

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 23 al 29 luglio 2021)

INDICE

AUDDINO: sulla riattivazione di 6 <i>autovelox</i> lungo la strada statale 682 Jonio-Tirreno (4-05500) (risp. GIOVANNINI, <i>ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> ) Pag. 3341	ROMANO, MININNO: sul mantenimento in esercizio del centro di controllo aereo di Brindisi (4-04630) (risp. GIOVANNINI, <i>ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> ) 3349
GASPARRI: sulla completa riapertura della stazione ferroviaria di Vigna Clara, nel quadrante nord della città di Roma (4-04803) (risp. GIOVANNINI, <i>ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> ) 3344	SAPONARA, CAMPARI: sulla modifica della viabilità stradale nei comuni di Noceto e Medesano (Parma) per ovviare agli elevati volumi di traffico (4-05357) (risp. GIOVANNINI, <i>ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> ) 3353
NENCINI: sull'inserimento del progetto di potenziamento ferroviario Gallarate-Rho (Milano) nel PNRR (4-05475) (risp. GIOVANNINI, <i>ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> ) 3346	VITALI, MALLEGNI: sulla normativa che regola l'attività degli agenti assicurativi (4-05432) (risp. PICHETTO FRATIN, <i>vice ministro dello sviluppo economico</i> ) 3355

AUDDINO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -  
Premesso che:

la strada statale 682 Jonio-Tirreno, nota anche come strada di grande comunicazione Jonio-Tirreno o come strada "dei due mari", è una strada statale lunga quasi 40 chilometri interamente compresa nella città metropolitana di Reggio Calabria, che collega la costa tirrenica con la costa ionica, passando sotto il passo della Limina, con una galleria di circa 3 chilometri di lunghezza;

è considerata una strada ad alto tasso di pericolosità, tanto da essere spesso chiamata "strada della morte", a causa dell'elevato numero di incidenti, anche mortali, verificatisi lungo l'intero percorso, come riportano numerose notizie di stampa ("*strettoweb*" del 7 giugno 2019);

con decreto 18 giugno 2007 (prot. n. 34715/W/07/Aff. Gen, e Proc. 2938/W07/Aff. Gen./area III) il prefetto di Reggio Calabria ha inserito la strada statale 682, dal chilometro 0.00 al chilometro 38.500, nell'elenco delle strade del territorio provinciale sulle quali era necessario installare dispositivi e mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni inerenti al limite di velocità ed al sorpasso (articoli 142 e 148 del codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992) "tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, planoaltimetriche e di traffico, e della impossibilità di fermare un veicolo senza recare pregiudizio alla circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati";

considerato che, a quanto risulta all'interrogante:

da fonti di stampa si apprende che presso la Prefettura di Reggio Calabria si è tenuta la conferenza provinciale permanente con lo scopo di valutare "le iniziative da intraprendere in materia di sicurezza stradale, con particolare riguardo alla statale 682 (Jonio-Tirreno)" al termine della quale l'Anas SpA si è impegnata, su richiesta del prefetto, ad installare, nei primi mesi del 2015, sei *autovelox* in postazione fissa nei tratti di strada maggiormente ritenuti a rischio, da individuare d'intesa con la Polizia stradale ("*Gazzetta del Sud*" *on line* , edizione di Reggio, del 15 dicembre 2014);

in data 2 marzo 2015 il Compartimento della Polizia stradale per la Calabria del Ministero dell'interno e Anas (Compartimento per la viabilità della Calabria) hanno stipulato un contratto di comodato d'uso avente come oggetto la concessione d'uso gratuito da parte di Anas di "n. 1 apparecchiatura Autovelox modello 'Autovelox 106 Premium' con relativi accessori, oltre all'installazione a carico di Anas SpA di n. 6 postazioni fisse 'Autobox'";

nel contratto è specificato che "al termine delle attività di installazione dei citati n. 6 Autobox da parte di Anas SpA verrà, altresì, data formale comunicazione al compartimento della Polizia stradale per la Calabria con contestuale consegna delle relative chiavi";

considerato, inoltre, che:

l'apparecchiatura "Autovelox 106 Premium" e i relativi accessori sono stati consegnati da Anas al compartimento della Polizia stradale per la Calabria, come risulta da verbale del 23 marzo 2015;

fonti di stampa riportano la notizia dell'installazione, da parte di Anas, lungo la strada, dei 6 *autovelox* aventi lo scopo di limitare la velocità degli automobilisti ("approdonews" dell'8 luglio 2015);

considerato, infine, che all'interrogante risulta che, attualmente, lungo la strada statale 682, i 6 *autovelox* in postazione fissa non sarebbero attivi; la funzione di rilevamento a distanza delle violazioni inerenti al limite di velocità e al sorpasso è unicamente svolta, peraltro in modo discontinuo, dal sistema mobile denominato "Autovelox 106", con significative ricadute sulla sicurezza della circolazione,

si chiede di sapere:

se e quali iniziative di competenza il Ministro in indirizzo ritenga di intraprendere affinché sia verificato il funzionamento dei 6 *autovelox* per il rilevamento a distanza delle infrazioni, installati lungo la strada statale 682 Jonio-Tirreno;

se ritenga di attivarsi, nei limiti delle proprie attribuzioni, al fine di ottenere chiarimenti in merito alle circostanze che hanno determinato il mancato funzionamento;

se, infine, ritenga di assumere iniziative urgenti al fine di assicurare la tempestiva riattivazione degli *autovelox* a postazione fissa sulla strada statale Jonio-Tirreno.

(4-05500)

(20 maggio 2021)

RISPOSTA. - Si risponde sulla scorta degli elementi forniti dal competente Ministero dell'interno.

La strada statale 682, che collega l'autostrada A2 Mediterranea alla strada statale 106 Jonica, è costituita da un'unica carreggiata con una corsia per ogni senso di marcia e si sviluppa in prevalenza su viadotti con notevoli variazioni altimetriche; pertanto, specie nel periodo invernale, è interessata da fenomeni atmosferici avversi che ne rendono insidiosa la percorrenza.

A seguito del tragico incidente verificatosi in data 16 novembre 2014 nel territorio del comune di Cinquefrondi, nel quale persero la vita 6 persone, in sede di conferenza provinciale permanente presso la Prefettura di Reggio Calabria fu stabilito che l'ANAS, ente proprietario della strada, installasse dei *box velox* ed acquistasse un'apparecchiatura *autovelox* modello 106 *premium* da utilizzare per il controllo dei limiti di velocità lungo la strada statale. In data 23 marzo 2015, ANAS ha consegnato al compartimento della Polizia stradale per la Calabria l'*autovelox* e ha installato 6 postazioni fisse di rilevazione della velocità, le cosiddette *box velox*. La successiva attività di gestione di tali apparati rientra nell'esclusiva competenza delle forze dell'ordine.

La sezione della Polizia stradale di Reggio Calabria pianifica mensilmente i servizi di controllo della velocità, la cui esecuzione è demandata al distaccamento Polizia stradale di Siderno che, in ragione delle giornate, degli orari e dei flussi di traffico prevedibili, installa l'apparecchiatura *autovelox* modello 106 *premium* in dotazione in uno dei 6 *box velox*. Inoltre, la sezione della Polizia stradale predispone sistematicamente servizi di vigilanza stradale e di controllo della velocità utilizzando anche l'apparecchiatura Telelaser, di propria dotazione, che consente l'accertamento del superamento dei limiti di velocità con contestazione immediata delle infrazioni.

Nel periodo gennaio-maggio 2021 sono state accertate 58 infrazioni ai sensi dell'articolo 142 del codice della strada (limiti di velocità), 20 infrazioni ai sensi dell'articolo 141 (velocità pericolosa) e 66 infrazioni ai sensi dell'articolo 148 (sorpasso vietato).

Ai citati servizi si aggiungono quelli effettuati mensilmente dalla Polizia locale di Melicucco nel tratto di strada di propria competenza.

Per gli aspetti relativi al fenomeno infortunistico, la sezione di Polizia stradale di Reggio Calabria ha registrato, nel corso degli ultimi 3 anni, una sensibile riduzione: gli incidenti stradali rilevati sono stati 28, di cui solo uno verificatosi nei tratti di statale ove sono posizionati i *box velox*. Ciò conferma che l'installazione è stata una scelta efficace nell'attività di pre-

venzione delle violazioni, a prescindere dall'effettivo utilizzo degli apparecchi relativi ai limiti di velocità.

Il Ministero dell'interno conclude riferendo che lungo la strada statale 682 non si segnalano particolari criticità dello stato manutentivo della sede stradale: l'asfalto e la segnaletica si presentano in buone condizioni e recentemente sono stati sostituiti i vecchi *guardrail* con quelli più alti, specie nei tratti che si sviluppano sui viadotti con notevole altitudine.

*Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

GIOVANNINI

(27 luglio 2021)

---

GASPARRI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

la stazione di Vigna Clara fu istituita come stazione di testa di un collegamento ferroviario con lo stadio olimpico di Roma previsto per il campionato del mondo del 1990, cessando tuttavia il servizio dopo soli 8 giorni dal termine della manifestazione;

la stazione risulterebbe del tutto collaudata e pronta per l'utilizzo, ma sino ad oggi risulta ancora tutto fermo, nonostante la zona circostante soffra da anni in modo cronico di assenza di collegamenti con il resto della capitale e si continui a rinviare di anno in anno la riapertura;

in data 6 febbraio 2020 il sindaco di Roma, Virginia Raggi, aveva diffuso un comunicato dove si leggeva che la stazione di Vigna Clara sarebbe stata riaperta entro l'anno 2020 grazie ai lavori di Rete ferroviaria italiana, in quanto il collegamento rappresenta una valida alternativa a chi abita e lavora in quel territorio. In particolare aveva dichiarato: "Costò la bellezza di 100 miliardi di vecchie lire. Ieri è stata una giornata importante per i residenti del quadrante nord di Roma: dopo anni di attesa sono iniziati i collaudi dei treni nella stazione di Vigna Clara. Prove tecniche indispensabili per aprire la nuova fermata ed avviare il servizio ferroviario entro l'anno". E ancora: "Il treno simulerà il percorso per nove giorni mentre i tecnici saranno impegnati nel testare l'impatto sugli edifici, misurando vibrazioni e rumore. Questo è il primo passo per completare l'anello ferroviario, la circle line di Roma. Praticamente una linea su ferro che corre attorno al centro della città e si collega alla restante rete del trasporto pubblico... Quella della stazione di Vigna Clara è una vicenda lunga e ingarbugliata... Dopo numerose battaglie legali è arrivata la sentenza del Tar che ha sbloccato la situazione. Lo scorso anno abbiamo approvato l'intesa con Rfi per il completamento del

raddoppio della linea Vigna Clara-Valle Aurelia e per lo sblocco dei lavori per la chiusura dell'anello ferroviario con la realizzazione del nodo di scambio a Tor di Quinto. Tutti interventi necessari per dare alla nostra città più collegamenti e ampliare la mappa di opere su ferro, dalla periferia al centro";

la stazione riveste chiaramente un'importanza cruciale per la città di Roma, collegando il quadrante nord con il resto della capitale e non si comprendono i motivi, anche alla luce delle dichiarazioni del sindaco, dei continui ritardi per la sua definitiva apertura,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto rappresentato e quali iniziative di competenza intenda assumere con la massima sollecitudine al fine di assicurare l'apertura della stazione di Vigna Clara e la piena attivazione della linea ferroviaria Valle Aurelia-Vigna Clara.

(4-04803)

(20 gennaio 2021)

RISPOSTA. - Gli interventi citati rientrano nel progetto di investimento per il ripristino della linea ferroviaria Valle Aurelia-Vigna Clara che prevede il *restyling* della fermata di Vigna Clara, l'adeguamento alle normative vigenti in materia di accessibilità nonché le propedeutiche al raddoppio della linea, previsto in un altro progetto denominato completamento anello ferroviario di Roma ("cintura nord").

Nonostante gli accordi istituzionali tra Roma capitale e Rete ferroviaria italiana (RFI), il ripristino del tratto ferroviario ha subito ritardi per il ricorso al TAR Lazio avanzato da cittadini residenti nei quartieri interessati dall'intervento, parzialmente accolto con sentenza n. 3418 del 2018. In relazione ai contenuti alle motivazioni dalla sentenza, RFI eseguiva, nel febbraio 2020, una campagna vibrazionale, mentre per gli aspetti relativi alle autorizzazioni ambientali, la verifica dell'assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale doveva essere espletata in sede regionale ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Al riguardo, in data 30 settembre 2020, la Regione Lazio ha rappresentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che nel corso del procedimento di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale sono state acquisite osservazioni al progetto secondo cui "il tracciato ferroviario risulta il medesimo di un progetto già sottoposto alla procedura statale (Cintura Nord - parere Commissione VIA del 24/02/2004)". Pertanto, lo scorso 21 gennaio, la Regione Lazio ha sospeso il

procedimento in attesa di un chiarimento in merito alla riconducibilità dell'intervento alla tipologia di opere di competenza statale o regionale.

Nel frattempo il Ministero della transizione ecologica, con nota del 19 gennaio 2021, oltre a richiedere un approfondimento ulteriore della questione al soggetto promotore RFI, anche in ordine alla valutazione delle interferenze e dei condizionamenti di carattere progettuale e ambientale determinati dalla coesistenza della linea ferroviaria da riattivare rispetto a quella di progetto della cintura nord, ha chiesto di conoscere l'avviso di questo Ministero anche in ordine alla relazione, sotto il profilo tecnico trasportistico, con il progetto della cintura nord.

Il successivo 4 marzo, i competenti uffici di questo Ministero hanno comunicato al Ministero della transizione ecologica che l'intervento a "parere di questa Amministrazione, fino anche ad una futuribile ed auspicabile diramazione per Roma Smistamento (Bivio Tor di Quinto), si configura come un intervento di carattere regionale".

In attesa della definitiva determinazione sulla questione ambientale circa la riconducibilità dell'intervento di riattivazione della linea Valle Aurelia-Villa Clara alla tipologia di opere di competenza statale o regionale, RFI sta procedendo con le attività funzionali al ripristino della linea.

*Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

GIOVANNINI

(27 luglio 2021)

NENCINI. - *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* - Premesso che:

il "progetto di potenziamento ferroviario della linea Gallarate-Rho - quadruplicamento tratta Parabiago-Rho" è un piano di ampliamento della suddetta linea ferroviaria;

il progetto definitivo, incluso nel PNRR, presenta gravi criticità di tipo legale, economico, ambientale e trasportistico in quanto è palesemente sovradimensionato rispetto al corridoio ferroviario a disposizione il cui quadruplicamento non risulta realizzabile con adeguati margini di sicurezza e sostenibilità ambientale;

è stato dichiarato irrealizzabile dagli stessi progettisti di RFI (Italferr) nella versione preliminare del 2003 (a 3 binari), che escludeva la possibilità del quadruplicamento;

il progetto è stato dichiarato incompatibile dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nel 2004, che sottolineava le forti criticità ambientali già nelle condizioni attuali (2 binari) e a malapena approvava un terzo binario (parere della commissione speciale VIA prot. GAB/2004/7508/B05 del 6 luglio 2004);

il progetto è stato dichiarato illegittimo, e conseguentemente annullato, dal TAR (sentenza n. 01914 del 9 luglio 2012), annullamento confermato in secondo grado dal Consiglio di Stato (sentenza n. 06959 del 21 dicembre 2012);

è stato respinto anche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 2014 (seduta del 26 febbraio 2014, affare n. 98/2014);

il progetto è caratterizzato da elevati costi realizzativi (417 milioni di euro per soli 9 chilometri di lunghezza della tratta);

l'opera non sembra supportata da un rilevante pubblico interesse tale da giustificarne l'inclusione all'interno del PNRR, nel quale il quadruplicamento Rho-Parabiago è citato nell'"Investimento 1.2: linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa", nell'ambito del corridoio Liguria-Alpi: ma la tratta Rho-Parabiago non è su una linea ad alta velocità, né una linea di collegamento con l'Europa. Infatti, nei documenti ufficiali di riferimento del progetto TEN-T consultabili sul sito della Commissione europea, la linea Gallarate-Rho non risulta facente parte del corridoio Reno-Alpi (che si estende da Rotterdam a Genova passando sulla direttrice di Novara). La linea non fa parte nemmeno delle tratte Genova-Milano e Genova-Torino, indicate nel PNRR;

considerato che, nonostante ciò, il progetto è stato più volte ripresentato da Regione Lombardia e RFI, senza sostanziali modifiche, e ha incontrato, inespugnabilmente, l'approvazione da parte degli stessi soggetti che l'avevano precedentemente respinto,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga doveroso approfondire le motivazioni che hanno portato all'inserimento del progetto nel PNRR nonostante le così tante incognite sulla valenza concreta del progetto medesimo e le tante contrarietà manifestate da diverse amministrazioni dello Stato.

(4-05475)

(18 maggio 2021)

RISPOSTA. - Nell'ambito del potenziamento della linea Gallarate-Rho, il progetto di quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago e il raccordo Y è fra le opere pubbliche strategiche di interesse nazionale, con l'obiettivo di garantire l'incremento della regolarità della linea attraverso la separazione dei flussi di traffico. Tale opera rientra all'interno di un più vasto ed articolato programma di interventi di potenziamento ferroviario, in parte conclusi e in parte in corso di realizzazione facenti parte del europeo TEN-T Reno-Alpi, che contribuirà a garantire una diversa ripartizione della mobilità dalla strada in favore della ferrovia.

Il potenziamento Gallarate-Rho è inserito anche nell'accordo quadro per i servizi di trasporto pubblico locale tra Rete ferroviaria italiana e la Regione Lombardia del 22 dicembre 2016, nel *memorandum of understanding* del 2012 fra Italia e Svizzera, nonché nella dichiarazione di intenti Italia-Svizzera del 18 settembre 2014.

Inoltre, il progetto di quadruplicamento ferroviario Rho-Parabiago e il raccordo Y rientra tra quelli oggetto di commissariamento ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (atto del Governo n. 262).

La sua collocazione nell'area suburbana ad ovest di Milano e lo stesso raccordo ad Y, di connessione le Ferrovie Nord Milano, ne fanno un'infrastruttura strategica soprattutto alla luce dello sviluppo dei traffici metropolitani e di collegamento con l'aeroporto di Malpensa nonché di connessione verso il valico del Sempione ed il *tunnel* di base del Lotschberg in territorio svizzero.

Per quanto sopra, il progetto di quadruplicamento Rho-Parabiago e raccordo Y è stato inserito nel PNRR con l'obiettivo di finanziare uno fra i diversi interventi che contribuiranno a rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale, in linea con la comune volontà di incrementare la mobilità collettiva, in particolare su rotaia, riducendo le carenze e i ritardi che hanno effetti significativi sul potenziale di crescita e sulla competitività del Paese in Europa. In particolare, nella missione 3, componente 1, nell'ambito dell'investimento 1.2 "linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa", da attuare entro il 2026 per totali 180 chilometri, figurano 9 chilometri di attuazione della linea Rho-Parabiago, progetto valutato conforme agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01) per le misure di mitigazione adottate.

*Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

GIOVANNINI

(27 luglio 2021)

ROMANO, MININNO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

il nuovo piano industriale di ENAV S.p.A. prevede il trasferimento di circa 800 dipendenti operativi, pari al 40 per cento dell'organico nazionale dei controllori del traffico aereo, da tutta l'Italia e in particolare dal Mezzogiorno, verso gli impianti di Roma e Milano, e destina la quasi totalità delle risorse economiche disponibili in investimenti nel Centro-Nord. In sostanza il piano prevede il consolidamento e la gestione di tutto il traffico aereo che interessa lo spazio aereo italiano unicamente dagli ACC (centri di controllo aereo) di Roma e Milano, anziché dagli attuali ACC di Brindisi, Milano, Padova e Roma;

già dopo l'approvazione del piano industriale del 2018, le organizzazioni sindacali avevano segnalato all'amministratore delegato di ENAV *pro tempore* l'assoluta motivata contrarietà verso un provvedimento apparentemente incomprensibile, che coinvolge tante famiglie e che penalizza pesantemente in particolare modo la Puglia. Il provvedimento prevede, infatti, lo spostamento di tutte le attuali attività tecnico-operative dell'ACC Brindisi e del centro di controllo dell'avvicinamento (APP) dell'aeroporto Bari presso l'ACC di Roma Ciampino, coinvolgendo circa 200 famiglie, con tutti i problemi che è facile immaginare. Tale decisione non significa la soppressione dei servizi di assistenza al volo oggi forniti dagli impianti pugliesi, ma più semplicemente il trasferimento della sede da cui fornirli, vale a dire il trasferimento di produzione e di posti di lavoro ad alta professionalità dalla Puglia verso il Centro-Nord, con danni enormi per il territorio sia per la sottrazione di posti di lavoro, sia per i mancati investimenti;

come era prevedibile, si sono susseguite forti proteste dei dipendenti, sfociate in vertenze e azioni di sciopero con adesioni altissime, nonché decise prese di posizione politiche e sindacali, tutte nettamente contrarie al piano aziendale;

anche la Commissione europea ha ribadito, a seguito di specifica interrogazione (E-002733/2018), che nessuna normativa comunitaria impone la chiusura o l'accorpamento di ACC, ma che tale eventualità rimane di esclusiva responsabilità di ogni singolo Stato, confermando in tal modo che il nuovo modello operativo rappresenta un'autonoma e soggettiva scelta da parte dei vertici di ENAV;

considerato che:

il piano industriale di ENAV, azienda di Stato unica al mondo nel settore ad essere quotata in borsa e titolare di concessione per la gestione in

monopolio dei servizi di assistenza al volo, sembrerebbe ormai connotato da mere e quasi ossessive considerazioni finanziarie e di previsioni di crescita annua dei dividendi (*payout* non inferiore all'80 per cento del flusso corrente di cassa);

il pagamento dei dividendi, per quanto risponda ad esigenze di mercato di breve termine, non sempre rappresenta la soluzione economica migliore per l'azienda e per il sistema in cui opera;

vista la natura della società, un *payout* inferiore, ma nel contempo generoso e sostenibile, stimato intorno al 65 per cento (circa 70 milioni di euro), permetterebbe a ENAV di risparmiare a regime oltre 50 milioni di euro annui da destinare agli investimenti richiesti;

un piano industriale di un'azienda di servizi a carattere nazionale e a forte e incisiva presenza sul territorio, oltre agli obiettivi di razionale riduzione dei costi di gestione commisurati sempre a un *target* che abbia come riferimento la sicurezza, la flessibilità e la regolarità del traffico aereo, deve necessariamente tenere in considerazione l'impatto sociale ed economico sul territorio, specie nel momento storico che vive il nostro Paese, con l'assoluta necessità di indirizzare, laddove possibile e in questo caso decisamente auspicabile, le politiche industriali di investimento e potenziamento verso il Sud, come peraltro richiesto dalla stessa Commissione UE;

un piano industriale non dovrebbe assolutamente ignorare le conseguenze in termini di *stress* psicofisico che, inevitabilmente, andrebbe a colpire i tanti lavoratori coinvolti e le loro famiglie. Gli stessi lavoratori, vista la particolare delicatezza del lavoro svolto, dovrebbero evidentemente lavorare nella massima serenità e senza preoccupazioni, come ribadito dai regolamenti europei (n. 340/2015 e n. 373/2017),

si chiede di sapere quali interventi il Ministro in indirizzo intenda adottare presso i vertici aziendali, affinché rivedano il modello organizzativo economico e operativo di ENAV, riportando al centro dell'azione di gestione un prevalente interesse verso il Meridione d'Italia che, mai come oggi, necessita di una politica di investimenti che aiuti la riduzione del *gap* economico tra il Sud e il resto d'Italia e se, più nello specifico, intenda: a) intervenire per potenziare l'ACC di Brindisi in termini di competenze e ampliamento dell'attuale area di responsabilità, a similitudine di altri Paesi UE (ad esempio la Germania), che hanno decentrato i centri di controllo del traffico aereo rispetto ai grandi centri urbani e ai grandi aeroporti, anche per ragioni di sicurezza, costruendo in alcuni casi nuovi e moderni impianti; b) far coesistere l'attuale ACC Brindisi, potenziato operativamente, con l'eventuale e futuristico "Brindisi hub/twrs remote", nel momento in cui si attuerà il programma di remotizzazione delle torri di controllo; c) mantenere il ruolo finora svolto dal centro di Brindisi di sperimentazione e verifica operativa delle nuove tecnologie (*test bed*), ottenuto anche attraverso il fondo di coe-

sione e gli ingenti fondi europei, senza escludere la possibilità di ospitare, con altri soggetti industriali interessati, attività di ricerca per l'improcrastinabile aggiornamento tecnologico; d) incrementare l'attività per lo sviluppo del programma europeo "Blue Med" per l'implementazione dei FAB (blocchi funzionali di spazio aereo) che già vede Brindisi come capofila favorendo interessanti prospettive di sviluppo nel bacino del Mediterraneo.

(4-04630)

(16 dicembre 2020)

RISPOSTA. - Occorre preliminarmente precisare che il vigente piano industriale di ENAV, approvato nel marzo 2018, è in corso di aggiornamento con riferimento alle analisi di scenario relative al contesto interno esterno ed al quadro regolatorio ancora in fase evolutiva.

Circa il trasferimento di produzione e dei posti di lavoro ad alta professionalità dalla Puglia verso il Centro-Nord, si rappresenta che, in fase di implementazione del nuovo modello tecnico-operativo, il personale operativo in forza presso l'ACC di Brindisi avrà la possibilità di scegliere se essere ulteriormente professionalizzato per operare nel nuovo centro torri remote (remote tower center o RTC), che verrà realizzato presso l'infrastruttura che ospita oggi l'ACC di Brindisi, oppure se cogliere l'opportunità di crescita professionale legata al riposizionamento dei servizi presso gli ACC di Roma e di Milano. Nessuna ipotesi di riallocazione o trasferimento è contemplata per il personale tecnico-amministrativo e per il presidio manutentivo di Techno Sky, tenuto conto della necessità di supporto per le attività del nuovo RTC.

Venendo ai quesiti relativi al nuovo modello tecnico-operativo di ENAV, occorre innanzitutto sottolineare che qualsiasi programma di modifica al sistema funzionale dell'*air traffic management* (ATM) prevede analisi specifiche e puntuali azioni conseguenti, atte a garantire sempre il mantenimento e l'accrescimento dei livelli di *safety* preesistenti. Tutti i processi sono elaborati secondo gli *standard* europei previsti dall'Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione (European Union aviation safety agency o EASA) come definiti nel regolamento (UE) 2017/373 e vengono supervisionati da ENAC quale *national supervisory authority*. Tale procedura è stata seguita per la predisposizione del vigente piano industriale e delle correlate iniziative relative al nuovo modello di fornitura dei servizi ATM di ENAV.

La riorganizzazione degli ACC ha l'obiettivo di aumentare la flessibilità dell'organizzazione operativa in linea con i dettami stabiliti dalla Commissione europea per l'istituzione del *single European sky*, con i regolamenti (CE) n. 549/2004, n. 550/2004, n. 551/2004 e n. 2150/2005. Si tratta

quindi di una nuova organizzazione in coerenza con gli obiettivi di uso flessibile dello spazio aereo, di incremento di capacità e di *flight efficiency*, per rendere ancora più sostenibili ed efficaci le traiettorie disponibili per le compagnie aeree in fase di pianificazione. La riorganizzazione dei centri di controllo d'area da parte di ENAV si pone nel solco del *trend* internazionale già avviato in altri Paesi europei, tra cui quelli citati nell'atto di sindacato ispettivo, di semplificazione dei centri di controllo.

Per quanto concerne il nuovo RTC, che si prevede di realizzare presso l'edificio oggi ospitante l'ACC di Brindisi e per il quale sono già in corso le sperimentazioni, si evidenzia che esso sarà dotato di una sala di controllo *remote TWR* con 13 settori (contro i 6 dell'ACC di Brindisi) ed avrà una superficie doppia rispetto a quella dell'attuale sala operativa. La realizzazione del nuovo RTC aumenterà significativamente la capacità operativa del servizio offerto da ENAV, a tutto vantaggio degli aeroporti, dell'utenza e delle compagnie aeree; la maggiore efficienza nella gestione dei flussi di traffico aereo consentirà, inoltre, la riduzione delle tariffe, creando maggiore attrazione per le compagnie aeree, a beneficio del territorio e del sistema Paese. Si tratterà inoltre, per dimensioni, del primo RTC in Europa, tale da consentire la fornitura del servizio di controllo di aerodromo contemporaneamente su 13 aeroporti.

La realizzazione di tutte le iniziative di piano concernenti il territorio in questione è prevista con garanzia del livello occupazionale e con un potenziale incremento nel medio periodo, in termini sia di professionalità che di organico.

Da ultimo, quanto al quesito sulla possibilità di prevedere *in situ* attività inerenti al Blue Med, ENAV ha precisato che questo è uno dei blocchi funzionali di spazio aereo (FAB) istituiti in ottemperanza alle indicazioni contenute nella prima *wave* dei regolamenti europei del *single European sky*. In particolare, l'elaborazione concettuale di tali FAB risale ai primi anni 2000 e la loro implementazione a fine 2012. In proposito, si evidenzia che è in corso, a livello comunitario, un approfondimento sugli aspetti giuridici, tecnici ed operativi legati ai FAB stessi, anche alla luce della significativa innovazione tecnologica *medio tempore* intervenuta che, grazie all'interoperabilità dei sistemi, ha determinato un'evoluzione delle piattaforme ATM, tale da consentire il raggiungimento degli obiettivi di efficienza indipendentemente dai FAB.

*Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

GIOVANNINI

(27 luglio 2021)

---

SAPONARA, CAMPARI. - *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* - Premesso che:

in esecuzione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2019 ed in attuazione della seconda *tranche* del programma di "rientro strade", nell'aprile 2021 ha preso il via il trasferimento ad ANAS di circa 3.000 chilometri di strade, di cui 872 in Emilia-Romagna;

la strada provinciale 357, ora strada statale, che si snoda dall'innesto con la strada statale 9 presso Castelguelfo all'innesto con la strada statale 69 presso Fornovo di Taro, in provincia di Parma, rientra tra le tratte coinvolte nel passaggio e ritorna quindi di competenza ad ANAS S.p.A.;

la strada è interessata da elevati volumi di traffico di veicoli pesanti e articolati, e attraversa quattro diversi centri abitati, vale a dire i comuni di Noceto e Medesano, oltre alle due frazioni di quest'ultimo, di Felegara e Ramiola; ciò determina un fortissimo impatto ambientale con conseguenze sia sull'inquinamento acustico che sulla sicurezza, rendendo difficile e pericoloso anche l'attraversamento da una parte all'altra dei paesi interessati;

il traffico pesante si ripercuote sulla qualità della vita sia degli abitanti in generale che dei residenti negli edifici situati lungo l'arteria;

l'intensificarsi del traffico ha reso sempre più necessaria la ricerca di una soluzione al problema da parte dei Comuni interessati e, a tale scopo, nel comune di Noceto hanno recentemente preso il via i lavori per la costruzione di una tangenziale atta a mantenere il traffico fuori dal centro abitato; mentre da parte del Comune di Medesano risulta essere allo studio la fattibilità di una tangenziale;

considerato che con deliberazione di Giunta n. 13 del 21 gennaio 2021, il Comune di Noceto ha vietato il transito nel tratto di strada di competenza del Comune a tutti i veicoli che trasportano merci pericolose, così come elencate nella normativa "ADR", cioè nell'accordo europeo che regola il trasporto di merci pericolose su strada,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quali siano i tempi previsti per il termine dei lavori della tangenziale di Noceto;

se sia informato sullo stato di avanzamento dello studio di fattibilità o progettazione della tangenziale di Medesano;

se sia stato informato da parte di ANAS dei problemi di traffico che interessano la strada, impattando notevolmente sugli abitati attraversati;

se siano allo studio da parte di ANAS eventuali soluzioni per superare tali criticità;

se, in attesa della realizzazione della tangenziale di Noceto e di Medesano, non ritenga opportuno adoperarsi per trovare una "soluzione ponte", andando eventualmente a stipulare una convenzione con la A15 per permettere il transito ai mezzi pesanti a prezzi agevolati.

(4-05357)

(27 aprile 2021)

RISPOSTA. - Il 7 aprile 2021 è stato sottoscritto il verbale di passaggio di competenze della strada provinciale 357 alla società ANAS, secondo quanto disposto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2019.

Per ciò che concerne la viabilità della strada, il 28 aprile 2021, l'amministrazione comunale ha emesso l'ordinanza di divieto al transito nel centro urbano di Noceto ai veicoli che trasportano merci pericolose, sulla base del conforme reso dalla Provincia di Parma, competente per la strada all'epoca della richiesta avanzata dalla citata amministrazione. Per i veicoli non autorizzati al transito all'interno del centro abitato di Noceto, è fruibile la viabilità alternativa garantita dall'autostrada A15 Parma-La Spezia con immissioni ai caselli di Parma ovest ed uscita a Fornovo, e la viabilità interna utilizzando il ponte "Montanini" di collegamento tra Madesano e Collecchio, che permette di raggiungere il sistema delle tangenziali di Parma.

Quanto alla tangenziale di Noceto, l'opera, di sviluppo complessivo pari a circa 6,4 chilometri, ricade per la quasi totalità nel comune di Noceto, ad esclusione dell'ultimo tratto di circa 400 metri che si con la rotatoria delle Ghiaie nel comune di Medesano.

Circa lo stato dell'*iter* attuativo si rappresenta che, nell'ambito degli investimenti di Autocamionale della Cisa (oggi SALT), società che gestisce in concessione la A15, l'opera è inserita nell'atto aggiuntivo del 2018 sotto la voce "viabilità di adduzione al casello autostradale di Parma Ovest - variante alla SP 357 in prossimità dell'abitato di Noceto". Il progetto esecutivo, trasmesso dalla società concessionaria, è stato approvato da questo Ministero con decreto n. 20875 del 27 agosto 2019, per un importo totale pari a 23.192.051,46 euro.

Nel mese di maggio 2020 SALT (tronco autostrada della Cisa) ha dato avvio alla procedura di gara ad evidenza pubblica, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Si prevede che la commissio-

ne di gara possa ultimare la procedura di affidamento entro il prossimo mese di agosto, consentendo l'avvio dei lavori entro ottobre 2021. La durata prevista per la realizzazione dei lavori è pari a 829 giorni naturali consecutivi; la fine dei lavori, di conseguenza, prevista entro la fine dell'anno 2023.

Nelle more della definizione della procedura di gara, la concessionaria ha provveduto a sottoscrivere accordi bonari con i proprietari dei terreni oggetto di esproprio, a procedere all'avvio delle attività per la rimozione delle interferenze presenti e ad effettuare la bonifica dei terreni dagli ordigni bellici.

Infine si rappresenta che, attraverso la società ANAS, si stanno valutando le misure più idonee a ridurre il livello di congestione che riguardano i centri abitati della zona, oltre alla possibilità di stipulare dei protocolli con il concessionario autostradale gestore della tratta autocamionale della Cisa, ad una migliore articolazione dei flussi di traffico con alleggerimento della viabilità locale.

*Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

GIOVANNINI

(27 luglio 2021)

---

VITALI, MALLEGNI. - *Al Ministro dello sviluppo economico.* -  
Premesso che:

gli agenti assicurativi rappresentano una categoria di intermediazione i cui iscritti al registro pubblico RUI raccoglie l'84 per cento dei premi per responsabilità civile auto ed il 79 per cento dei rami danni del mercato delle assicurazioni in Italia;

il Sindacato nazionale degli agenti di assicurazione (SNA), che attualmente consta di 20.000 piccoli imprenditori, 30.000 lavoratori dipendenti agenziali e 200.000 collaboratori agenziali autonomi, sta subendo una radicale modificazione a seguito di numerosi provvedimenti e regolamenti dell'IVASS (l'autorità di controllo del mercato assicurativo) e di alcune iniziative sulle agenzie di assicurazione;

considerato che, a giudizio degli interroganti:

in particolare, la qualità professionale e la libertà imprenditoriale degli agenti professionisti è compromesso dal regolamento n. 45/2020 e dal provvedimento n. 97/2020 dell'IVASS, entrati in vigore il 31 marzo 2021, che hanno riversato sulla categoria innumerevoli oneri amministrativi ed

adempimenti burocratici ed introdotto precise limitazioni professionali ed ostacoli all'esercizio delle libere collaborazioni tra intermediari (agenti e *broker*) previste dalla legge n. 221 del 2012;

l'invasivo controllo sulle attività svolte dagli agenti di assicurazione e sulle loro collaborazioni, permesso dalle recenti disposizioni dell'IVASS, rischia di compromettere la possibilità di cui alla legge n. 40 del 2007, sul divieto di esclusiva nel ramo danni, che permette alla categoria di avere rapporti di plurimandato con altre imprese e li obbliga dunque ad operare come monomandatari a danno della concorrenza e degli interessi dei clienti consumatori,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione descritta e se intenda intervenire attraverso un'urgente modifica legislativa che ripari alla situazione.

(4-05432)

(12 maggio 2021)

RISPOSTA. - Gli interroganti fanno riferimento alla categoria degli agenti assicurativi. In particolare, ritengono che la qualità professionale e la libertà imprenditoriale degli agenti professionisti siano compromesse dal regolamento n. 45/2020 e dal provvedimento n. 97/2020, emanati dall'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS) ed entrati in vigore il 31 marzo 2021, in considerazione degli oneri amministrativi e adempimenti burocratici introdotti, che determinerebbero limitazioni professionali ed ostacoli all'esercizio delle libere collaborazioni tra intermediari (agenti e *broker*). Probabilmente, fanno riferimento alle modifiche, apportate dagli atti citati, che impongono agli agenti assicurativi, tra l'altro, di informare le imprese preponenti delle collaborazioni orizzontali intraprese con altri colleghi o *broker* assicurativi, di dare pubblicità dell'elenco delle imprese di assicurazione con le quali l'intermediario ha rapporti d'affari, nonché di rilasciare una dichiarazione asserente la coerenza del prodotto assicurativo proposto rispetto alle esigenze del cliente. Gli interroganti ritengono che le nuove disposizioni siano in contrasto con la normativa primaria di cui al decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221.

In premessa, appare opportuno ricostruire sinteticamente le principali novità apportate all'impianto normativo a seguito del recepimento degli ultimi atti di matrice europea.

Con la direttiva (UE) 2016/97 e il regolamento delegato (UE) 2017/2358, recepiti dal decreto legislativo 21 maggio 2018, n. 68, è stata in-

trodotta la disciplina sulla *product oversight and governance* (POG) che, nell'ottica di garantire una più ampia tutela del consumatore, impone alle imprese e agli intermediari che realizzano prodotti assicurativi di adottare, gestire, monitorare e rivedere un processo di approvazione del prodotto prima che lo stesso sia commercializzato, con l'obiettivo di individuare il mercato di destinazione (*target market*) e la strategia di distribuzione, nonché di esaminarne i rischi e di fare in modo che la strategia di distribuzione sia coerente con il mercato e il prodotto. Dall'adozione di tale processo discende una serie di oneri e responsabilità in capo alle imprese assicurative: selezionare canali di distribuzione adeguati; fornire ai distributori le informazioni necessarie; verificare che essi agiscano in conformità agli obiettivi del loro processo di approvazione del prodotto; adottare appropriate azioni correttive; verificare in concreto la corrispondenza della distribuzione con il mercato di riferimento individuato.

A tal riguardo si ricorda che il Sindacato nazionale agenti di assicurazione (SNA), con ricorso presentato presso il Tribunale amministrativo regionale del Lazio, ha richiesto l'annullamento delle seguenti norme del provvedimento IVASS n. 97 del 2020: 1) art. 4, comma 12, lett. b), che ha modificato l'art. 42 del regolamento n. 40/2018 introducendo il comma 4-*bis* a norma del quale "la sottoscrizione dell'accordo di cui al comma 4 è comunicata dagli intermediari alle rispettive imprese di assicurazione mandanti interessate"; 2) art. 4, comma 18, che, nel sostituire il testo dell'art. 56 del regolamento n. 40/2018, prevede che il comma 2 della norma abbia il seguente contenuto: "i distributori rendono disponibile per il pubblico nei propri locali, anche avvalendosi di apparecchiature tecnologiche, oppure pubblicano su un sito internet ove utilizzato per la promozione e collocamento di prodotti assicurativi, dando avviso della pubblicazione nei propri locali: a) l'elenco recante la denominazione della o delle imprese di assicurazione con le quali l'intermediario ha rapporti d'affari, anche sulla base di una collaborazione orizzontale o di lettere di incarico"; 3) art. 4, comma 20, a norma del quale all'articolo 58 del regolamento n. 40/2018 sono apportate le seguenti modifiche: "a) dopo il comma 4 è aggiunto il seguente: '4-bis. qualora i distributori ritengano che il prodotto sia coerente con le richieste ed esigenze del contraente o dell'assicurato, prima della sottoscrizione del contratto, lo informano di tale circostanza, dandone evidenza in un'apposita dichiarazione'".

Ebbene, all'esito del giudizio di merito, con sentenza del 23 giugno 2021 n. 7549, il TAR per il Lazio (sezione seconda ter) ha accolto il ricorso dello SNA e, per l'effetto, ha annullato le disposizioni richiamate del provvedimento impugnato.

In esito alla pronuncia del TAR, richiesti ulteriori elementi informativi all'Istituto di vigilanza, quest'ultimo ha richiamato quanto rappresentato dal presidente della medesima autorità nel corso dell'assemblea annuale 2021, tenutasi lo scorso 1° luglio, nell'ambito delle considerazioni sulla relazione delle attività svolte nell'anno 2020. In particolare, l'IVASS ha co-

municato che si adegnerà alla sentenza e riconsidererà la materia per ridurre al minimo gli adempimenti burocratici non strettamente necessari, senza tuttavia perdere di vista l'obiettivo fondamentale, che è quello di assicurare nella sostanza la tutela della clientela e la trasparenza nel collocamento dei prodotti.

In conclusione, si rappresenta che questo Ministero, nell'ambito delle proprie competenze, continuerà a mantenere un'interlocazione continua con l'IVASS e con l'Associazione nazionale delle imprese assicurative (ANIA), alla luce del quadro giuridico nazionale ed unionale descritto, al fine di garantire la tutela del consumatore.

*Il Vice ministro dello sviluppo economico*

PICETTO FRATIN

(26 luglio 2021)

---