



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 19

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

INTERROGAZIONI

101^a seduta (antimeridiana): mercoledì 24 settembre 2014

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 6
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	3, 4
LUCIDI (M5S)	4
MIRABELLI (PD)	6
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	7

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: SCpl; Misto: Misto; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti
Del Basso De Caro.*

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 3-00915, presentata dal senatore Lucidi e da altri senatori.

DEL BASSO DE CARO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, in risposta a quanto riportato dagli onorevoli interroganti, devo premettere che il Registro Italiano Dighe (RID) è stato soppresso e i compiti, le funzioni e il personale sono stati trasferiti alla Direzione generale dighe del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), la quale ha fornito dettagliate informazioni in merito alle dighe di Amelia.

Tali dighe – denominate Rio Grande e La Para – sono entrambe di epoca presumibilmente medioevale e, ad oggi, completamente «interrite», cioè il serbatoio non contiene più acqua ma solo terreno, depositato dal trasporto solido del torrente nel corso dei decenni.

Dunque, tali opere non sono più assimilabili a dighe, il cui potenziale pericolo è il rilascio incontrollato di un volume d'acqua che può improvvisamente investire i territori e gli insediamenti posti a valle, anche a grande distanza. Esse sono invece assimilabili ad un'opera idraulica (briglia) o a un semplice muro di sostegno, pertanto i rischi sono più limitati.

Mi preme precisare che mentre l'autorità di controllo per le grandi dighe è il MIT, per quest'altro tipo di opere la competenza è di Regione e Provincia. Entrambe le dighe di Amelia rientrano quindi nel secondo caso, tanto più che la cosiddetta diga di Rio Grande sostiene la strada provinciale di accesso ad Amelia.

Per quanto riguarda, poi, il possibile progetto di recupero dell'originaria funzione di accumulo di acqua, da realizzarsi previa rimozione dei sedimenti a ridosso delle opere, essa non può ritenersi convenientemente fattibile per motivi tecnici, come di fatto evidenziato dai senatori interroganti. Difatti, si tratta di opere antiche, i cui requisiti prestazionali sono largamente insufficienti rispetto a quelli stabiliti dalla normativa speciale in materia di dighe. L'adeguamento delle opere richiederebbe investimenti sproporzionati al possibile utilizzo della risorsa idrica. Inoltre, l'esercizio in sicurezza di una diga comporta oneri elevati (vigilanza, strumentazione,

personale tecnico di controllo e ispezione, e quant'altro) tali da rendere non economica la gestione dei due modesti invasi.

Ciò premesso, venendo ai singoli quesiti preciso che: la dismissione è stata già effettuata, avendo il MIT riconosciuto che le opere non sono assimilabili a dighe, in quanto completamente «interrite». Per tale motivo non necessitano interventi di demolizione parziale e/o totale; la responsabilità è per legge attribuita alla Regione, in quanto soggetto concedente l'uso delle acque, e alla Provincia per delega, in particolare per quanto attiene alla sicurezza della strada; pertanto, alle suddette amministrazioni competono le verifiche sulla sicurezza delle opere, in particolare la stabilità della strada in condizioni di carico sismico, come previsto dalle norme tecniche per le costruzioni (2008); nessun progetto di dismissione è necessario, non essendo le opere classificabili dighe in quanto prive di un significativo volume di acqua da regolare.

LUCIDI (*M5S*). Ringrazio il sottosegretario Del Basso De Caro per la disponibilità e per la risposta.

Il rischio da noi rilevato in merito alla vicenda era connesso semplicemente all'incertezza sul futuro delle strutture in oggetto. Abbiamo anche valutato, ovviamente il fatto che le strutture delle ex dighe, chiamiamole così, potessero in questo periodo essere sottoposte non tanto ad un rischio idraulico quanto ad un rischio statico dovuto alla presenza di una enorme quantità di sedimenti, soprattutto a causa della presenza della strada.

Mi dichiaro soddisfatto della sua risposta. Accolgo con favore le indicazioni che ci ha fornito, in base alle quali dovremo continuare a seguire con attenzione questa vicenda rivolgendoci alle nostre istituzioni territoriali.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01139, presentata dal senatore Mirabelli.

DEL BASSO DE CARO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, in risposta a quanto evidenziato dall'onorevole senatore, premetto che l'aeroporto di Milano-Bresso «G. Clerici» è un aeroporto civile in gestione diretta di ENAC, destinato a voli turistici e situato nel territorio comunale di Bresso, ai confini dei comuni di Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo, in un'area facente parte del Parco Nord Milano. Le strutture dell'aeroporto ospitano l'Aero Club Milano e l'Aero Club Bresso. L'Aero Club Milano, sodalizio con una lunga tradizione sportiva iniziata negli anni Venti del secolo scorso come scuola di addestramento di piloti civili e militari, è presente con una flotta composta da 24 aeroplani. L'Aero Club Bresso, nato nel 2012, è federato all'Aero Club d'Italia con una flotta di 3 aeroplani.

Devo altresì premettere che l'ENAC, vigilato dal MIT, gode di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria per lo svolgimento delle materie di propria competenza, in ottemperanza al decreto legislativo n. 250 del 25 luglio 1997. Tra tali

materie rientrano la gestione e l'affidamento dei beni del demanio aeronautico dello Stato, attraverso l'istituto della concessione, in base alla normativa di settore, tra cui il Codice della navigazione.

In merito ai singoli quesiti posti, evidenzio che l'ENAC, in seguito alla scadenza dei titoli concessori a suo tempo rilasciati dalla Direzione aeroportuale della Lombardia relativi a singole porzioni dell'aeroporto, ha comunicato ai concessionari l'intendimento di indire procedure pubbliche selettive e concorrenziali per l'affidamento in concessione dei beni disponibili all'interno del sedime aeroportuale di Milano Bresso. Tali procedure, pertanto, riguardano non già la gestione totale dello scalo, che al momento rimane in capo all'ENAC, quanto l'affidamento di porzioni di esso.

Quanto alla necessità manifestata dall'Ente di prevedere procedure di affidamento concorrenziali, questa discende dalle prescrizioni comunitarie e nazionali in materia ed è stata ribadita anche in una recente disposizione del Direttore generale del medesimo ENAC; tale modalità di affidamento, infatti, garantisce maggiore trasparenza dell'azione amministrativa, pubblicità, parità di trattamento dei concorrenti e la non discriminazione tra operatori, oltre ad essere in linea con i prevalenti orientamenti giurisprudenziali, che configurano il rinnovo automatico dei titoli concessori come illegittimo.

In ordine, poi, allo stato di attuazione delle attività previste nel Protocollo di intesa del 1997, tese a conciliare sia le esigenze dell'attività aviatoria svolta sullo scalo che la compatibilità fra l'aeroporto, il limitrofo centro abitato di Bresso e il Parco Nord, riferisco quanto riportato da ENAC: lo studio di fattibilità, elaborato per valutare la possibilità di ricollocare l'aeroporto in altra località, ha evidenziato che non esistono nel territorio della Provincia di Milano aree idonee; gli interventi previsti nel piano di riassetto dell'aeroporto elaborato da ENAC sono stati tutti realizzati, ad eccezione della recinzione aeroportuale, il cui progetto è in fase di approvazione; gli adempimenti amministrativi per la cessione al Parco Nord di aree del sedime aeroportuale non più funzionali all'attività aviatoria sono tuttora in corso; la dismissione dell'attività elicotteristica presente sul lato ovest del sedime (area prossima al centro abitato di Bresso) è stata portata a termine, con successiva ricollocazione dell'eliporto nell'area est; lo studio di fattibilità per l'ipotesi di ricollocazione di tutta l'area *land-side* dell'aeroporto, dal lato ovest al lato est del sedime, con conseguente possibile cessione al Parco Nord delle aree ad ovest liberate, non è stato ancora avviato.

Infine, in merito al possibile inserimento nei bandi di concessione della realizzazione di opere aggiuntive rispetto a quelle attuali, evidenzio, sempre sulla base delle informazioni rese dall'Ente, che i medesimi bandi avranno ad oggetto unicamente l'assegnazione dei singoli beni appartenenti al demanio aeronautico, e non riguarderanno né la realizzazione di opere aggiuntive né la definizione di nuovi servizi eliportuali, escludendo la possibilità che vengano realizzati nuovi progetti di utilizzo dell'infrastruttura idonei, per loro natura, a incidere o modificare la destinazione

d'uso dei singoli beni demaniali e dell'infrastruttura aeroportuale nel suo complesso.

Sulla base di tali considerazioni complessive e tenuto conto, peraltro, che la questione è stata oggetto di indagine da parte della Autorità giudiziaria competente, concludo rassicurando l'interrogante che il MIT continuerà a seguire l'evoluzione della vicenda con la massima attenzione, a garanzia del rispetto delle norme e del migliore utilizzo e gestione dei beni dello Stato.

MIRABELLI (*PD*). La ringrazio per la sua risposta esauriente, convincente e rassicurante e mi dichiaro pienamente soddisfatto.

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

I lavori terminano alle ore 9,20.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

LUCIDI, MOLINARI, SERRA, FUCKSIA, FATTORI, SIMEONI, MORRA, SCIBONA, MORONESE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il registro italiano dighe (RID) è stato istituito dall'art. 91 del decreto legislativo n. 112 del 1998, e disciplinato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 136 del 2003 quale ente pubblico non economico, dotato di autonomia gestionale e soggetto alla vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, cui sono demandati compiti di vigilanza sulla costruzione e sull'esercizio delle grandi dighe (circa 545 dighe di altezza superiore a 15 metri ovvero con volume di invaso superiore a 1.000.000 metri cubi) nonché sulle condotte forzate con dighe a monte. Il registro provvede, ai fini della tutela della pubblica incolumità, all'approvazione tecnica dei progetti e alla vigilanza sulla costruzione e sulle operazioni di controllo spettanti ai concessionari delle dighe di dimensioni rilevanti. Inoltre ad esso è affidato il compito di predisporre la normativa tecnica in materia e fornire consulenza, assistenza e perizia tecnica specialistica in favore di soggetti pubblici e privati. Il Ministro delle infrastrutture esercita funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo sull'attività del registro, avvalendosi di una apposita Direzione generale del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli affari generali;

la distinzione tra piccole e grandi dighe è fissata convenzionalmente sulla base dei valori dell'altezza dello sbarramento e del volume di invaso. I criteri ed i limiti di separazione fra le varie classi possono di conseguenza variare in relazione ai diversi ambiti presi in esame. Le Regioni provvedono all'approvazione tecnica ed alla vigilanza sugli sbarramenti di altezza inferiore a 15 metri o che determinano un volume di invaso inferiore a 1.000.000 metri cubi (piccole dighe);

considerato che:

con ordinanza del capo del Dipartimento della protezione civile n. 139 del 9 gennaio 2014 è stata nominata la Direzione generale per le dighe quale amministrazione competente agli interventi di messa in sicurezza delle dighe di: Figoi e Galano (Liguria); Zerbino e La Spina (Piemonte); Sterpeto (Lazio); La Para e Rio Grande (Umbria); Molinaccio (Marche); Muraglione, Montestigliano e Fosso Bellaria (Toscana); Pasquasia e Cuba (Sicilia); Gigliara Monte (Calabria);

in virtù di tale ordinanza l'attuale commissario delegato consegna la documentazione tecnica comprensiva di relazione relativa a tutte le di-

ghe citate e contestualmente destina le risorse disponibili in ragione di 1.865.271,31 euro per le finalità future;

l'ordinanza decreta inoltre che le Regioni, entro un termine di 45 giorni, dovranno manifestare interesse al mantenimento della struttura di competenza, essendo nel caso avverso prevista la dismissione delle strutture, nel qual caso la Direzione dighe provvede ad elaborare valutazioni tecnico-economiche necessarie alla successiva fase di progettazione esecutiva e definitiva;

considerato inoltre che l'ordinanza di fatto ha avviato la pratica di dismissione, per quanto riguarda la gestione, delle citate dighe chiamando così in causa le Regioni che entro un breve lasso di tempo devono decidere se assumersene la responsabilità;

considerato infine che:

per la sola diga di Amelia (Terni) sono state inviate agli interroganti segnalazioni di preoccupazione da parte della popolazione anche in merito ad un possibile progetto di recupero del Grande Rio, denominato progetto LIFE, in quanto esso non ripristinerebbe lo stato del bacino così come era, la sua funzionalità e fruibilità da parte della comunità e prospetterebbe un impaludamento con una stagionalità dell'invaso che d'estate difficilmente potrebbe ospitare acqua. Inoltre non interverrebbe a rimuovere il principale fattore di criticità sulla stabilità della diga stessa, ovvero la spinta propulsiva provocata dal fango;

in particolare per la diga di Amelia esiste un evidente sottile confine di competenze, insistendo sulla stessa le competenze della Regione Umbria sulla strada ex 205 Amerina, del Ministero delle infrastrutture per la diga stessa e della Regione sulla gestione del bacino idrico;

a parere degli interroganti la Regione dovrebbe manifestare il proprio interesse per la gestione di una delle due antiche dighe del Rio Grande, quella del Ponte vecchio su cui passa la strada provinciale Amerina, considerato che senza un impegno da parte dell'ente, l'opera verrà dismessa,

si chiede di sapere:

quali saranno le modalità utilizzate nell'eventuale fase di dismissione delle dighe anche nell'ottica di garantire una corretta divisione delle responsabilità;

se per la fase di declassificazione siano previste opportune analisi e verifiche di sicurezza delle strutture e dell'impatto ambientale, considerando inoltre che alcune strutture insistono in zona sismica;

quale sia l'*iter* e lo stato di avanzamento dei progetti di dismissione nonché le relative tempistiche previste, non essendo indicata nell'ordinanza alcuna scadenza;

se il Governo, per quanto di propria competenza, intenda attivarsi presso l'amministrazione competente al fine di verificare l'effettivo interesse delle Regioni, considerato che nel caso della diga di Amelia questa rimarrà comunque un profilo di competenza della Regione stessa a prescindere dall'esito della vicenda;

se i progetti di dismissione prevedano l'opportuno ripristino dei luoghi nelle condizioni pre-fermo nonché la destinazione idonea dei fanghi presenti nell'invaso.

(3-00915)

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

si è appreso dagli organi di stampa che Enac intende indire una gara pubblica per affidare la gestione dei beni appartenenti al demanio aeronautico dell'aeroporto di Bresso (Milano);

considerato che:

a giudizio dell'interrogante in questo modo si è scelto di annullare la procedura avviata per rinnovare le concessioni oggi in capo all'Aeroclub di Milano che opera da anni *in loco* e, oltre al campo volo, gestisce la scuola di volo;

la scelta è dettata dalla valutazione di Enac della necessità di indire la gara per non violare gli obblighi derivanti delle normative nazionali e comunitarie;

considerato inoltre che:

il campo volo è collocato all'interno del «Parco Nord», parco regionale lombardo;

negli ultimi anni, a partire dal 1997, si è definito un protocollo di intesa che ha comportato la cessione di una parte delle aree di pertinenza dell'aeroporto al Parco Nord;

lo stesso protocollo per garantire il minor impatto possibile della struttura sul parco e sul vicino centro abitato ha portato allo spostamento della piattaforma per l'elisoccorso e altre strutture funzionali dell'aeroporto;

tutti gli enti locali interessati e la stessa Regione Lombardia hanno rigettato il progetto di collocare nella zona un *hub* elicotteristico funzionale a creare una linea di trasporto che colleghi Milano e altre città lombarde all'aeroporto di Malpensa;

visto il tema di Expo 2015, il Parco Nord sarà sede di iniziative che valorizzeranno la biodiversità presente nel parco;

constatato che:

la notizia della scelta di Enac ha suscitato preoccupazione in chi, associazioni ed enti locali, teme che possa essere ripristinato in vista di Expo il progetto di *hub* elicotteristico;

per questa ragione serve la massima chiarezza sulle ragioni della scelta di mettere a gara la gestione e soprattutto sulle modalità e i contenuti della stessa gara,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo condivida con Enac la necessità di mettere a gara la gestione del campo volo di Bresso e, conseguentemente, interrompere la procedura avviata per rinnovare le concessioni all'Aeroclub di Milano;

se risultino confermati la lettera e i contenuti del protocollo di intesa firmato anche dal Ministero stesso;

se intenda garantire che il bando di gara non consenta la realizzazione di opere aggiuntive, né la collocazione nell'aeroporto di Bresso di nuovi servizi eliportuali, né la realizzazione di progetti non previsti dalla conferenza di servizi o esclusi in passato da pronunciamenti istituzionali

se esistano progetti di utilizzo dell'attuale campo volo di Bresso in vista di Expo 2015.

(3-01139)

