

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 31 maggio al 6 giugno 2019)

### INDICE

|                                                                                                                                                                           |          |                                                                                                                                                                                                                     |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| BARBONI: sulla realizzazione di interventi sulla strada statale 16 Adriatica (4-01376) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )           | Pag. 691 | sui lavori lungo la tangenziale di Salerno (4-01328) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )                                                                                       | 701 |
| BARBONI, MALLEGGNI: sul divieto di circolazione per i veicoli immatricolati all'estero (4-01244) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> ) | 692      | sui lavori sulla strada statale 17 tra Campobasso e Foggia (4-01372) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )                                                                       | 703 |
| CASTIELLO: sull'ammodernamento della stazione di Agropoli-Castellabate (Salerno) (4-01021) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )       | 694      | sui lavori lungo la tangenziale di Salerno (4-01436) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )                                                                                       | 702 |
| DE PETRIS: sul nuovo regolamento del Comune di Calolziocorte (Lecco) in tema di migranti (4-01577) (risp. SIBILIA, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i> )        | 695      | NASTRI: sulla messa in sicurezza delle infrastrutture viarie in condizioni di emergenza (4-00566) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )                                          | 705 |
| IANNONE: su un cantiere Anas presente sulla tangenziale di Salerno (4-00689) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )                     | 697      | PAPATHEU: sulle condizioni critiche dell'autostrada A18 Messina-Catania (4-01236) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )                                                          | 708 |
| su un avviso pubblico per componenti dell'Osservatorio regionale sui beni confiscati (4-01268) (risp. GAETTI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i> )             | 698      | SERAFINI: sul progetto di riqualificazione delle case cantoniere (4-00895) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )                                                                 | 712 |
|                                                                                                                                                                           |          | UNTERBERGER ed altri: sul divieto di circolazione di veicoli immatricolati all'estero da parte di conducenti residenti in Italia (4-01255) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> ) | 715 |



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

la strada statale 16 "Adriatica" è la più lunga strada statale italiana, il cui percorso inizia a Padova e finisce a Otranto (Lecce), per una lunghezza complessiva di circa mille chilometri attraverso sei regioni: Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia. Gran parte del percorso è situato lungo la fascia costiera adriatica e quindi la statale mette in comunicazione le principali località del litorale;

il 25 settembre 2018, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato approvato il progetto esecutivo presentato dalla società Autostrade per l'Italia denominato "Opere di completamento sulla viabilità connessa al Lotto 1 della terza corsia dell'A14 nel tratto Rimini Nord - Cattolica", relativo alla realizzazione degli interventi lungo la strada statale 16, nel tratto interessato dai lotti 1A e 1B dei lavori di ampliamento a tre corsie della A14 Bologna-Bari-Taranto, tratto Rimini nord-Cattolica;

tale intervento è di fondamentale importanza perché ha lo scopo di aumentare il livello di sicurezza e degli *standard* qualitativi del territorio;

l'approvazione formale del progetto esecutivo da parte del Ministero ha consentito di procedere, il 22 novembre 2018, alla sottoscrizione della convenzione tra tutti i soggetti interessati, ovvero tra Autostrade per l'Italia, Anas, Provincia di Rimini e i Comuni di Rimini, Riccione, Misano Adriatico e Coriano, al fine di regolamentare gli impegni delle parti derivanti dalla realizzazione del tratto interessato;

ad oggi non risulta in essere alcuna pubblicazione del bando per l'appalto dei lavori da parte del Ministero al fine di garantire l'avvio dei lavori,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda procedere in tempi brevi per garantire l'avvio dei lavori, e se vi siano motivi ostativi che hanno prodotto tali ritardi per la realizzazione di un'opera stradale fondamentale e prioritaria per il territorio, atta a garantire il miglioramento della viabilità lungo la direttrice stradale principale di entrata e uscita da e per la riviera romagnola.

(4-01376)

(5 marzo 2019)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni acquisite dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali, si informa che il bando di gara relativo ai lavori pubblici citati è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea in data 3 aprile 2019, nonché sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, 5a Serie speciale, Contratti pubblici, n. 41 del 5 aprile 2019. Per entrambi i bandi il termine per la presentazione delle offerte, che dovranno pervenire per via telematica con le modalità previste nel disciplinare di gara, è fissato entro e non oltre le ore 14,00 del giorno 5 giugno 2019. In tal senso, si assicura che il Ministero permarrà vigile sulla tempestiva definizione delle procedure intraprese, in chiave propeudeutica al conseguente, auspicato, celere avvio dei lavori.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(3 giugno 2019)

BARBONI, MALLEGNI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

il decreto-legge n. 113 del 2018, recante "Disposizioni urgenti in materia di protezione internazionale e immigrazione, sicurezza pubblica, nonché misure per la funzionalità del Ministero dell'interno e l'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata. Delega al Governo in materia di riordino dei ruoli e delle carriere del personale delle Forze di polizia e delle Forze armate", convertito, con modificazioni, dalla legge n. 132 del 2018, ha modificato gli articoli 93 e 132 del codice della strada (di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992), introducendo il divieto di circolazione per i veicoli immatricolati all'estero e in disponibi-

lità di soggetti che abbiano stabilito la propria residenza in Italia da più di 60 giorni;

la stessa normativa prevede la possibilità di condurre veicoli appartenenti ad imprese aventi sede in uno Stato membro della Comunità europea o dello Spazio economico europeo, e non aventi sede secondaria o altra sede effettiva in Italia nelle seguenti tipologie: a) impresa di *leasing* o locazione senza conducente, che concedono in locazione un veicolo per un determinato periodo di tempo, ad un soggetto residente in Italia; b) impresa con dipendenti o collaboratori residenti in Italia, che concedono in comodato un veicolo per un determinato periodo di tempo, ad un conducente legato da un rapporto di lavoro o collaborazione con l'impresa stessa. In entrambi i casi, la circolazione è subordinata alla tenuta a bordo del veicolo di un documento sottoscritto dall'intestatario recante data certa, dal quale risultino il titolo e la durata della disponibilità del veicolo;

l'applicazione di tale norma penalizza i frontalieri italiani, dipendenti di aziende sammarinesi, che, per lo svolgimento della propria attività, utilizzano veicoli di proprietà della stessa azienda sul territorio italiano, incorrendo nella violazione del comma 7-ter del predetto art. 93, poiché si tratta di Stato non appartenente alla UE o allo SEE,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda assumere iniziative urgenti per la risoluzione del problema di questi cittadini italiani che lavorano in qualità di rappresentanti, autisti e altro con il rischio di licenziamento immediato.

(4-01244)

(12 febbraio 2019)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni al riguardo acquisite dalla Direzione generale per la Motorizzazione, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Le modifiche all'articolo 93, comma 1-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotte dall'articolo 29-*bis* del decreto-legge 4 ottobre 2018, n. 113, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2018, n. 132, si sostanziano nel divieto di circolazione per i veicoli immatricolati all'estero e nella disponibilità di soggetti che abbiano stabilito la propria residenza in Italia da più di 60 giorni.

Ciò posto, non sfuggono all'attenzione di questo Ministero le criticità evidenziate nell'interrogazione che afferiscono all'applicazione della disposizione ai cittadini residenti in Italia che prestano la propria attività lavo-

rativa presso aziende sammarinesi. Nel merito, si comunica che si sta valutando quali azioni eventualmente intraprendere al fine di contemperare, da un lato, la necessità di non vanificare la *ratio* del divieto, dall'altro, l'esigenza di prevedere possibili deroghe, purché riconducibili ad ipotesi oggettivamente documentabili.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(4 giugno 2019)

---

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

la società che gestisce le stazioni ferroviarie ha ammodernato la stazione di Agropoli-Castellabate (Salerno) e, tra l'altro, ha installato gli ascensori per l'accesso ai binari 2 e 3 di uso per la fermata dei treni. Gli impianti da circa un anno fanno bella mostra di sé, ma non sono in funzione, con grave disagio dei viaggiatori, anche perché l'innalzamento dei marciapiedi ha comportato la giusta eliminazione di ogni passo carraio per il superamento del binario 1;

sarebbe opportuno accelerare il necessario collaudo degli impianti installati e la loro messa in funzione. La stazione serve un vasto territorio del Cilento interessato non solo dal turismo, ma anche dal fenomeno migratorio al Nord per la maggiore offerta di lavoro. Entrambi i fenomeni comportano, a differenza di quanto avviene in occasione dell'intenso traffico pendolare, la presenza di bagagli pesanti, anche numerosi e di grandi dimensioni, con grave disagio per i soggetti diversamente abili nelle attività motorie e per le persone anziane;

del resto è un assurdo che una infrastruttura, da tempo ultimata con un dispendio di non irrilevanti risorse pubbliche, debba essere relegata nello stato di mancato utilizzo e di abbandono, intralciando gravemente un servizio pubblico di tutt'altro che secondaria rilevanza sotto il profilo socio-economico, qual è il trasporto ferroviario,

si chiede di sapere quali iniziative e misure il Ministro di indirizzo intenda assumere affinché vengano rimosse le evidenziate criticità.

(4-01021)

(18 dicembre 2018)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni al riguardo acquisite dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie e dalla società Rete Ferroviaria italiana del gruppo Ferrovie dello Stato, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Il mancato funzionamento degli ascensori nella stazione di Agropoli nell'arco temporale indicato si correla all'obbligatorietà che tali apparati a motore siano sottoposti ad un rigoroso accertamento tecnico prima della messa in esercizio. Solo ad esito positivo di tutte le operazioni di collaudo previste dalla normativa vigente, che necessitano della collaborazione dell'installatore nell'esecuzione di sopralluoghi, prove e controlli, anche per la verifica della sicurezza degli impianti, se ne può consentire il pubblico uso. Ciò posto, risulta che gli ascensori siano stati attivati a far data dal 17 aprile 2019.

La società ha inteso precisare, infine, che nella stazione di Agropoli-Castellabate è stata altresì resa operativa la *control room* per la remotizzazione degli allarmi e del sistema di videosorveglianza.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(3 giugno 2019)

---

DE PETRIS. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che, da quanto si apprende da fonti giornalistiche, la Giunta di Calolziocorte (Lecco), cittadina che oggi ospita una trentina di rifugiati, ha approvato un regolamento che prevede delle zone rosse per i migranti, vietando di accogliere migranti vicino alle scuole. Nello specifico si stabilisce che tra centri di accoglienza, scuole e stazione dovrà esserci una distanza minima di 150 metri, misurata calcolando il percorso pedonale più breve;

considerato che tale regolamento, qualora dovesse essere approvato definitivamente, sarebbe altamente discriminante e istigherebbe all'odio razziale, dato che, a parere dell'interrogante, è ingiustificabile che si diriga consapevolmente la frustrazione dei cittadini, alimentando comportamenti violenti contro rifugiati e richiedenti asilo che nulla hanno a che vedere con situazioni di disagio sociale;

ritenuto che, in data 17 luglio 2015, l'alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati ha dichiarato che "Alimentare consapevolmente la retorica xenofoba e razzista nei confronti dei rifugiati, attribuendogli falsi

privilegi ed indicandoli come causa di disagio per i cittadini italiani è pericoloso, poiché fomenta tensioni sociali di difficile gestione. L'Agenzia Onu per i rifugiati condanna con fermezza la strumentalizzazione dell'insofferenza dei cittadini portata avanti da elementi estremisti della società, che favorisce un clima di tensione e comportamenti aggressivi verso rifugiati e operatori impegnati nelle attività di accoglienza",

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda verificare i fatti esposti e avviare le opportune procedure perché il regolamento sia sospeso, al fine di evitare una condotta discriminatoria da parte del Comune di Calolziocorte.

(4-01577)

(16 aprile 2019)

RISPOSTA. - Il regolamento citato è stato approvato dalla maggioranza del Consiglio comunale di Calolziocorte (Lecco), con l'obiettivo di introdurre una disciplina a livello comunale relativa ai centri di accoglienza per migranti.

Il prefetto di Lecco ha interessato il sindaco di Calolziocorte, il quale ha riferito che l'amministrazione comunale, nell'ambito di un piano di governo del territorio, ha ritenuto di orientare le scelte relative all'istituzione delle strutture di accoglienza verso le zone ritenute più idonee a favorire l'integrazione degli ospiti. È stato precisato, inoltre, che il territorio non è stato suddiviso in zone nelle quali è imposto l'obbligo di prevedere la costruzione di strutture di accoglienza per richiedenti asilo, essendo state, invece, individuate aree sensibili di rispetto, in corrispondenza di zone già interessate da particolari criticità (come quella circostante alla stazione ferroviaria) allo scopo di ridurre il possibile sviluppo di tensioni sociali.

Il sindaco ha fatto, altresì, presente che l'obiettivo del regolamento non sarebbe affatto quello di creare improponibili e inaccettabili forme di segregazione, ribadendo che l'azione dell'ente locale è sempre stata improntata alla massima collaborazione con la struttura di accoglienza presente sul territorio e sottolineando che il regolamento, non essendo retroattivo, non potrebbe interessare le realtà già esistenti.



Per completezza, si segnala che nel corso del Consiglio comunale del 29 aprile 2019 la maggioranza consiliare ha dichiarato di sospendere l'esecutività del regolamento. È stata, inoltre, prevista l'istituzione di un tavolo tecnico di confronto, con il coinvolgimento anche delle opposizioni consiliari e di rappresentanti della cittadinanza, allo scopo di definire modifiche da apportare al provvedimento.

*Il Sottosegretario di Stato per l'interno*

SIBILIA

(4 giugno 2019)

---

IANNONE. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che secondo quanto risulta all'interrogante:

sulla tangenziale di Salerno, all'altezza di Fratte, insiste un cantiere ANAS di poche centinaia di metri, capace, però, di bloccare la viabilità in ingresso a Salerno e di avere ripercussioni anche su chi proviene in auto da Pellezzano e Baronissi;

nonostante un piano di viabilità alternativa, i lavori determinano il restringimento della carreggiata dove si viaggia su una sola corsia con le auto che finiscono in coda;

in media serve un'ora nel traffico per un tratto di strada che, in condizioni normali, si percorre in 10-15 minuti;

questa autentica *via crucis* per lavoratori pendolari e studenti comporta, inoltre, risvolti negativi sulla sicurezza,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo abbia ricevuto spiegazioni dall'ANAS circa l'impossibilità di eseguire i lavori di notte;

se intenda intervenire e con quali iniziative per alleviare il disagio quotidiano di una vasta utenza di lavoratori e studenti.

(4-00689)

(16 ottobre 2018)

RISPOSTA. - In relazione al primo quesito, e cioè alla possibilità di effettuare i lavori negli orari notturni, sono state chieste dettagliate informazioni alla società ANAS, la quale ha riferito che i lavori di manutenzione straordinaria sul viadotto Irno situato sulla strada statale 18 tangenziale di Salerno consistono nella demolizione e ricostruzione dei cordoli e nella rimozione delle vecchie barriere. Si precisa che proprio la natura e la tipologia degli interventi hanno reso necessario l'installazione di un cantiere fisso. Peraltro, essendo il cantiere inamovibile, limitare i lavori alle ore notturne non avrebbe avuto alcun beneficio.

Per quanto riguarda il secondo quesito, ANAS, per mitigare i disagi dell'utenza, ha recepito le richieste degli enti locali concordate nella riunione concernente la manifestazione "Luci d'Artista" 2018-2019, tenutasi nel mese di ottobre 2018 presso la Prefettura di Salerno, cui hanno partecipato, tra gli altri, il sindaco di Salerno, i vertici provinciali delle forze di polizia e dei Vigili del fuoco e la società Autostrade meridionali.

I lavori sulla tangenziale di Salerno sono stati sospesi per tutta la durata dell'evento, conclusosi il 20 gennaio 2019. Successivamente, i lavori sono ripresi il 21 gennaio e risultano conclusi in data 22 marzo.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(4 giugno 2019)

---

IANNONE. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

in data 8 novembre 2018 la Regione Campania pubblicava sul sito "Regione informa" un avviso pubblico per la selezione dei rappresentanti delle associazioni e degli organismi, quali componenti dell'Osservatorio regionale sui beni confiscati, come da art. 6 della legge regionale della Campania 16 aprile 2012, n. 7, con termine per la presentazione il 30 novembre 2018;

tale avviso non è da ritenersi una manifestazione selettiva, in quanto aperta ai soggetti in possesso dei requisiti, oltre a prevedere una riapertura temporale periodica secondo la normativa di riferimento;

veniva richiesto tra i requisiti di avere da statuto o atto costitutivo da almeno 5 anni la finalità di promozione del riutilizzo dei beni confiscati e tale requisito risulta essere maggiormente stringente per l'individuazione

degli organismi rispetto a quanto previsto dalla stessa legge regionale, e successive modificazioni e integrazioni;

il centro nazionale sportivo "Fiamma" inviava il 30 novembre 2018, come previsto via Pec, la documentazione come da formulario dell'avviso pubblico e tale formulario includeva l'autocertificazione in merito allo statuto o atto costitutivo;

lo stesso centro nazionale sportivo Fiamma rinviava in data 11 dicembre 2018, sempre attraverso Pec, la documentazione, completata da un'istanza nella quale si motivava il rinvio, oltre ad allegare documentazione integrativa, nello specifico il 30 novembre 2018 l'Agenzia nazionale beni confiscati risultava essere sotto attacco informatico, infettando a sua volta associazioni aventi rapporti con l'Agenzia e il virus informatico aveva causato blocchi alla casella Pec. Si suppone infine che i programmi di protezione della Regione abbiano bloccato l'originale Pec inviata in data 30 novembre 2018, riconoscendola come infetta;

l'ufficio per il "Federalismo e la sicurezza integrata" regionale, competente per l'avviso, rispondeva in data 14 dicembre 2018, ritenendo di non accettare la documentazione richiesta in quando pervenuta in ritardo, ma aggiungeva tra i motivi ostativi il mancato requisito statutario;

come precedentemente riferito, il *format* predisposto dall'avviso prevedeva una semplice autocertificazione e nel frattempo nessuna richiesta di integrazione o di acquisizione di documenti era stata richiesta;

a seguito di una richiesta da parte del centro nazionale sportivo Fiamma di chiarimenti ai dirigenti responsabili del procedimento, veniva motivato l'acquisizione tramite *internet* dello statuto, evidente anomalia da parte di una pubblica amministrazione, oltre al fatto che non risulta mai pubblicato lo statuto del centro Fiamma sui portali *internet*;

veniva considerata in tutti i casi assorbente l'invio in ritardo della Pec, nonostante si tratti di una manifestazione d'interesse non selettiva e periodica;

i requisiti maggiormente restrittivi di quello indicati dall'Assemblea legislativa regionale nella legge regionale di costituzione dell'Osservatorio regionale sui beni confiscati hanno causato l'acquisizione di solo 7 organismi regionali di cui 4 di questi incredibilmente rappresentati sempre dalla stessa persona fisica;

tale indirizzo dirigenziale contraddice con ogni evidenza la conclamata volontà del Consiglio regionale campano circa la massima partecipazione dei soggetti attuatori alla condivisione delle azioni strategiche per l'utilizzo dei beni confiscati,

si chiede di sapere quali iniziative urgenti il Ministro in indirizzo intenda promuovere affinché vengano a cessare comportamenti discriminatori volti ad escludere importanti soggetti impegnati, con ottimi risultati nello specifico settore, come il centro nazionale sportivo "Fiamma", dall'Osservatorio regionale sui beni confiscati alla criminalità organizzata.

(4-01268)

(19 febbraio 2019)

RISPOSTA. - L'interrogante ha segnalato presunti "comportamenti discriminatori volti ad escludere importanti soggetti impegnati, con ottimi risultati nello specifico settore, come il centro nazionale sportivo Fiamma, dall'Osservatorio regionale sui beni confiscati alla criminalità organizzata" istituito dalla Regione Campania.

Si precisa che il citato organismo, istituito con la legge regionale n. 7 del 2012, svolge, con riferimento ai beni ricadenti nell'ambito regionale campano, una funzione di "promozione, consultazione e supporto delle attività di programmazione, monitoraggio e controllo nelle azioni di valorizzazione dell'utilizzo dei beni confiscati". Le attività dell'organismo regionale sono pertanto differenti rispetto a quelle affidate all'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata, la cui disciplina è rimessa all'esclusiva competenza statale.

Ciò premesso, nel sottolineare che non si ravvisano possibilità di interferenze da parte di organismi statali sui meccanismi di organizzazione e funzionamento dell'Osservatorio regionale, si riferisce la posizione rappresentata dalla Regione Campania, interessata dalla Prefettura di Napoli.

Secondo quanto riferito dalla Giunta regionale della Campania: "dalla lettura complessiva degli articoli emerge la volontà del legislatore regionale di prevedere una vasta partecipazione mediante il coinvolgimento dei diversi attori presenti sul territorio (istituzioni, sindacati, forze datoriali e associazioni) garantendo nel contempo una consolidata professionalità e documentata esperienza nel settore del riutilizzo dei beni confiscati. Quindi, in attuazione di quanto statuito, da un lato si è proceduto al coinvolgimento delle rappresentanze sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori potenzialmente coinvolte nella gestione dei beni confiscati, richiedendo che le stesse indicassero il proprio designato e, dall'altro, a reclutare i rappresentanti delle associazioni e organizzazioni con le modalità di evidenza pubblica, richieste dalla legge, mediante un avviso pubblico di manifestazione di interesse rivolto ai soggetti che avessero come requisito tra le finalità statutarie la promozione del riutilizzo dei beni confiscati da almeno cinque anni".

Precisa altresì la Regione che la partecipazione all'avviso pubblico era stata fissata al 30 novembre 2018 con la previsione dell'irricevibilità delle domande che fossero pervenute oltre tale data. La domanda del centro nazionale sportivo Fiamma, secondo quanto riferito, è pervenuta fuori termine, l'11 dicembre 2018, e giudicata irricevibile unitamente alla istanza di un altro organismo, pure fuori termine.

Risulta che la Regione Campania ha costituito l'Osservatorio regionale sull'utilizzo dei beni confiscati alla criminalità organizzata composto da 27 componenti di cui 5 rappresentanti delle istituzioni, 8 rappresentanti dei datori di lavoro, 2 rappresentanti delle cooperative, 5 rappresentanti dei lavoratori, 7 rappresentanti di associazioni e organizzazioni.

*Il Sottosegretario di Stato per l'interno*

GAETTI

(5 giugno 2019)

---

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

la tangenziale di Salerno negli ultimi anni più che essere uno strumento per snellire il traffico ed agevolare la vita degli automobilisti salernitani si è trasformata in un vero e proprio incubo;

alle lunghe code in direzione sud, zona Fratte, per l'eterno cantiere di 300 metri che blocca il traffico di tre Comuni: Salerno, Pellezzano e Baronissi con ripercussioni sul raccordo Salerno - Avellino in direzione Salerno e sulla viabilità alternativa dalla parte opposta, da tempo c'è un cantiere aperto che crea non pochi problemi;

a causa dei lavori tra le uscite di San Leonardo e Mariconda, all'altezza del distributore Benny, nelle ore di punta, quel tratto di strada diventa impraticabile con tanti salernitani intrappolati per diversi minuti nel traffico, prima di superare il tratto interessato dai lavori, che si restringe ad una sola corsia limitando non poco la circolazione stradale,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei gravi disagi che patisce l'utenza salernitana e quali soluzioni intenda adottare per alleggerire l'exasperante situazione che vivono in particolare lavoratori pendolari e studenti.

(4-01328)

(26 febbraio 2019)

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

sembrano essere infiniti i lavori sulla tangenziale di Salerno in zona Fratte;

quando l'eterno cantiere sembrava al capolinea con la rimozione dei blocchi di cemento e si era anche provveduto a stendere l'asfalto sulla carreggiata, con sollievo per migliaia di automobilisti intrappolati da mesi dall'imbuto che si determina sulla tangenziale in direzione sud, sono ripresi i lavori: si è tornati ad intervenire su quel tratto di tangenziale e sono stati realizzati i giunti di dilatazione;

un cantiere di 300 metri da mesi sta tenendo in scacco tre comuni: Salerno, Pellezzano e Baronissi, con tanto di intervento della Prefettura e disagi enormi sulla viabilità sul raccordo Salerno-Avellino e attorno alla zona del cantiere,

Si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda approfondire se la ditta che conduce i lavori stia seguendo una procedura abituale o si siano verificati degli errori in fase di realizzazione che stanno determinando dei ritardi nella chiusura del cantiere, con grave nocumento per l'utenza fatta principalmente di lavoratori pendolari e studenti.

(4-01436)

(19 marzo 2019)

RISPOSTA.<sup>(\*)</sup> - Si risponde congiuntamente alle interrogazioni 4-01328 e 4-01436 in quanto trattano della medesima tematica, sulla base delle informazioni acquisite dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali e la società ANAS.

---

(\*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

I lavori di manutenzione straordinaria citati si sono conclusi in data 22 marzo 2019. Per completezza d'informazione, infine, si informa che il 15 aprile sono terminati i lavori sul viadotto Cristofaro, contiguo al viadotto Irno, che pure procuravano disagi all'utenza.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(3 giugno 2019)

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

l'Anas con ordinanza n. 99 del 13 novembre 2018, rubricata come "lavori di ammodernamento impianto antincendio in galleria", ha chiuso al traffico una parte interessata ai lavori per adeguare alla normativa il *tunnel* statale che sulla strada statale 17 collega Campobasso con Foggia (che attraversa diversi comuni del subappennino dauno e del fortore campano, molisano e pugliese);

da tale giorno è iniziata una serie di pesanti disagi per migliaia di utenti e pendolari di questi territori che già devono scontare insormontabili problemi legati ai già carenti collegamenti viari;

la deviazione predisposta per aggirare la galleria costringe a percorrere un lungo e tortuoso tragitto che attraversa il comune di Volturara Appula (Foggia);

non è dato sapere quale sia la tipologia di lavori da eseguire e i relativi tempi di esecuzione;

con nuovo provvedimento, sembra che sia stata disposta la chiusura di tale tratto stradale fino alla prima decade di aprile 2019;

il cantiere conta una presenza minima di operai al lavoro e, nei circa tre mesi di chiusura, i lavori sono pressoché fermi o, comunque, vengono effettuati molto a rilento;

le strade provinciali del percorso alternativo versano in uno stato a dir poco dissestato;

il protrarsi di tali ritardi risulta di disagio particolare alla circolazione viaria non solo di persone ma anche di merci, con ulteriore danno per

una zona già tristemente penalizzata dall'assenza di collegamenti viari idonei;

la strada costituisce l'unico asse di collegamento tra Foggia e Campobasso e su di essa gravitano comuni non solo molisani, ma anche campani e lucani che trovano in Foggia il capoluogo di riferimento più vicino,

si chiede di conoscere quali siano i tempi e le modalità dell'intervento ed i motivi per i quali tale intervento presenti difficoltà operative tali da rendere necessario un così lungo periodo di esecuzione dei lavori.

(4-01372)

(5 marzo 2019)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni acquisite dalla società ANAS e dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

I lavori di ammodernamento dell'impianto tecnologico antincendio della galleria "Passo del Lupo", lungo la strada statale 17/Val variante di Volturara, in provincia di Foggia, hanno avuto inizio il 19 novembre 2018 e si sono svolti regolarmente sino alla sospensione dovuta alle trascorse festività natalizie. Risulta, poi che siano ripresi il 7 gennaio 2019 e terminati il giorno 24 dello stesso mese.

Ciò posto, in data 11 febbraio 2019, si è verificata una caduta di calcinacci dalla volta della galleria, lato Campobasso, a motivo della quale ANAS ne ha disposto, cautelativamente, la chiusura al transito. Al termine delle verifiche effettuate, l'ente proprietario e di gestione ha quindi avviato nuovi lavori di somma urgenza, tesi al rinforzo delle strutture della volta del *tunnel* mediante l'installazione di centine metalliche e la posa di calcestruzzo cementizio.

L'intervento, per un importo di oltre 20.000 euro, è stato finalizzato al ripristino della transitabilità della galleria, che collega un'arteria stradale di particolare interesse per la circolazione tra le regioni Puglia, Campania e Molise.



Il 4 aprile, infine, una volta ultimati gli interventi, le operazioni di pulizia all'interno del *tunnel* e le attività di smobilitazione del cantiere e della segnaletica ANAS, in anticipo di circa una settimana rispetto ai tempi pianificati, ha riaperto il traffico veicolare sulla strada statale.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(4 giugno 2019)

---

NASTRI. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

secondo quanto risulta da un articolo pubblicato il 18 settembre 2018 dal quotidiano "Il Sole-24 ore", il "piano sblocca cantieri" elaborato dall'Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili (predisposto a seguito del crollo del ponte Morandi, avvenuta ad agosto a Genova), per segnalare le opere infrastrutturali più urgenti per la messa in sicurezza presenti su tutto territorio nazionale, è stato ulteriormente integrato a seguito di nuove segnalazioni raccolte dall'Ance, che rilevano una situazione di totale abbandono;

il monitoraggio indica, al riguardo, un aumento di natura emergenziale delle infrastrutture stradali dissestate e pericolose per la viabilità, i cui costi d'intervento per 300 opere, che inizialmente erano stimati in 27 miliardi di euro, sarebbero lievitati di ulteriori 5-6 miliardi di euro rispetto al precedente aggiornamento;

l'articolo del quotidiano economico, sebbene evidenzi la precarietà in termini di sicurezza di viadotti e cavalcavia, concentra l'attenzione maggiore da parte di imprenditori, associazioni e cittadini sui ponti: da quello situato a Villaputzu (ex strada statale 125 Orientale sarda) a quello di Celico che collega Cosenza a Crotone lungo la strada statale 107;

i casi di emergenza relativi alla sicurezza delle infrastrutture connesse alla viabilità stradale, nonostante il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *pro tempore*, Delrio, avesse stanziato nella legge di bilancio per il 2018 (di cui alla legge n. 205 del 2017) 1,6 miliardi di euro per interventi urgenti di manutenzione di ponti e strade gestiti da Province e Comuni, rimangono tuttavia numerosi, evidenzia ancora "Il Sole-24 ore", e riguardano proprio le infrastrutture gestite da Province e Comuni, fortemente carenti di manutenzione;

tali osservazioni, a giudizio dell'interrogante, destano sconcerto e preoccupazione, in considerazione del fatto che il sistema di monitoraggio e

di coordinamento delle attività di controllo e di verifica appare lacunoso e frammentario; basti pensare al seguito del crollo del ponte di Genova, che ha causato una tragedia e numerose vittime: la situazione attuale è connotata da uno stato di incertezza, e si evidenzia la necessità di ulteriori risorse, oltre che di un migliore coordinamento d'intervento,

si chiede di sapere:

quali valutazioni i Ministri in indirizzo intendano esprimere, nell'ambito delle rispettive competenze, con riferimento alla situazione descritta;

se non convengano sulla necessità di intervenire in sede di prossima legge di bilancio per il 2019, al fine di prevedere adeguate misure volte a potenziare il sistema di interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture di viabilità attualmente in condizioni di emergenza, anche al fine di tutelare il paesaggio e l'ambiente negli interventi di ripristino e di adeguamento della rete stradale e autostradale nazionale, per le opere che si trovino esposte a pericoli di particolare gravità.

(4-00566)

(19 settembre 2018)

RISPOSTA. - È doveroso premettere che, a differenza di quanto riferito nell'interrogazione, le cause del crollo del ponte Morandi, occorso a Genova in data 14 agosto 2018, non sono imputabili alla mancanza di risorse finanziarie stanziare dallo Stato per la relativa manutenzione. Per una puntuale definizione della problematica, si suggerisce di consultare la relazione della commissione ispettiva istituita dal Ministro allo scopo di far luce sulle cause del sinistro, datata 25 settembre 2018 e disponibile *online* alla sezione Comunicazione del sito *web* del Ministero.

Ciò premesso, si comunica che, alla verifica della sicurezza delle infrastrutture stradali, ed in particolare dei ponti e dei viadotti della rete stradale di interesse nazionale, la società Anas provvede mediante: ispezioni ricorrenti, aventi cadenza trimestrale, per accertare lo stato di conservazione delle strutture; ispezioni principali annuali, con effettuazione di controlli sistematici di dettaglio, finalizzati all'individuazione della natura di eventuali degradi, delle correlate cause e della loro possibile evoluzione; ispezioni approfondite, con prove strumentali e mezzi speciali, secondo necessità di volta in volta individuate. Sulla scorta dei dati rilevati durante questo processo costante di ispezioni e controlli Anas programma, poi, il piano di interventi di manutenzione su tutta la rete stradale.

In tale contesto, al fine di prevedere adeguate misure volte a potenziare il sistema di interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, la legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio per il 2019), ha previsto, all'articolo 1, comma 889, l'importo di 250 milioni di euro annui per il periodo 2019-2033 a favore delle Province delle regioni a statuto ordinario per il finanziamento della manutenzione stradale e degli istituti scolastici. Inoltre, il comma 97 dispone che sia destinata alla progettazione ed alla realizzazione di interventi volti all'adeguamento e messa in sicurezza degli svincoli delle tangenziali dei capoluoghi di provincia (in sede di aggiornamento del contratto di programma Anas 2016-2020) una quota delle risorse da contrattualizzare o che si rendano disponibili nell'ambito delle finalità già previste dal vigente contratto, nel limite di 5 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2019 e 2020.

Per quanto concerne, poi, la possibilità di prevedere idonee risorse finanziarie da destinare alla manutenzione della rete viaria di Province e Città metropolitane delle regioni a statuto ordinario e delle regioni Sardegna e Sicilia, si informa che è stata prevista l'integrazione di 100 milioni di euro, quale integrazione alle risorse pari ad un importo di 1.620 milioni di euro di cui al decreto ministeriale 16 febbraio 2018, per il quinquennio 2019-2023. L'articolo 1, commi 892 e 893, della citata legge di bilancio attribuisce, altresì, un contributo complessivo di 190 milioni di euro a favore dei Comuni, per ciascuno degli anni dal 2019 al 2033, da destinare al finanziamento di piani di sicurezza a valenza pluriennale finalizzati alla manutenzione di strade, scuole e altre strutture di proprietà comunale. Infine, all'articolo 1, comma 891, il provvedimento istituisce, nello stato di previsione di questo Ministero, un fondo con una dotazione annua di 50 milioni di euro dal 2019 al 2023 per gli interventi di messa in sicurezza dei ponti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po, da ripartire con decreto ministeriale a favore delle Città metropolitane, delle Province territorialmente competenti e della società Anas.

Corre l'obbligo di evidenziare, peraltro, che al fine di garantire elevati *standard* di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, questo Governo ha istituito, con il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, a far data dal 1° gennaio 2019, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

Nel solco di tale indirizzo, un ultimo cenno merita l'articolo 33, comma 1, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, recante "Misure urgenti per la crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi", il quale, concorrendo all'obiettivo di accelerare gli investimenti pubblici quale volano per l'economia nazionale, tra l'altro con mirato riguardo anche alla manutenzione di strade ed opere infrastrutturali, disciplina la possibilità, a favore delle Regioni a statuto ordinario, di assumere personale a tempo in-

determinato in coerenza con i piani triennali dei fabbisogni di organico e nel rispetto pluriennale dell'equilibrio di bilancio.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(4 giugno 2019)

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

l'autostrada A18 Messina-Catania è la principale dorsale autostradale della Sicilia orientale ed è parte integrante dell'itinerario europeo E45. L'opera attraversa il primo polo turistico della Sicilia, che fa registrare annualmente tra le località di Taormina e Giardini Naxos oltre 2 milioni di presenze turistiche. L'arteria è interessata da un volume crescente di traffico da Messina a Catania, che già da diversi anni è arrivato a sfiorare i circa 30 milioni di veicoli in transito;

nel 2018 si sono registrati lungo la A18, 617 incidenti ed il tracciato della Messina-Catania presenta già da diverso tempo gravi ed inaccettabili criticità in numerosi tratti. Lo scorso 15 gennaio è rimasto ucciso in questa autostrada l'ispettore capo della Polizia stradale di Giardini Naxos, Angelo Spadaro, schiacciato contro il *guard-rail* da un *tir* che l'ha travolto mentre stava intervenendo per un altro incidente. Si riscontra la presenza di innumerevoli buche, doppi sensi di marcia, gallerie con infiltrazioni d'acqua, scarsa illuminazione, ma soprattutto una fatiscente condizione del manto stradale, che rappresenta motivo di quotidiano pericolo per l'incolumità dell'utenza in transito;

il Governo regionale sta intervenendo con 46 milioni di euro per riasfaltare tutta la tratta messinese A18 ed anche la A20, in tutto 120 chilometri sia in direzione Catania (fino a Giardini) che in direzione Palermo (fino a Furiano), e 30 chilometri di barriere per 30 milioni di euro, entrambe da finanziare con 120 milioni di euro dal Patto per il sud. Inoltre 16 milioni di euro sono previsti per la sistemazione della tratta interessata dalla frana di Letojanni in essere dal 2015 (con 4 milioni di impegno previsto dalla Protezione civile regionale). Nel complesso, tuttavia, si riscontrano gravissime problematiche riconducibili ad anni di inerzia da parte delle precedenti amministrazioni della Regione e del Consorzio autostrade siciliane, ente gestore della rete stradale;

risulta, da quanto reso noto dall'assessore alle Infrastrutture della Regione Siciliana, Marco Falcone, che "il Ministero delle Infrastrutture ha

bloccato da tre mesi a questa parte 5 cinque progetti del Cas per le autostrade siciliane: la pavimentazione da 24 milioni di euro dell'A18, la pavimentazione dell'A20 da 22 milioni, i bypass da 6 milioni di euro, il progetto da 9 milioni per i pannelli a messaggistica variabile e pure la frana di Letojanni, progetto che è stato fatto cambiare per 5 volte". I progetti risultano "bloccati al Provveditorato per le opere pubbliche che da mesi si trova decapitato, ha ricordato Falcone, in attesa che il Ministro nomini il nuovo presidente";

del tutto insufficiente appare, in assenza di altre risorse, la previsione da parte del Cas di circa 510.000 euro per interventi di pavimentazione delle tratte ammalorate a fronte di carenze per le quali non possono più bastare opere tampone. Si continua ad intervenire per tratti brevi, di poche centinaia di metri, e risulta, inoltre, che l'appalto dal valore di 24,3 milioni di euro per riasfaltare l'intera carreggiata da Messina a Giarre, sia fermo, in attesa del via libera del Provveditorato regionale delle opere pubbliche, organo del Ministero dei trasporti. "Al Provveditorato fanno poche sedute e i tempi si allungano a dismisura", precisano dal Cas con evidente ammissione di una grave situazione alla quale urge porre concreto e immediato rimedio,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda prendere atto della drammatica condizione in cui versa l'autostrada A18 Messina-Catania, al fine di supportare l'azione della Regione Siciliana con un piano straordinario per risolvere l'emergenza;

se ritenga opportuno disporre la previsione di stanziamenti urgenti finalizzati alla necessaria attività di messa in sicurezza dell'autostrada Messina-Catania, al fine di impedire il ripetersi dei numerosi incidenti che continuano a verificarsi lungo l'infrastruttura;

se, in tal quadro, ritenga di accertare i fatti che hanno determinato lo stato odierno delle cose.

(4-01236)

(12 febbraio 2019)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni acquisite dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali e dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

In ordine al primo quesito, trovano conferma i dati di traffico indicati nell'interrogazione, sia per quanto concerne il volume dei transiti sti-

mati, sia in relazione al numero di incidenti accertati lungo l'autostrada A18 dalla Polizia stradale. Le gravi criticità segnalate si pongono a valle delle numerose non conformità e dei vari inadempimenti riscontrati e contestati al Consorzio per le autostrade siciliane (CAS), a partire dall'anno 2007, da parte dell'allora concedente, la società ANAS. Dette mancanze sono culminate, nel luglio 2010, con l'adozione di un provvedimento di decadenza nei confronti del Consorzio, il quale ha impugnato tale atto innanzi al Consiglio di giustizia amministrativa della Regione Sicilia, con vittoria di giudizio nel 2012, lo stesso anno in cui, dal 1° ottobre, questo Ministero è subentrato ad ANAS.

Ne consegue che CAS è tuttora l'ente concessionario per la gestione della A18 Messina-Catania, della A20 Messina-Palermo, nonché della superstrada Siracusa-Gela, con scadenza del titolo nel 2030.

Ciò nondimeno, con diffida datata 7 settembre 2017, sono state nuovamente riscontrate e contestate al Consorzio 755 inadempienze, per adempiere alle quali è stato conferito un arco temporale di 6 mesi, dunque con intimazione ad ottemperare entro il 7 marzo 2018. Ad esito delle verifiche di ottemperanza effettuate allo scadere del termine, tuttavia, solo 214 non conformità sono risultate appianate, talché si è evidenziata l'opportunità di richiedere al concessionario un piano programmatico d'intervento per la risoluzione delle criticità ancora in atto, di fatto inoltrato il 12 febbraio 2019.

È bene precisare che il CAS ha fatto pervenire tale piano in uno al piano degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, il tutto con previsione di attuazione e messa in opera nell'arco del triennio 2019-2021. Entrambi i piani postulano una riserva di approfondimento, anche al fine di ogni possibile determinazione che questo dicastero riterrà di prendere in esame ed assumere in relazione alla prosecuzione del rapporto giuridico in essere.

Venendo al secondo quesito, circa l'auspicata previsione di stanziamenti urgenti per la messa in sicurezza delle opere pubbliche, si comunicano i seguenti investimenti già pianificati: a) 46 milioni di euro destinati ai lavori di rifacimento della pavimentazione della A18, tratta Messina-Giarre, e della A20, tratta Messina-Furiano; b) 17.480.000 euro finalizzati alla messa in sicurezza del nastro autostradale interessato dalla frana di Letojanni lungo la Messina-Catania. In particolare, il progetto, di cui la Protezione civile regionale è ente attuatore, è stato dichiarato ammissibile al finanziamento, per la quota parte di 4.000.000, con disposizione commissariale di Protezione civile n. 12 del 18 novembre 2016. Per quanto di competenza, la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali ha provveduto: 1) con dispositivo in data 25 febbraio 2019, a delegare i poteri per l'espletamento delle operazioni necessarie alle espropriazioni di pubblica utilità; 2) con dispositivo in data 5 marzo 2019, ad approvare il progetto per

un importo pari al valore di 16.214.557,50 euro; c) 40.230.000 euro diretti all'adeguamento delle barriere.

Nel dettaglio dei progetti di manutenzione straordinaria al vaglio del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria, poi, si informa che i cinque progetti definitivi citati nell'interrogazione sono stati tutti esaminati dal Provveditorato, quattro nella seduta del 26 febbraio ed uno in quella del 5 aprile 2019. In particolare, dei primi quattro, due sono stati validati (con parere favorevole) con prescrizioni, e due restituiti al CAS con indicazioni tese alla rielaborazione, come pure il quinto. Per i due progetti definitivi restituiti nella seduta di febbraio, relativi ai lavori di pavimentazione stradale della A18 e A20, il Consorzio ha già provveduto a sviluppare la progettazione esecutiva in conformità al parere emesso ed a sottoporla a verifica di legge in data 8 aprile.

In tal senso, il Provveditorato ha tenuto a puntualizzare che alcun ritardo nella attuazione dei procedimenti è ascrivibile alla propria competenza. Peraltro, la rotazione del provveditore, tra il 20 marzo e il 25 marzo 2019, ha avuto corso senza soluzione di continuità e non ha variato il calendario annuale delle convocazioni, che prevede una seduta ogni 30 giorni, tempo necessario all'esame dei progetti.

Con riguardo, infine, all'ultimo quesito, non sorprenderà che, nell'ambito della discutibile cornice gestionale illustrata, siano note all'opinione pubblica diverse inchieste giudiziarie a carico di taluni componenti dell'organico del CAS e che tale attività degli inquirenti sia sfociata in alcuni casi in misure interdittive e cautelari. Né a caso, nel trascorso 2018, il consiglio di amministrazione, nominato a febbraio, ha rassegnato le proprie dimissioni nel successivo mese di agosto, senza che tuttora ne sia stata possibile la sostituzione.

Sulla scorta di tali argomentazioni, è inevitabile che lo stato attuale sia ripercussione del non regolare svolgimento delle relazioni con le istituzioni.

Ad ogni modo, corre l'obbligo di evidenziare la recente istituzione di un commissario straordinario incaricato di sovrintendere alle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione degli interventi sulla rete viaria della Sicilia, disposta dal comma 6, dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana di ricostruzione a seguito di eventi sismici". Tale norma, infatti, riconoscendo esplicitamente la situazione di grave degrado in cui versa la rete viaria della Sicilia, anche in relazione agli eventi meteorologici di natura eccezionale che hanno interessato di recente vaste aree del territorio, prevede che entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto sia attuata, con decreto del Presidente del

Consiglio dei ministri, la nomina del commissario, che sarà proposto da questo Ministero, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e d'intesa con il presidente della Giunta regionale siciliana.

In tal senso, nella consapevolezza dell'urgente cornice di riferimento, il Ministero ha già dato corso ad opportune linee di azione.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(3 giugno 2019)

---

SERAFINI. - *Ai Ministri dello sviluppo economico, dell'economia e delle finanze, per i beni e le attività culturali e delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

nel 2017 il progetto "Valore Paese - Cammini e Percorsi" ha inteso recuperare e far rivivere immobili pubblici di varia tipologia, in capo all'Agenzia del demanio, agli enti territoriali e all'ANAS, con la finalità di trasformarli in strutture ricettive, punti di ristoro, centri di assistenza, luoghi per attività ricreative, culturali e di formazione, botteghe artigianali, presidi medici, al fine di rispondere alle esigenze di sosta, permanenza, svago e *relax* dei viaggiatori;

tra questi immobili sono ricomprese le case cantoniere: con specifico riferimento a questa tipologia di beni, nel 2016 le case cantoniere dell'ANAS erano 1.244. A luglio 2018 ANAS presentò un progetto pilota di valorizzazione dei propri *asset* immobiliari, che prevedeva il recupero e la concessione di 30 case cantoniere, ubicate in zone di particolare pregio ambientale nelle regioni Valle d'Aosta, Piemonte, Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Lazio e Puglia, ricadenti sulla rete stradale ANAS e vicini a circuiti turistici, sentieri di cammini, piste ciclabili (via Francigena, tracciato dell'Appia antica, cammino di S. Francesco - La Verna-Assisi, cammino di San Domenico - Lazio, la Ciclovía del Sole - Verona-Firenze, la Ciclovía Ven.To - Venezia-Torino);

sono entrate a far parte della prima fase del progetto di riqualificazione quelle case che, anche grazie alla collocazione geografica, avevano potenzialità per sviluppare servizi sinergici con i piani di valorizzazione turistico-culturale del territorio. Sono, come dichiarava ANAS, quelle "case costruite nel 1830, caratterizzate da quel colore rosso pompeiano che le ha rese celebri e riconoscibili nel tempo, diventeranno alberghi, ristoranti, bar e punti di informazione, restando un punto di riferimento importante a sostegno degli automobilisti" e "Le nuove attività imprenditoriali saranno lo



strumento per far conoscere e apprezzare gli aspetti naturalistici, storici, culturali ed enogastronomici del territorio in cui si trova la casa cantoniera";

il progetto di riqualificazione degli immobili è stato il frutto della collaborazione tra ANAS, Ministero per i beni e le attività culturali, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Agenzia del demanio, che nel dicembre 2015 avevano sottoscritto un protocollo d'intesa per la valorizzazione delle case cantoniere. A tale scopo un tavolo tecnico aveva lavorato per definire le modalità per rendere operativo il progetto e lo *standard* di servizi che ciascuna casa cantoniera avrebbe dovuto offrire al cliente stradale, assicurando così la massima uniformità alla rete e conservando al tempo stesso un forte elemento identitario;

la ristrutturazione dell'immobile era stata prevista a carico di ANAS, mentre il concessionario aveva il compito di sviluppare le attività imprenditoriali in coerenza con le linee guida del bando, garantendo i servizi di base definiti: pernottamento, bar e ristoro, *free Wi-Fi*, postazioni di ricarica per i veicoli elettrici e *info point* di informazione turistica;

sono numerose le case cantoniere che risultano non ancora utilizzate, ad esempio quelle che sorgono lungo il lago di Garda, nel tratto tra Salò e Riva del Garda,

si chiede di conoscere:

a quanto ammontino le spese per gli interventi conservativi delle case cantoniere e con quale periodicità vengano effettuati;

quale sia stato il risultato economico derivante dalla concessione delle 30 case cantoniere;

quale sia l'attuale utilizzo di ciascuna casa cantoniera ubicata nelle Regioni Lombardia, Trentino-Alto Adige e Veneto;

se vi siano delle criticità, anche di natura legislativa, che limitano la possibilità di utilizzare pienamente ed efficacemente le case cantoniere da parte di privati o dei Comuni;

se le case cantoniere siano a tutti gli effetti beni architettonici sottoposti alle relative disposizioni di legge, in quanto beni culturali ai sensi dell'art. 10 del decreto legislativo n. 42 del 2004 (codice dei beni culturali e del paesaggio).

(4-00895)

(21 novembre 2018)

RISPOSTA. - In merito al primo quesito si comunica che, con riferimento all'anno 2017, la spesa per la manutenzione ordinaria delle case cantoniere è stata pari a quasi 700.000 euro, mentre per la manutenzione straordinaria, la cui periodicità scaturisce dalle singole esigenze compartimentali e dallo stato manutentivo degli immobili, sono stati investiti circa 450.000 euro.

Per quanto attiene al secondo quesito, solo per due delle 30 case cantoniere oggetto del progetto pilota di riqualificazione, all'insegna del turismo sostenibile, tra Ministero per i beni e le attività culturali e il turismo, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Agenzia del demanio e ANAS del 2015, si è addivenuti alla stipula di un contratto di concessione, ovvero le case cantoniere di Dervio, in provincia di Lecco, e Fiames, vicina a Cortina d'Ampezzo. In particolare, per la prima è in corso l'*iter* autorizzativo per il cambio di destinazione d'uso, necessario per la sua trasformazione in una struttura turistico-ricettiva, mentre per la casa cantoniera di Fiames risultano in atto le attività di progettazione esecutiva, propedeutiche alla pubblicazione del bando di gara finalizzato all'avvio dei lavori di ristrutturazione. Entrambe le procedure, pertanto, non hanno ingenerato ancora ricavi economici, in quanto non sono state consegnate ai rispettivi concessionari.

Atteso quanto precede, il progetto ha dimostrato scarsa efficacia, evidenziando la necessità di trovare uno strumento più efficace di quello offerto dalla concessione di servizi per valorizzazione il patrimonio storico ed architettonico rappresentato dalle case cantoniere. Al riguardo, ANAS ha confermato di avere in corso una ricognizione di detto patrimonio immobiliare per individuare, tra quelle non più utili all'esercizio di attività operative, le case cantoniere potenzialmente adatte ad essere trasformate in strutture turistico-ricettive.

Ed infatti, rispondendo al terzo quesito, si informa che tali immobili, distribuiti lungo l'intera rete stradale nazionale, costituiscono all'attualità sedi operative, magazzini e centri logistici, all'interno dei quali sono custoditi i mezzi e le attrezzature utilizzati dal personale addetto nell'espletamento dei compiti di manutenzione. Peraltro, agli immobili in genere si affiancano ulteriori locali, destinati ad autorimessa o deposito, adibiti a residenza del capo cantoniere.

Nello specifico, permangono di proprietà dell'ANAS: in Trentino-Alto Adige, 17 case cantoniere, le quali saranno oggetto di trasferimento alla Provincia ed al demanio entro il corrente anno; in Lombardia, 74 immobili, di cui 14 case cantoniere assegnate a dipendenti, ulteriori 3 oggetto di prossima pubblicazione di un bando di gara per l'assegnazione di alloggi al personale, e le restanti bisognose di interventi manutentivi. In questo patrimonio sono inclusi 17 fabbricati, tra i quali 10 in uso, 5 con proiezione di

futuro utilizzo e 2 in attesa di emanazione di apposito bando di assegnazione; infine, in Veneto, 70 case cantoniere, di cui 39 costituenti centri di manutenzione o punti di raccolta con finalità di deposito, ricovero mezzi, alloggi di servizio per il personale o per svolgimento di attività istituzionali, 5 assegnate a terzi con vincolo di revoca della concessione all'insorgenza di finalità istituzionali da parte di ANAS e 26 libere, ma bisognose di ristrutturazione.

Per quanto attiene, infine, all'ultimo quesito, si riferisce che, ai sensi dell'articolo 10 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante il codice dei beni culturali e del paesaggio, sono "beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni ed agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico". Dal momento che l'ANAS è un ente pubblico trasformato in società di capitali di diritto privato, non vi è dubbio, poi, che per i beni di sua appartenenza trovi applicazione il comma 9 dell'articolo 12 del codice, secondo il quale le disposizioni riguardanti la verifica dell'interesse culturale si applicano "anche qualora i soggetti cui esse appartengano mutino in qualche modo natura giuridica". Il Consiglio di Stato, nel parere n. 4/2011, ha inoltre precisato che l'istituto della verifica di interesse non è messa in discussione dalla circostanza che la privatizzazione sia intervenuta successivamente all'entrata in vigore del codice, in quanto tale orientamento risulterebbe incongruo. "Una siffatta conclusione finirebbe, infatti, per escludere proprio la persistenza dell'interesse culturale dopo i processi di privatizzazione, che la norma, invece, testimonia ed afferma".

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(4 giugno 2019)

UNTERBERGER, STEGER, DURNWALDER. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

l'articolo 29-bis del decreto-legge 4 ottobre 2018, n. 113, inserito in sede di conversione dalla legge 1° dicembre 2018, n. 132, ha introdotto alcune novità di rilievo al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione di veicoli immatricolati all'estero, al fine di limitare il fenomeno della "esterovestizione" dei veicoli;

tra i vari interventi normativi, il nuovo comma 1-bis dell'articolo 93 del codice vieta, a chi ha stabilito la residenza in Italia da oltre 60 giorni,

di circolare con un veicolo immatricolato all'estero, salvo limitate eccezioni relative esclusivamente a veicoli concessi in *leasing*, in locazione senza conducente, con contratto stipulato con un operatore di uno Stato membro della UE o dello spazio economico europeo e veicoli concessi in comodato, da imprese UE o SEE, a residenti in Italia che siano legati loro da un rapporto di lavoro o di collaborazione;

sebbene l'intento del legislatore fosse unicamente quello di contrastare una pratica largamente diffusa, che consentiva ai possessori di auto con targhe straniere di abbattere i costi legati alla circolazione sulle strade italiane a fini evasivi, per effetto dell'entrata in vigore del citato comma 1-*bis*, in Italia è attualmente vietato persino guidare l'auto di un parente o di un amico che sia residente all'estero e che si trovi, occasionalmente, nel territorio dello Stato;

per forza di cose, il divieto interessa, in particolare, le Regioni situate nelle zone di confine, dove il rischio di incorrere in sanzioni amministrative (che, ai sensi del nuovo comma 7-*bis* dell'articolo 93, vanno da 712 a 2.848 euro) è più diffuso e dove il divieto introdotto è maggiormente avvertito dai cittadini;

considerato, altresì, che le norme introdotte hanno comportato, in generale, innumerevoli difficoltà operative, tanto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con due successive circolari, rispettivamente del 20 dicembre 2018 e del 24 gennaio 2019, è stato chiamato a fornire chiarimenti applicativi in ordine alle nuove disposizioni normative,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno predisporre, all'interno del primo provvedimento utile, un intervento legislativo *ad hoc*, che restringa l'ambito di applicazione delle disposizioni di cui al nuovo comma 1-*bis* dell'articolo 93 del codice della strada ai soli comportamenti ritenuti effettivamente illegittimi, con riferimento al fenomeno della "esterovestizione" dei veicoli, che nulla hanno però a che fare con l'attuale generalizzato divieto di guidare un qualsiasi veicolo di proprietà di un amico o di un parente, sebbene immatricolato all'estero.

(4-01255)

(19 febbraio 2019)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni acquisite dalla Direzione generale per la motorizzazione, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Le modifiche all'articolo 93, comma 1-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotte dall'articolo 29-*bis* del decreto-legge 4 ottobre 2018, n. 113, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2018, n. 132, si sostanziano nel divieto di circolazione per i veicoli immatricolati all'estero e nella disponibilità di soggetti che abbiano stabilito la propria residenza in Italia da più di 60 giorni.

In linea con il dettato legislativo non si ritiene condivisibile la proposta emendativa di restringere l'ambito di applicazione del comma 1-*bis* ai soli comportamenti "ritenuti effettivamente illegittimi", in quanto l'ipotesi che un cittadino residente in Italia sia colto alla guida di un veicolo, immatricolato all'estero, di proprietà di un amico o di un parente, non è documentabile con tale oggettività da consentire alle autorità preposte di verificare, in tempo reale, la possibile elusione del divieto disposto dal novellato articolo 93, comma 1-*bis*, del codice della strada.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(4 giugno 2019)

---