, laddove esse non avessero avuto i requisiti necessari per partecipare alle gare di appalto;

il nuovo decreto del Presidente della Repubblica 30 ottobre 2013, dunque, ha abrogato tali disposizioni, con il conseguente venir meno dell'obbligo per le grandi imprese di ricorrere al raggruppamento con altre imprese oppure al subappalto per eseguire qualsiasi delle categorie indicate quali scorporabili a qualificazione obbligatoria. Ciò permette, ora, alle imprese appaltatrici principali, in possesso della qualificazione nella

sola categoria prevalente, di eseguire tutte le lavorazioni in proprio, pur non essendo in possesso delle qualificazioni (attestazioni SOA) nelle specifiche attività oggetto dell'appalto e relative alle opere specializzate;

in particolare, il decreto del Presidente della Repubblica 30 ottobre 2013 ha abrogato l'articolo 107, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010 che elencava le cosiddette categorie superspecialistiche SIOS e l'articolo 109, comma 2, lasciando in vigore il principio più generale del comma 1 del medesimo articolo 109, che consente alle imprese appaltatrici (grandi imprese in possesso della qualificazione nella categoria prevalente dell'appalto) di eseguire tutte le lavorazioni in proprio, senza dover dimostrare di aver mai direttamente svolto in proprio lavori analoghi, né dare prova di capacità tecnica ed organizzativa (non essendo in possesso delle qualificazioni SOA nelle specifiche attività oggetto dell'appalto e relative alle opere scorporate);

oltre alle citate norme, il decreto del Presidente della Repubblica 30 ottobre 2013 ha abrogato il comma 1, lettera b), n. 2) e n. 3), dell'articolo 85, che prevede limitazioni in ordine alla possibilità, ai fini dell'ottenimento dell'attestato SOA, di utilizzare i certificati per l'esecuzione di lavori da parte delle imprese appaltatrici principali per i lavori che le imprese non hanno eseguito in proprio, ma gestito in subappalto;

l'abrogazione di tali norme consentirà, quindi, alle imprese di grandi dimensioni di ottenere le qualificazioni per lavori che non hanno eseguito, non solo senza dover dimostrare le capacità tecniche per eseguirli, ma anche acquisendo in tal modo requisiti per la partecipazione a futuri appalti autonomamente, qualora il quadro normativo dovesse subire ulteriori modifiche o ripristini dello status quo;

la situazione che si è venuta a creare con l'emanazione del decreto desta forti preoccupazioni, in quanto le stazioni appaltanti non sapendo come agire potrebbero bloccare gli appalti in corso,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo per quanto di propria competenza possa attivarsi per una sospensione dell'efficacia del decreto del Presidente della Repubblica, quantomeno fino alla valutazione delle effettive conseguenze a cui potrebbe condurre l'integrale stravolgimento del sistema degli appalti pubblici;

in alternativa, quali urgenti iniziative intenda adottare affinché l'affidamento dei lavori sia dato ad imprese (ad esempio installatori di impianti e restauratori) che abbiano le idonee qualifiche. Infatti, mentre un ridimensionamento del numero delle categorie a qualificazione obbligatoria o delle categorie altamente specializzate può essere preso in esame, non si può, invece, prescindere dall'esigenza di coinvolgere negli appalti pubblici imprese che abbiano capacità tecniche e specialistiche;

se, infine, non ritenga che liberalizzare completamente il subappalto non rischi di incentivare altre forme di affidamento a terzi (quali lavoro autonomo, comando di personale, ma anche forme di «lavoro nero»), senza garanzie di controllo, oltre che sulla qualità, anche sulla legalità de-

gli affidamenti, a discapito di qualità, sicurezza, regolarità, rischio di infiltrazioni malavitose.

(3-00566)

SCIBONA, AIROLA, SERRA, PEPE, BLUNDO, CIOFFI, VACCIANO, CAPPELLETTI, LEZZI, COTTI, BOCCHINO, PAGLINI, CASTALDI, BOTTICI, ENDRIZZI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il passaggio attraverso il colle di Tenda si inserisce in una direttrice nord-sud che consente il collegamento diretto della pianura Padana (province di Cuneo e Torino) con la Costa Azzurra e la costa ligure attraverso le propaggini occidentali delle Alpi Marittime lungo la valle Verme-nagna (in Italia) e la valle della Roya (in Francia): in particolare, mediante la strada statale 20 si raggiunge il colle di Tenda in direzione sud per poi proseguire in Francia lungo la RN204 dopo aver superato la galleria di valico e il confine;

il collegamento fa parte dell'itinerario europeo E74 e consente di unire il capoluogo piemontese con Ventimiglia e la Costa Azzurra;

su impulso della Commissione intergovernativa per il miglioramento dei collegamenti franco-italiani nelle Alpi del Sud (CIG) è stato redatto, e successivamente approvato, il progetto per la realizzazione del nuovo tunnel del colle di Tenda;

la stazione appaltante di tale opera risulta essere ANAS SpA (Azienda nazionale autonoma delle strade), società statale ad intero capitale pubblico;

per stessa dichiarazione di ANAS SpA, sul proprio sito Internet, i tempi previsti per la realizzazione dell'opera sono pari a circa 7 anni;

considerato che:

ANAS si avvale di uno staff tecnico addetto al controllo dei lavori, che svolge ulteriori mansioni di verifica e supervisione che la legge impone alle stazioni appaltanti;

agli interroganti risulta che fino a poco tempo fa lo staff tecnico era composto da personale dipendente del compartimento di Torino di ANAS, attualmente invece è stato incaricato personale proveniente dai compartimenti della regione Lombardia, in particolare da quello di Milano;

a parere degli interroganti tale scelta comporta sicuramente maggiori oneri per la trasferta dei lavoratori (viaggio con auto di servizio, spese di vitto e alloggio, indennità di trasferta, eccetera) quantificabili in circa 225.000 euro in più per tutta la durata dei lavori,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa, ed in caso negativo se intenda attivarsi per esserne edotto;

quali siano i criteri per cui è stata compiuta la scelta di incaricare nuovo personale del compartimento di Milano e come questa sia giustificabile a fronte di maggiori oneri per le già scarse finanze pubbliche;

se non ritenga di attivarsi presso l'ANAS SpA per ripristinare la situazione originaria che vedeva impiegato personale del compartimento di Torino, altamente esperto e professionalmente qualificato.

(3-00592)

PEZZOPANE, FAVERO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

dal 1° gennaio 2014 sono scattati i rincari delle tariffe autostradali approvati con decreti interministeriali dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze con aumenti diversificati;

a fronte di un aumento medio del 3,9 per cento come riportano i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture, le tratte autostradali abruzzesi A24 e A25, gestite dalla società Autostrada dei parchi SpA, costano l'8,28 per cento in più; risulta il rincaro più alto di tutta la rete autostradale nazionale che, per giunta, viene applicato a una delle tratte già più costose e meno servite in Italia;

sulle due tratte autostradali, ovvero L'Aquila-Roma e la diramazione per Pescara si arriverà a pagare, a seconda del casello di ingresso e di uscita, tra i 10,90 e i 13,40 euro. Un balzello eccessivo, anche in considerazione della difficile crisi economica che il nostro Paese sta attraversando, che ricadrà soprattutto sui numerosi pendolari che quotidianamente si spostano lungo tale asse viario per motivi di lavoro e di studio non potendo contare su un'efficiente servizio ferroviario, viste le pessime condizioni della rete ferroviaria;

considerato che come si evidenzia in una nota del Ministero gli incrementi dei pedaggi autostradali «lievemente superiori alla media sono stati comunque riconosciuti a quei concessionari impegnati nella realizzazione di opere di rilevante interesse per lo sviluppo del Paese»,

si chiede di sapere:

per quale ragione si consenta un aumento diversificato dei pedaggi autostradali e per quale motivo rispetto ad un aumento medio nazionale del 3,9 per cento in Abruzzo si sia raggiunto il picco dell'8,28 per cento;

quali siano «gli interventi di rilevante interesse per lo sviluppo del Paese» tali da dover giustificare un rincaro pari all'8,28 per cento sulle autostrade abruzzesi;

se gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria in corso sulle tratte in questione non rientrino tra gli obblighi del concessionario;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno ed urgente ritirare il provvedimento che ancora una volta penalizza l'Abruzzo e rivedere le tariffe sulla base della reale offerta dei servizi;

se non ritenga opportuno intervenire per far sì che sui pedaggi autostradali vengano previsti sconti o abbonamenti per i tanti pendolari che quotidianamente si spostano lungo la rete autostradale per motivi di lavoro e studio.

(3-00616)

BLUNDO, SCIBONA, MANGILI, FUCKSIA, BERTOROTTA, CATALFO, BENCINI, CASTALDI, PUGLIA, CAPPELLETTI, BIGNAMI, BATTISTA, CIOFFI, BUCCARELLA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il settore autostradale italiano è oggetto dai primi anni '90 di profonde modifiche sia nella regolamentazione che negli assetti proprietari;

il meccanismo di rivalutazione delle tariffe risulta essere, nonostante gli sforzi compiuti in passato, ancora fortemente sbilanciato in favore dei concessionari, essendo calcolato sulla base dei dati dell'inflazione, del traffico previsto e della qualità del servizio, senza che sia prevista alcuna possibilità per lo Stato di rivalersi in caso di inadempienze da parte dei concessionari e soprattutto senza alcun collegamento dell'adeguamento delle tariffe all'effettivo miglioramento dei servizi;

considerato che:

a decorrere dal 1° gennaio 2014, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale n. 486 del 31 dicembre 2013, è intervenuto l'ennesimo aumento dei pedaggi autostradali che ha interessato le diverse tratte in misura percentuale media pari al 3,9 per cento, raggiungendo il picco sulla autostrada dei Parchi (tratte A24, Roma-L'Aquila-Teramo e A25 Pescara-Torano) dove si è registrato addirittura un incremento dell'8,28 per cento. Tale aumento, da dichiarazioni della società gerente, sarebbe per lo più destinato al recupero dei costi di costruzione delle complanari di Roma, costituite, nello specifico, da due nuove carreggiate esterne all'autostrada A24, tra lo svincolo di via P. Togliatti e la barriera di Roma est, riservate evidentemente all'uso sostanzialmente esclusivo dei cittadini romani e non soggette ad alcun canone di pedaggio;

le convenzioni stipulate tra ANAS e società concessionarie prevedono che queste ultime siano tenute a corrispondere un canone proporzionale ai pedaggi riscossi, nonché a versare una percentuale sugli extra profitti generati dalle attività commerciali sulla rete autostradale. Tra tali attività, definite collaterali, rientra l'esercizio di tutte quelle iniziative di rilevanza economica che si svolgono all'interno delle aree di servizio, quali ristorazione, vendita carburanti ed attività pubblicitarie. Non essendovi una regolamentazione definita, i relativi proventi sono sicuramente molto cospicui e sarebbe auspicabile avere la pubblicazione della relativa rendicontazione;

inoltre agli interroganti risulta, da alcune dichiarazioni rilasciate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi all'emittente radiofonica «Radio 24», che il competente Dicastero stia «lavorando ad un meccanismo di abbonamenti per i pendolari» finalizzati a contenere il disagio economico prodotto su questa categoria dagli aumenti. Sempre alla stessa emittente radio il Ministro ha anche precisato che il «meccanismo in vigore, basato su norme e contratti di concessione potrà essere rivisto» e quindi se ne riconosce il danno ai cittadini e lavoratori già vessati dalla situazione di crisi,

si chiede di sapere:

attraverso quali criteri siano stati autorizzati gli aumenti tariffari e quale sia la specifica incidenza proporzionale delle diverse componenti che hanno determinato la rivalutazione delle tariffe;

quali siano le opere di ammodernamento autostradale realizzate dalla società Autostrada dei parchi e se la stessa risulti in regola con il versamento del canone, proporzionale ai pedaggi riscossi, previsto dalla relativa convenzione, nonché di quelli annui percentualmente previsti sugli extra profitti generati dal concessionario per lo svolgimento delle attività commerciali sulla rete autostradale;

quali iniziative concrete stiano adottando i Ministri in indirizzo, ognuno per le proprie rispettive competenze, al fine di procedere alla revisione del meccanismo di calcolo dei pedaggi autostradali, anche attraverso l'istituzione, nelle sedi ministeriali, di un tavolo permanente di confronto con le società concessionarie e le associazioni dei consumatori;

quale sia la ragione per cui i cittadini che percorrono un tratto effettivamente non soggetto ad alcuna miglioria debbano vedersi addebitati i costi delle opere al servizio di altri cittadini ai quali non viene chiesto alcun contributo;

se la pianificazione e progettazione delle opere di miglioria in ogni caso addebitate direttamente agli utenti siano state oggetto di discussione pubblica con enti ed associazioni rappresentativi degli interessi degli utenti che oggi sono chiamati a sostenerne il costo;

se la realizzazione di tali opere sia stata assegnata ad aziende a seguito di apposite procedure ad evidenza pubblica o viceversa tramite affidamento diretto;

quale sia l'organo responsabile del controllo sulla congruità dei costi e sulla qualità delle realizzazioni.

(3-00617)

