

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-10521 D'Agostino: Sulle iniziative urgenti di competenza per la corretta gestione della rete viaria provinciale	80
5-10663 Vella: Intendimenti del Ministro in merito alla realizzazione del nodo stradale di Perugia	81
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	83
5-10664 Pellegrino: Sullo stato dell'iter del progetto di superstrada Vigevano-Magenta	81
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	85
5-10665 Grimoldi: Sulle iniziative volte a garantire la manutenzione dei ponti su strade statali e linee ferroviarie	81
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	87
5-10666 De Rosa: Sull'adeguatezza dell'Anas a svolgere gli adempimenti connessi all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni amministrative	81

INTERROGAZIONI:

5-10535 Terzoni: Sull'incarico dirigenziale presso la Quadrilatero S.p.a. dell'ex amministratore delegato di Sogei S.p.a.	82
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	90

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 23 febbraio 2017. — Presidenza della vicepresidente Serena PELLEGRINO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 18.30.

Serena PELLEGRINO, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assi-

curata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-10521 D'Agostino: Sulle iniziative urgenti di competenza per la corretta gestione della rete viaria provinciale.

Serena PELLEGRINO, *presidente*, avverte che, a seguito di accordi intercorsi fra l'interrogante e il Governo, lo svolgimento dell'interrogazione n. 5-10521, presentata dal deputato D'Agostino, è rinviata ad altra seduta.

5-10663 Vella: Intendimenti del Ministro in merito alla realizzazione del nodo stradale di Perugia.

Enrico BORGHI (PD) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Enrico BORGHI (PD) ringrazia il sottosegretario, prendendo atto della risposta.

5-10664 Pellegrino: Sullo stato dell'iter del progetto di superstrada Vigevano-Magenta.

Serena PELLEGRINO (SI-SEL) in qualità di prima firmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Serena PELLEGRINO (SI-SEL) si dichiara insoddisfatta, stigmatizzando il fatto che si tratta di un progetto vetusto, che risale a 15 anni fa, per una strada non indispensabile, anche considerato che l'aeroporto di Malpensa è stato nel frattempo declassato. Nel ricordare che la BreBeMi è venuta a costare 360 milioni di euro e che, per favorire il suo utilizzo, la prima ora di percorrenza è gratuita, si chiede se sia necessario realizzare un'altra opera inutile, di analogo impatto ambientale. Nel sottolineare che le strade devono essere utili ai cittadini e non alle imprese che le costruiscono, rileva che sarebbe più opportuno invece adoperarsi per alleggerire il traffico della città di Milano. Nell'apprendere dalla risposta del sottosegretario che l'Anas non ha ricevuto alcun progetto alternativo, preannuncia

che sarà sua cura sollecitare il Parco del Ticino ad ovviare al più presto a tale situazione.

5-10665 Grimoldi: Sulle iniziative volte a garantire la manutenzione dei ponti su strade statali e linee ferroviarie.

Nicola MOLTENI (LNA) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Nicola MOLTENI (LNA) si dichiara insoddisfatto, rilevando che, mentre il Governo studia, la situazione del ponte tra Cantù Asnago e Cermenate rimane potenzialmente pericolosa, come evidenziato sia dai verbali dei Vigili del fuoco sia dalle misure di restrizione al traffico assunte dalla provincia di Como. Rileva peraltro come il ponte costituisca la principale via di accesso ad una città di oltre 40.000 abitanti, che è uno dei centri più importanti della Brianza. Nel sottolineare che la provincia di Como, alla stregua di tutte le altre, è priva di risorse da dedicare alla manutenzione delle strade, sollecita il Governo a rifinanziare le province per le materie di competenza, per evitare incidenti analoghi al crollo del ponte di Annone, che mettono a rischio l'incolumità dei cittadini.

5-10666 De Rosa: Sull'adeguatezza dell'Anas a svolgere gli adempimenti connessi all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni amministrative.

Serena PELLEGRINO, *presidente*, avverte che, a seguito di accordi intercorsi fra l'interrogante e il Governo, lo svolgimento dell'interrogazione n. 5-10666, presentata dal deputato De Rosa, è rinviata ad altra seduta.

Dichiara pertanto concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 19.

INTERROGAZIONI

Giovedì 23 febbraio 2017. — Presidenza della vicepresidente Serena PELLEGRINO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 19.

5-10535 Terzoni: Sull'incarico dirigenziale presso la Quadrilatero S.p.a. dell'ex amministratore delegato di Sogei S.p.a.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Serena PELLEGRINO (SI-SEL) prende atto della risposta del sottosegretario, in qualità di cofirmataria.

Dichiara concluso lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 19.05.

ALLEGATO 1

5-10663 Vella: Intendimenti del Ministro in merito alla realizzazione del nodo stradale di Perugia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il cosiddetto «Nodo di Perugia» si configura come un semianello di circoscrizione, di circa 23 km, sul lato meridionale ed occidentale dell'area perugina, di raccordo a 4 arterie stradali: la E45 Orte-Ravenna, il raccordo autostradale Perugia-Bettolle, la Perugia-Ancona e la Perugia-Foligno-Flaminia.

L'opera si articola in due tratti: Madonna del Piano-Corciano e Madonna del Piano-Collestrada, soggetti a due distinte procedure di affidamento e di realizzazione lavori; per il primo tratto si prevede l'affidamento a contraente generale, mentre il secondo risulta incluso nella proposta di *project finance* relativa alla realizzazione del Corridoio di viabilità autostradale dorsale Civitavecchia-Orte-Mestre – Tratta E45-E55 Orte-Mestre.

Il tratto Madonna del Piano-Collestrada di circa 7 km, costituisce la variante alla E45 tra la località Madonna del Piano, nei pressi dello svincolo di Montebello e lo svincolo di Collestrada.

L'intervento «Nodo di Perugia» risulta inserito nella delibera CIPE n. 121/2001 tra i «sistemi stradali e autostradali» e ricompreso nell'intesa generale quadro sottoscritta tra Governo e Regione Umbria il 24 ottobre 2002.

Il «Nodo di Perugia – Variante alla E45 nel tratto Madonna del Piano-Collestrada e al Raccordo autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Madonna del Piano-Corciano», già previsto nel Piano decennale ANAS 2003-2012 e nel Contratto di programma triennale 2003-2005, è stato successivamente inserito nel Piano degli

investimenti ANAS 2007-2011, per l'importo di 715,923 milioni di euro, con appaltabilità prevista per il 2008.

Il progetto preliminare, redatto dalla Regione Umbria unitamente allo studio di impatto ambientale, è stato approvato da ANAS nell'aprile 2003 per l'importo di 511 milioni di euro e inviato al MIT per l'approvazione e il finanziamento da parte del CIPE. Il progetto è stato, quindi, sottoposto a VIA; nel corso di tale procedura, sono state richieste alcune significative integrazioni progettuali, quali l'inserimento di nuovi tratti in galleria naturale ed artificiale, puntualmente recepite dalla regione Umbria. Nell'ottobre 2003 il Ministero dell'ambiente ha espresso parere favorevole sul tratto «Nodo di Perugia: Varianti alla E45 e al Raccordo autostradale Perugia-Al Tratto Collestrada-Madonna del Piano». Successivamente alla consegna di varianti ed integrazioni progettuali sul restante tratto, nel maggio 2015, il Ministero dell'ambiente ha espresso parere favorevole anche sul tratto «Nodo di Perugia: Varianti alla E45, nonché al Raccordo autostradale Perugia-A1 Tratto Madonna del Piano-Cordano». Le integrazioni hanno comportato un aumento del costo complessivo dell'intervento da 511 milioni di euro a circa 732 milioni di euro.

Con delibera n. 120/2005 il CIPE ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni, il progetto preliminare del Nodo di Perugia per l'importo complessivo di circa 732 milioni di euro, conferendo mandato ad ANAS di individuare un primo lotto funzionale nel tratto Madonna del Piano-Corciano, finanziabile con le risorse stan-

ziate dalla medesima ANAS nell'ambito del Piano triennale 2003-2005; tale delibera è stata successivamente ritirata, su richiesta del MIT, in seguito a rilievi formulati dalla Corte dei conti in ordine alla tratta Madonna del Piano-Collestrada.

Con successive delibere n. 150/2006 e n. 156/2006, il CIPE ha approvato, rispettivamente, il progetto preliminare del tratto « Corciano-Madonna del Piano », dell'importo pari a circa 511 milioni di euro, e il progetto preliminare del « Nodo di Perugia-tratto Madonna del Piano-Collestrada », dell'importo di circa 197 milioni di euro. L'individuazione della copertura finanziaria dell'intero « nodo di Perugia » è stata rimandata in sede di esame del progetto definitivo.

Nel 2° Atto aggiuntivo all'intesa generale quadro del 1° agosto 2008 è stato ribadito l'inserimento del Nodo di Perugia nel piano delle infrastrutture strategiche, considerando prioritaria la realizzazione del tratto Madonna del Piano-Corciano.

Il progetto definitivo del « Nodo di Perugia – Variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Corciano-Madonna del Piano », è stato approvato nel febbraio 2009 da ANAS, per l'importo complessivo di circa 948 milioni di euro.

Il 16 luglio 2009 sono stati aperti i lavori della Conferenza dei Servizi che si è conclusa ad agosto dello stesso anno.

Nel marzo 2014 ANAS ha presentato istanza al MIT per la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio per l'in-

tervento « Nodo di Perugia-Variante al Raccordo Autostradale Perugia-Bettolle nel tratto Corciano-Madonna del Piano », apposto con la citata delibera CIPE n. 150/2006.

Il tratto Madonna del Piano-Collestrada è stato incluso, invece, nella proposta di *project finance* relativa alla realizzazione del Corridoio di Viabilità Autostradale dorsale Civitavecchia-Orte-Mestre Tratta E45-E55 Orte-Mestre.

Ad oggi, né la realizzazione del tratto Madonna del Piano-Corciano, né quella del tratto Madonna del Piano-Collestrada sono inseriti nell'attuale programmazione ANAS.

Informo, tuttavia, che nel Piano di potenziamento e riqualificazione dell'itinerario E45-E55, tra gli interventi di efficientamento dell'itinerario, è stata inserita la previsione di circa 73 milioni di euro per il miglioramento della funzionalità del nodo di Collestrada, cioè della confluenza tra le correnti di traffico Nord/Sud della E45 e quelle provenienti dalla SS 75 e SS 318 citate dall'Onorevole interrogante. Tale intervento, persegue, sia pure in maniera parziale, le finalità dell'intervento complessivo del cosiddetto Nodo di Perugia, destinato al potenziamento e al miglioramento delle infrastrutture di collegamento alla rete nazionale nonché a favorire un progressivo decongestionamento della struttura viaria esistente nella zona di Collestrada.

ALLEGATO 2

**5-10664 Pellegrino: Sullo stato dell'iter del progetto di superstrada
Vigevano-Magenta.****TESTO DELLA RISPOSTA**

La Società ANAS ha predisposto il progetto definitivo di « accessibilità a Malpensa » concernente i lavori di costruzione del collegamento tra la SS 11 « Padana Superiore » (a Magenta) e la tangenziale ovest di Milano, la Variante di Abbiategrasso (sulla SS 494) e l'adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso-Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino.

Il progetto prevede il completamento dell'itinerario stradale di collegamento tra l'Aeroporto internazionale di Malpensa e la tangenziale ovest di Milano, in modo da garantire un notevole potenziamento della viabilità di connessione con l'aeroporto e il sensibile miglioramento della rete stradale a sud-ovest di Milano.

L'elaborato progettuale è stato suddiviso in tre tratte funzionali:

la tratta A è compresa tra la SS 11, in Comune di Magenta e l'interconnessione verso Abbiategrasso, nel Comune di Albairate, per una lunghezza complessiva di km 10+073;

la tratta B è compresa tra l'interconnessione della SS 11 nel Comune di Albairate e la Tangenziale Ovest di Milano, per una lunghezza complessiva di km 12+052;

la tratta C è compresa tra l'interconnessione della SS 11 nel Comune di Albairate ed il termine del tratto di adeguamento in sede nel Comune di Abbiategrasso, per una lunghezza complessiva di km 10+194.

Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE il 31 gennaio 2008.

La conclusione positiva dell'iter istruttorio ha determinato, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 190 del 2002, la compatibilità ambientale dell'opera, perfezionando altresì l'intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione.

ANAS, completata la redazione del progetto definitivo, ha avviato nel febbraio 2009, le procedure di cui all'articolo 166 del decreto legislativo n. 163 del 2006 per l'approvazione del progetto e il finanziamento dell'opera di valore complessivo pari a 419 milioni di euro.

Nell'ambito di tali procedure sono stati raccolti tutti i pareri tecnici favorevoli con le prescrizioni sul progetto definitivo, ma il CIPE non ha emesso la delibera conclusiva di chiusura delle procedure poiché non erano stati reperiti tutti i necessari finanziamenti.

ANAS, considerata la criticità finanziaria, ha predisposto il progetto definitivo di un primo stralcio funzionale lungo la direttrice da Magenta ad Abbiategrasso di costo complessivo pari a circa 220 milioni di euro, interamente finanziati come da Schema di piano pluriennale degli investimenti Anas 2016-2020.

Il progetto è stato suddiviso in due tratte funzionali:

tratta A, da Magenta ad Abbiategrasso per un importo pari a 100 milioni di euro (finanziato dal « Mutuo Malpensa » legge n. 345 del 1997);

tratta C, da Abbiategrasso a Ozzero per un importo pari a 120 milioni di euro

(finanziato per 2 milioni di euro dal Contratto di Programma Anas 2014 e per 118 milioni di euro dal Contratto di Programma 2015).

Il 15 marzo 2015, ANAS ha trasmesso il progetto definitivo dello stralcio funzionale al MIT ed agli altri enti interessati all'opera, ai sensi del citato articolo 166 e, ai sensi degli articoli 1 e 3 del decreto ministeriale n. 203 del 2015, il 21 luglio 2015 è stato inviato anche al Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Come è noto, il Consiglio Superiore, lo scorso 27 gennaio, ha avanzato alcune osservazioni al progetto definitivo che ANAS sta già aggiornando in modo da completare l'iter procedurale ed approvativo tuttora in corso.

ANAS ha fatto presente, inoltre, che in occasione dei ripetuti incontri il progetto non è stato condiviso da tutte le Amministrazioni interessate all'intervento.

Risultano, ad oggi, contrari alla realizzazione dell'opera la Città Metropolitana di Milano e i Comuni di Cassinetta di Lugagnano e di Albairate, mentre risultano favorevoli la Regione Lombardia e tutti gli altri Comuni interessati all'infrastruttura (Abbiategrasso, Boffalora Sopra Ticino, Magenta, Robecco sul Naviglio, Ozzero e Vigevano).

Da ultimo ANAS ha evidenziato di non aver ricevuto alcun progetto alternativo da parte del Parco del Ticino, condiviso con gli enti territoriali interessati, che privilegiasse la riqualificazione di strade esistenti e che avesse già ottenuto la VIA favorevole.

ALLEGATO 3

5-10665 Grimoldi: Sulle iniziative volte a garantire la manutenzione dei ponti su strade statali e linee ferroviarie.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito ai quesiti posti occorre premettere che i compiti di messa in sicurezza delle strade sono in capo all'ente proprietario, così come previsto dall'articolo 14 del Codice della strada. Nel caso di specie, trattandosi di strade provinciali, ricordo che la legge n. 56 del 2014, ha confermato in capo all'ente provincia la funzione definita fondamentale di costruzione e gestione di tali strade, nonché la regolazione della circolazione stradale ad essa inerente (articolo 1, comma 85, lettera *b*)); si aggiunge che tale funzione era comunque già prevista in capo alle province, quale funzione amministrativa di interesse provinciale, dal decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267 – Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali (articolo 19, lettera *d*), viabilità e trasporti).

Quello della sicurezza stradale è un tema particolarmente sentito e pertanto, come ho già avuto modi di riferire all'onorevole D'Agostino il MIT ha intrapreso due iniziative, nella consapevolezza che il proprio ruolo, congiuntamente alle altre Amministrazioni centrali dello Stato ed in particolare al MEF, non è solo quello di gestire la rete di competenza, ma anche quello di regolare il sistema stradale nel suo complesso. La prima è infatti quella di una revisione della rete di interesse nazionale: sulla base dei criteri dettati dal Codice della strada e di un'attenta verifica delle esigenze del territorio e degli strumenti di programmazione nel frattempo maturati, il MIT ha individuato oltre 6.000 km di rete ex ANAS, attualmente gestita dalle province, che dovrà essere riclassificata quale rete di interesse nazionale.

La proposta di revisione è attualmente all'esame del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, massimo organo tecnico dello Stato, la cui espressione risulta di notevole rilevanza al fine di pervenire ad un «ridisegno» della viabilità nazionale coerente con le esigenze e le strategie del Paese.

La seconda iniziativa è costituita dallo studio di una proposta di legge finalizzata a finanziare con continuità la manutenzione ordinaria delle strade provinciali e i servizi da fornire da parte delle province sulla rete di propria competenza, analogamente a quanto previsto per la rete nazionale gestita dall'ANAS.

Quanto sopra nella certezza che la rete stradale di interesse nazionale funziona in modo adeguato soltanto se, contemporaneamente, funziona altrettanto bene la rete provinciale e comunale cui è interconnessa; occorre infatti considerare che, indipendentemente dal fatto che tali strade provinciali abbiano o meno un reale interesse nazionale, questo Ministero non può limitarsi ad assorbirle nella rete di interesse nazionale senza aver preventivamente individuato le risorse necessarie per la loro gestione.

Come accennavo poc'anzi, il MIT è impegnato ad individuare gli opportuni meccanismi finanziari per garantire le risorse economiche necessarie alla gestione delle strade direttamente agli attuali enti gestori e quindi *in primis* alle province, considerato l'importante ruolo che svolgono sul territorio e le specifiche competenze tecniche maturate, competenze che

non possono essere disperse con processi aggregativi e continue trasformazioni e passaggi di consegne.

Quanto alla specifica situazione di criticità del ponte sovrastante la linea ferroviaria Como-Milano tra i Comuni di Cantù Asnago e Cermenate sulla strada provinciale 34, sono state assunte informazioni presso il Ministero dell'interno; considerata la ristrettezza dei tempi allego agli atti una dettagliata nota della Prefettura di Como da cui si evince, tra l'altro, che ai fini di una disamina congiunta delle varie problematiche connesse alle condizioni strutturali del citato ponte, nonché ai riflessi sulla circolazione stradale con particolare riguardo a quella relativa alle attività commerciali ed industriali, il Prefetto di Como ha convocato proprio per oggi pomeriggio una riunione a cui parteciperanno rappresentanti dei Vigili del fuoco, della Provincia di Como, del Comune di Cantù e della società Rete ferroviaria italiana.

Di seguito gli elementi forniti dal Ministero dell'interno – Prefettura di Como.

A seguito della situazione di rischio segnalata dalle Ferrovie dello Stato dopo l'effettuazione di controlli tecnici eseguiti sul ponte sovrastante la linea ferroviaria Como-Milano tra i Comuni di Cantù Asnago (CO) e Cermenate (CO), sulla strada provinciale 34 « Cantù-Asnago », la Provincia di Como, proprietaria della strada, con ordinanza in data 10 novembre 2016 ha posto il divieto di passaggio ai Tir al di sopra delle 7,5 tonnellate.

Dalla progettazione in atti, risalente presumibilmente al 1912, può desumersi che il ponte in argomento – collaudato presumibilmente nel 1924 – ha portata compatibile con i carichi di prima categoria; ciò in quanto risulta verificato per il passaggio della Tramvia come riscontrabile dalle tavole grafiche in atti.

La vetustà del ponte ha causato fenomeni di carbonatazione delle strutture in cemento armato, consistenti nell'espulsione, in alcuni punti del copriferro delle armature che tuttavia non pregiudicano le capacità portanti della struttura.

Tuttavia, in via cautelativa, ed in attesa dell'espletamento di ulteriori analisi, la Provincia, come detto, ha ritenuto di limitare il transito ai mezzi di massa superiore a 7,5 tonnellate in conformità alla circolare del Ministero dei lavori pubblici del 5 agosto 1993 n. 62.

La circostanza che il suddetto divieto non sia stato esteso ai bus di linea, risiede nella volontà dell'Ente di non interrompere il pubblico servizio e causare disagi all'utenza.

Detto Ente ha rilevato che la geometria di questi mezzi è peraltro tale da portare all'apprezzamento che gli stessi sollecitano la struttura, che presenta luci modeste tra gli appoggi, in modo ritenuto ammissibile con riferimento alla distanza tra gli assi di tali mezzi. La distanza suddetta infatti è tale da rendere poco gravosa la sollecitazione a taglio, circostanza che non è verificata per i mezzi d'opera che presentano una distanza tra gli assi molto ridotta generando carichi concentrati che sollecitano maggiormente la struttura.

Ai fini della verifica della reale capacità portante della struttura, stante che gli assunti suddetti poggiano sulla base della geometria del manufatto, risultante dal progetto e verificata solo esternamente sul posto, la Provincia ha affidato l'incarico per la valutazione delle caratteristiche di portata d'uso del ponte di Cantù-Asnago lungo la SP 34, tenuto conto dell'epoca della costruzione in cemento, risalente all'inizio del XX secolo, e considerato l'incremento del traffico veicolare transiente sulla medesima struttura, ad un professionista esperto di ponti.

Il suddetto professionista nell'ambito dell'incarico affidatogli ha evidenziato, in relazione alla vetustà della struttura oggetto di indagine, la necessità di acquisire dati attuali inerenti la carbonatazione delle barre di armatura e la resistenza delle parti in c.a., tramite l'esecuzione di prelievi e di esami e prove di laboratorio e, a tal fine, ha predisposto e trasmesso il « Piano delle Indagini » necessarie, poste a base della gara attualmente in corso.

La procedura di gara avrà termine il prossimo 24 febbraio.

I termini da capitolato, per l'esecuzione del servizio relativo alle indagini e la relativa trasmissione alla Provincia è di 15 giorni dall'affidamento che si ritiene pressoché contestuale all'aggiudicazione stessa.

Successivamente, una volta in possesso dei dati, l'incaricato professionista provvederà alla elaborazione dei calcoli strutturali attraverso i quali si perverrà alla definizione della capacità portante della struttura.

Tale perizia consentirà alla Provincia di assumere decisioni relative alla portata d'uso del ponte, ovvero di stabilire quali siano le limitazioni di massa da imporre nel rispetto delle condizioni di sicurezza e di incolumità pubblica.

Al fine di prevenire il passaggio abusivo dei mezzi d'opera, il Comune di Cantù e quello di Cermenate si sono assunti l'onere di effettuare dei controlli ed elevare sanzioni laddove sia verificata la suddetta circostanza; ad oggi, il Comando della Polizia Locale del Comune di Cantù ha accertato oltre 70 violazioni della citata ordinanza.

In data 15 febbraio u.s., personale del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco ha effettuato una verifica della stabilità generale del citato ponte evidenziando che la struttura si presenta sensibilmente danneggiata a causa di vetustà oltre che essere costituita da conglomerato cementizio apparentemente di eccessiva granulometria e limitata resistenza del cemento stesso.

Alcuni ferri strutturali, sia longitudinali che trasversali risultano completamente corrosi e sezionati e sono pertanto da considerarsi assenti.

Le parti più ammalorate sono posizionate lungo l'appoggio dal lato sito nel

Comune di Cermenate (dove sono massimi i momenti flettenti e lo sforzo di taglio) e alla base dei pilastri della campata centrale, sempre dal lato Cermenate (dove risulta massimo lo sforzo normale).

Tuttavia, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco ha fatto presente che, essendo la struttura fortemente iperstatica e di elevate dimensioni geometriche, può tollerare il traffico, così come da ordinanza della Provincia, fino al limite di massa di 7,5 tonnellate.

Per impedire la violazione della predetta limitazione ha suggerito un opportuno rallentamento della velocità nonché il restringimento « meccanico » del traffico a mezzo di *new-jersey* su entrambi gli accessi del ponte ed il contestuale rallentamento del sottostante traffico ferroviario.

Al fine del rispetto delle suddette prescrizioni, il sindaco del Comune di Cantù ha emanato un'Ordinanza in data 16 febbraio scorso con la quale ha disposto che l'Amministrazione Provinciale – proprietaria della strada – provveda entro 30 giorni al ripristino delle condizioni di sicurezza del ponte nonché all'attuazione delle misure indicate dal Comando dei Vigili del Fuoco.

Ai fini di una disanima congiunta delle varie problematiche connesse alle condizioni strutturali del citato ponte, nonché ai riflessi sulla circolazione stradale con particolare riguardo a quella relativa alle attività commerciali ed industriali, il Prefetto di Como ha convocato una riunione per il 23 febbraio a cui parteciperanno rappresentanti dei Vigili del Fuoco, della Provincia di Como, del Comune di Cantù e della Società RFI – Rete Ferroviaria Italiana.

ALLEGATO 4

5-10535 Terzoni: Sull'incarico dirigenziale presso la Quadrilatero S.p.a. dell'ex amministratore delegato di Sogei S.p.a.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione a quanto richiesto con l'interrogazione in esame si precisa che la funzione di segretario/segretaria particolare non è ricoperta nell'organigramma della diretta collaborazione del Ministro.

La signora di cui trattasi fa parte, con contratto a tempo determinato, del contingente di personale che opera presso gli uffici di diretta collaborazione.

Quanto alle modalità di assunzione di Bonamico Marco, la Società ANAS ha comunicato che tutte le assunzioni nel gruppo ANAS, nessuna esclusa, sono state

effettuate prima dell'entrata in vigore della legge Madia e nel pieno rispetto della normativa.

La stessa ANAS ha segnalato che, per i processi di selezione del personale, tiene conto, così come la sua controllata Quadrilatero, esclusivamente del *curriculum vitae* e dell'esperienza professionale progressiva e che, nel rispetto della *privacy* dei suoi dipendenti, non entra nel merito delle questioni private, e ciò vale anche per l'assunzione cui fanno riferimento gli Onorevoli interroganti.