

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-03444 Spessotto: Relazione sull'inchiesta relativa al deragliamento del treno merci n. 44213 presso la stazione di Bressanone .....	50
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	54
5-03445 Scotto: Esigenza di ripristino dei servizi ferroviari sulle tratte coinvolte dai crolli della Villa d'Elboeuf .....	51
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	57
5-03446 Catalano: Esigenza di dare attuazione all'articolo 68, comma 4, del codice della strada, concernente le caratteristiche e l'omologazione dei velocipedi .....	51
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	58
5-03447 Biasotti: Realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e superamento dei problemi di congestione del traffico su gomma relativi a Genova .....	51
5-03448 Tullo: Realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e superamento dei problemi di congestione del traffico su gomma relativi a Genova .....	52
5-03449 Oliaro: Realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e superamento dei problemi di congestione del traffico su gomma relativi a Genova .....	52
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	59

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 7 agosto 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.*

#### La seduta comincia alle 14.10.

Michele Pompeo META, *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 assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

#### 5-03444 Spessotto: Relazione sull'inchiesta relativa al deragliamento del treno merci n. 44213 presso la stazione di Bressanone.

Arianna SPESSOTTO (M5S), in qualità di primo firmatario, illustra l'interrogazione in titolo. Evidenzia in particolare che il direttore generale dell'ufficio investigativo ha pubblicato la relazione in questione oscurandone ampie parti e con considerevole ritardo, con l'effetto di determinare, come si illustra nella premessa dell'interrogazione, rilevanti rischi in termini di sicurezza.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, si dichiara assolutamente insoddisfatta. Rileva che nell'interrogazione si poneva un quesito del tutto diverso rispetto agli elementi forniti nella risposta del rappresentante del Governo. L'interrogazione, infatti, non riguardava i contenuti della relazione, ma il comportamento del direttore generale dell'ufficio investigativo. Ribadisce che a seguito di tale comportamento l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie si è attivata con considerevole ritardo. Ritiene che il Governo e, in particolare, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dovrebbero prendere provvedimenti nei confronti di un direttore generale che ha tenuto una condotta del tutto ingiustificabile. Osserva che lo stesso direttore generale non ha neppure precisato quale società abbia montato le sale. Segnala infine come risultati difficile da comprendere il fatto che né il Ministro, né l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, né il capo del dipartimento trasporti abbiano rilevato tale comportamento e abbiano assunto le conseguenti determinazioni.

**5-03445 Scottò: Esigenza di ripristino dei servizi ferroviari sulle tratte coinvolte dai crolli della Villa d'Elboeuf.**

Filiberto ZARATTI (SEL), in qualità di cofirmatario, si riserva di intervenire in sede di replica.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Filiberto ZARATTI (SEL), replicando, dichiara di prendere atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo. Ritiene essenziale che sia rispettato il termine dei primi di dicembre 2014 per il completamento dei lavori e la riattivazione della linea, come indicato nella risposta. Sottolinea infatti che la sospensione dei servizi ferroviari in questione ha causato pesanti disagi per i pendolari e i servizi sostitutivi attivati da Ferrovie dello Stato

non possono ritenersi adeguati. Sottolinea infine che è necessario quanto prima ripristinare i collegamenti per evitare che i pendolari continuino ad essere costretti a ricorrere al mezzo privato, cosa che si dimostra insostenibile sia per i costi a carico degli interessati, sia per la situazione di traffico e ambientale che si determina.

**5-03446 Catalano: Esigenza di dare attuazione all'articolo 68, comma 4, del codice della strada, concernente le caratteristiche e l'omologazione dei velocipedi.**

Ivan CATALANO (Misto), si riserva di intervenire in sede di replica.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Ivan CATALANO (Misto), replicando, si dichiara soddisfatto, sottolineando che la risposta fornita rinvia alla normativa dettata a livello di Unione europea. Si impegna pertanto a far conoscere tale risposta agli operatori del settore che hanno rilevato la questione oggetto dell'interrogazione.

**5-03447 Biasotti: Realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e superamento dei problemi di congestione del traffico su gomma relativi a Genova.**

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) si riserva di intervenire in sede di replica.

Il viceministro Riccardo NENCINI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), replicando, riconosce che i lavori del Terzo Valico dei Giovi e della Gronda autostradale di Genova rappresentano due situazioni assai diverse. Nel caso del Terzo Valico dei Giovi, tutti i Governi ne hanno riconosciuto il valore strategico. È peraltro accaduto che siano state sottratte risorse che

già erano state destinate alla realizzazione dell'opera. Da qui la preoccupazione per il ripristino delle risorse sottratte e il finanziamento del terzo lotto, alimentata anche dal fatto che, almeno fino a poco tempo fa, il gruppo Ferrovie dello Stato aveva una posizione contraria rispetto alla realizzazione di tale infrastruttura. Per quanto concerne, invece, la Gronda autostradale di Genova, sottolinea che essa era già finanziata nel piano finanziario di Autostrade per l'Italia del 2004 e nell'elenco degli interventi che tale società già nel 2004 si impegnava a realizzare. Pertanto tale opera già da anni è scontata nella determinazione dei pedaggi. Accade peraltro che la società concessionaria tragga vantaggio dalla contrarietà espressa dal sindaco e dall'amministrazione del comune di Genova riguardo all'attuazione dell'opera. A suo avviso invece la Gronda autostradale risulta ancor più strategica di quanto non sia il Terzo Valico, dal momento che si dimostra necessaria per superare la situazione peculiare di Genova per cui il tracciato autostradale attraversa il tessuto urbano della città con l'effetto che qualunque problema di traffico che si verifica determina la paralisi della circolazione per tutta la città.

**5-03448 Tullo: Realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e superamento dei problemi di congestione del traffico su gomma relativi a Genova.**

Mario TULLO (PD) si riserva di intervenire in sede di replica.

Il viceministro Riccardo NENCINI rinvia, in considerazione dell'identità della materia oggetto di interrogazione, alla risposta fornita all'interrogazione 5-03447 del deputato Biasotti (*vedi allegato 4*).

Mario TULLO (PD), replicando, si dichiara decisamente soddisfatto per le indicazioni contenute nella risposta fornita dal rappresentante del Governo in merito al Terzo Valico dei Giovi. Ricorda infatti che recenti notizie di stampa avevano suscitato il timore che il finanziamento del

terzo lotto venisse meno. Al contrario la risposta del Governo assicura che con il decreto-legge «sblocca Italia» saranno messe a disposizione ulteriori risorse per garantire l'attuazione del terzo lotto. Per quanto concerne la Gronda autostradale di Genova, in via preliminare, rispetto alle considerazioni svolte nella replica del collega Biasotti, ritiene necessario precisare che il sindaco di Genova ha atteso l'esito della valutazione di impatto ambientale e a tale esito si atterrà nelle proprie decisioni. Relativamente invece alle modalità di finanziamento, ricorda che i precedenti Governi, in particolare i Governi di centrodestra, hanno prolungato la durata delle concessioni autostradali in cambio dell'impegno dei concessionari a realizzare gli investimenti necessari per potenziare la rete. Per questo ritiene essenziale verificare puntualmente l'adempimento di tali impegni e ritiene che in questo compito le Commissioni Ambiente e Trasporti possano proficuamente cooperare.

**5-03449 Oliaro: Realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e superamento dei problemi di congestione del traffico su gomma relativi a Genova.**

Roberta OLIVARO (SCpI), si riserva di intervenire in sede di replica.

Il viceministro Riccardo NENCINI rinvia, in considerazione dell'identità della materia oggetto di interrogazione, alla risposta fornita all'interrogazione 5-03447 del deputato Biasotti (*vedi allegato 4*).

Roberta OLIVARO (SCpI), replicando, segnala che la propria interrogazione, come quelle precedenti dei colleghi Biasotti e Tullo, sono state originate dal fatto che anticipazioni su organi di stampa dei contenuti del decreto-legge «sblocca Italia» hanno provocato l'allarme in quanto vi si sosteneva che sarebbero state decurtate le risorse destinate al Terzo Valico dei Giovi e anche il finanziamento della Gronda autostradale di Genova sarebbe stato bloccato. Ribadisce il valore strategico prioritario del Terzo Valico dei Giovi

per la rete ferroviaria nazionale. Per quanto concerne la Gronda autostradale, segnala che già in passato la società Autostrade per l'Italia aveva minacciato di distogliere le risorse destinate alla Gronda per trasferirle al Passante di Bologna. Dichiarazioni di questo tenore dimostrano che i finanziamenti sono disponibili. Occorre pertanto procedere alla realizzazione dell'opera, che si dimostra necessa-

ria per superare i problemi di circolazione non solo per Genova, ma per tutta l'area ligure e i collegamenti con il nord-ovest del Paese.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.40.**

## ALLEGATO 1

**5-03444 Spessotto: Relazione sull'inchiesta relativa al deragliament  
del treno merci n. 44213 presso la stazione di Bressanone.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, ai sensi dell'articolo 18 del decreto legislativo n. 162 del 2007, è stato istituito presso il MIT un organismo investigativo permanente cui è preposto il direttore generale per le investigazioni ferroviarie, alle dirette dipendenze del Ministro. L'organismo investigativo, che assolve i propri compiti in piena autonomia funzionale ai sensi di legge, a seguito di incidenti gravi, svolge indagini al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione degli incidenti; il direttore generale è il responsabile di tale organismo investigativo e dunque dell'attività ad esso riconducibile.

In tale contesto si inseriscono l'attività delle Commissioni d'inchiesta di natura strumentale ed endoprocedimentale e l'attività dell'organismo investigativo nel suo complesso e del suo responsabile, competente a fornire raccomandazioni per il miglioramento della sicurezza ferroviaria.

In merito a quanto evidenziato dagli onorevoli interroganti occorre precisare che le motivazioni che il direttore generale competente, nella sua autonomia, ha ritenuto di addurre in relazione ai fatti segnalati traggono evidentemente spunto dal mandato istituzionale dell'organismo investigativo, come definito sia dalla direttiva Europea 49/2004/CE che dal citato decreto legislativo di recepimento n. 162 del 2007.

Nello specifico, sembrano essere state ricondotte alla necessità di sviluppare un'analisi meramente tecnica degli accadimenti resa in modo tale da non indurre, in chi legge, valutazioni di responsabilità in ordine all'accaduto; alla necessità di evitare sia l'elaborazione di un modello di

analisi, privo della necessaria chiarezza e/o di riferimenti a consolidati studi teorico-pratici sviluppati e conosciuti in ambito accademico, sia il riferimento a prove testimoniali e verbali di sommarie informazioni testimoniali che costituiscono il fascicolo del P.M. e pertanto non pubblicabili fino al termine del procedimento giudiziario: diversamente operando, l'ipotesi riportata potrebbero sembrare un arbitrio tecnico, fra l'altro non indispensabile.

Infatti, per definire il quadro generale delle condizioni nelle quali si sono generati gli scalettamenti delle ruote che hanno condotto al deragliament, è risultata ampiamente sufficiente la verifica effettuata dalla società Lucchini sugli assili e sulle ruote scalettate coinvolte nel deragliament, verifica questa che aveva di per sé già condotto ad accertare come la rugosità superficiale delle parti accoppiate fosse in molti casi oltre i limiti imposti dalla norma vigente, per concludere, di conseguenza, che anche la rugosità originaria prima che le ruote venissero calettate dovesse essere per quelle stesse ruote e per quegli stessi assili oltre il *range* di accettabilità della norma di riferimento.

Tale assunto è sostenuto da semplice logica: se la rugosità misurata al vero sugli assili e sulle ruote scalettate è stata verificata in laboratorio essere oltre i limiti, non poteva che esserlo, a maggior ragione, anche quella dei componenti all'origine, visto che per effetto dello sfregamento reciproco in fase di montaggio, la rugosità non può che essere diminuita per ogni

componente, pur rimanendo, come si è visto in laboratorio, oltre i limiti di accettabilità.

È del tutto evidente peraltro come, da parte della società Zos Trnava (società manuttrice) sia stato fatto uno specifico uso del parametro della rugosità superficiale, proprio per colmare il deficit rispetto alla indispensabile presenza di una interferenza dimensionale tra il foro della ruota e il diametro dell'assile che ubbidisse al dettato delle norme vigenti, e che tale scelta sia stata ispirata dalla necessità di garantire il raggiungimento dei necessari livelli di sforzo di accoppiamento in modo da farli rientrare nelle previsioni normative sui diagrammi di calettamento.

Ciò chiarito, mi corre l'obbligo di precisare che numerose sono state le azioni intraprese a supporto della sicurezza da parte degli organismi a ciò deputati, già a partire dal giorno successivo a quello dell'incidente, sulla base degli elementi disponibili e a prescindere dalle cause, in quel momento evidentemente non ancora accertate.

Infatti, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) segnalò alle imprese ferroviarie che nell'incidente si era verificato il cosiddetto « scalettamento » di tre ruote di 2 assili diversi, ai fini di una intensificazione dei controlli e dell'adozione di provvedimenti cautelativi da parte delle imprese ferroviarie stesse, in quanto responsabili del funzionamento sicuro della propria parte di sistema.

Successivamente, il 26 giugno del 2012, l'Agenzia segnalò alle imprese ferroviarie le officine nelle quali erano state calettate le ruote del carro sviato.

Il 27 settembre 2012, quando erano ormai state accertate le irregolarità nelle operazioni di calettamento effettuate nell'officina in cui erano state calettate le ruote coinvolte nell'incidente in oggetto, fu prescritto a tutte le imprese ferroviarie di accettare carri con ruote calettate in quell'officina solo dopo aver avuto evidenza tracciabile che il calettamento fosse stato effettuato nel rispetto delle norme e delle regole manutentive di riferimento.

È da precisare che le attività succitate furono svolte dall'Agenzia, in relazione alla gravità delle anomalie che stavano emergendo, nelle more delle conclusioni delle inchieste aperte dagli organi ad esse deputati con i quali interagiva anche nel corso delle investigazioni.

A seguito dei successivi sviluppi delle indagini, la società Rail Cargo Austria chiese alle imprese ferroviarie con cui aveva rapporti commerciali di ritirare dalla circolazione oltre mille carri relativamente ai quali nutriva dei dubbi sulla regolarità del calettamento delle ruote. Tale richiesta, corredata dell'elenco completo dei carri, fu inoltrata dall'Agenzia alle imprese ferroviarie italiane e al Gestore dell'infrastruttura RFI il 15 ottobre 2012.

Per quanto sopra si ha ragione di ritenere che i tempestivi interventi dell'Agenzia, in anticipo sulla conclusione delle inchieste in corso, abbiano prevenuto il ripetersi di incidenti simili a quello in oggetto fin dai mesi immediatamente successivi ad esso.

Devo inoltre evidenziare che l'attenzione sulle problematiche in parola è sempre costante; recentemente la citata direzione generale delle investigazioni ferroviarie ha inviato all'Agenzia due segnalazioni.

La prima informava di gravi anomalie nel calettamento di 19 assi rilevate presso la stessa officina nella quale erano state calettate le ruote scalettate nell'incidente in oggetto. Sulla base di tale segnalazione tutte le imprese ferroviarie, il 16 luglio 2014, sono state allertate. La società Rail Cargo Austria ha comunicato per le vie brevi che tutti i 19 assi di cui alla segnalazione urgente sono già stati oggetto, a seguito dei provvedimenti riportati, dei necessari controlli. Quelli risultati non conformi sono stati messi fuori servizio.

Con la seconda segnalazione la direzione ha comunicato la conclusione delle indagini relative all'incidente, la pubblicazione della relazione sul proprio sito istituzionale e la formulazione delle raccomandazioni ritenute necessarie in base agli

esiti dell'inchiesta. Le relative raccomandazioni riguardano la predisposizione di provvedimenti strutturali che richiedono il coinvolgimento anche delle autorità ferroviarie europee e che quindi sono attuabili nel medio/lungo termine.

Nel concludere, rassicuro gli onorevoli interroganti che l'attenzione rispetto ad un tema così delicato come la sicurezza è

sempre altissima e che, come si evince dalle numerose azioni intraprese, la tutela dei cittadini e la prevenzione degli incidenti ferroviari costituiscono una priorità costante della nostra Amministrazione: in tal senso opereremo affinché vi sia sempre un continuo miglioramento dei processi amministrativi e tecnici a tutela di tali principi.

## ALLEGATO 2

**5-03445 Scotto: Esigenza di ripristino dei servizi ferroviari sulle tratte coinvolte dai crolli della Villa d'Elboeuf.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla problematica evidenziata dagli onorevoli interroganti sono state assunte informazioni presso Rete ferroviaria italiana (RFI).

Detta società riferisce che, nonostante i ricorsi presentati al Tar dalla società INVEST SRL per bloccare i lavori di messa in sicurezza della linea ferroviaria, proprio ieri ha iniziato i lavori di ripristino delle linee ferroviarie coinvolte nel crollo del muro della villa vesuviana.

I lavori previsti da RFI consistono nella realizzazione di una galleria artificiale a protezione della sede ferroviaria dalla caduta di parti d'opera di Villa D'Elboeuf.

La riattivazione della linea è prevista per i primi di dicembre 2014 con il cambio orario ferroviario, sempre che i lavori non vengano bloccati a causa dei ricorsi pendenti presentati dalla controparte.

In merito, poi, al programma di circolazione alternativo, il gruppo Ferrovie dello Stato ha comunicato che si è reso necessario adottare alcune modifiche alla programmazione del servizio ferroviario.

In particolare:

i collegamenti con Napoli dei treni diretti o provenienti da località oltre Sa-

lerno vengono assicurati attraverso l'instradamento via Linea a Monte del Vesuvio;

i collegamenti tra Napoli e Torre Annunziata Centrale vengono assicurati sia attraverso servizi sostitutivi gommati diretti (via autostrada) che con bus che effettuano le fermate intermedie in tutte le località precedentemente servite dal trasporto ferroviario;

a Pietrarsa è prevista la fermata di 33 coppie di collegamenti giornalieri, mentre S. Maria La Bruna, che presenta scarsi livelli di frequentazione e comunque concentrati prevalentemente nelle fasce pendolari collegate ai turni del personale ferroviario in servizio presso la locale Officina Grandi Riparazioni, è servita quotidianamente da 14 corse;

un servizio di treni «navetta» assicura, peraltro, il collegamento tra Torre Annunziata e Salerno.

Sarà cura del MIT monitorare lo stato di avanzamento dei suddetti lavori.

## ALLEGATO 3

**5-03446 Catalano: Esigenza di dare attuazione all'articolo 68, comma 4, del codice della strada, concernente le caratteristiche e l'omologazione dei velocipedi.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli onorevoli interroganti chiedono come il Governo intenda intervenire per dare attuazione all'articolo 68, comma 4, del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada), in base al quale con decreto MIT sono stabilite le caratteristiche costruttive, funzionali, nonché le modalità di omologazione dei velocipedi a più ruote simmetriche che consentono il trasporto di altre persone oltre il conducente.

Al riguardo, devo far presente che una eventuale norma di omologazione nazionale è subordinata agli esiti della procedura d'informazione comunitaria in materia di norme e regolamentazioni tecniche prevista dalla legge 21 giugno 1986, n. 317, modificata ed integrata dal decreto legislativo 23 novembre 2000, n. 427.

Devo inoltre evidenziare che l'eventuale regolamentazione, per i principi di libera circolazione delle merci, potrebbe limitare i propri effetti ai soli costruttori nazionali.

Risulta, inoltre, che la DG Imprese della Commissione europea, ha affrontato,

in uno specifico studio nell'ambito di un esame complessivo dei prodotti in zona grigia che potrebbero avere influenze sul mercato interno, la regolamentazione dei velocipedi.

Tale studio, peraltro, ha evidenziato che, in assenza di una regolamentazione armonizzata, i velocipedi ricadono nell'ambito del regolamento (CE) n. 764/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio che stabilisce procedure relative all'applicazione di determinate regole tecniche nazionali a prodotti legalmente commercializzati in un altro Stato membro.

Pertanto, allo stato, in attesa degli esiti delle iniziative già intraprese a livello europeo, non si ravvisa l'opportunità di emanare il provvedimento indicato considerata tra l'altro la circostanza, sulla base delle informazioni fornite dai competenti uffici del MIT, che i maggiori costruttori risultano già applicare volontariamente gli *standard* di sicurezza contenuti nelle specifiche norme tecniche EN.

## ALLEGATO 4

**5-03447 Biasotti: Realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e superamento dei problemi di congestione del traffico su gomma relativi a Genova.**

**5-03448 Tullo: Realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e superamento dei problemi di congestione del traffico su gomma relativi a Genova.**

**5-03449 Oliaro: Realizzazione del Terzo Valico dei Giovi e superamento dei problemi di congestione del traffico su gomma relativi a Genova.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti rispondo congiuntamente in quanto trattasi di questioni connesse alla congestione del traffico nel territorio ligure con particolare riferimento al nodo di Genova.

Preliminarmente, è necessario confermare l'importanza strategica che il Governo continua ad attribuire agli interventi relativi al Terzo valico dei Giovi e alla Gronda autostradale di Genova, che registrano valori di investimento rispettivamente pari a 6.200 e 3.200 milioni di euro.

Devo segnalare che entrambe le opere presentano caratteristiche progettuali e registrano stati di avanzamento del tutto diversi: mentre per il Terzo valico, come è noto agli onorevoli interroganti, siamo al finanziamento del terzo lotto, per la Gronda autostradale di Genova, opera compresa nella concessione con Autostrade per l'Italia, è necessario finalizzare tutte le risorse che sono totalmente private. Proprio la diversa natura dei finanziamenti, da un lato le risorse pubbliche dall'altro quelle private, comporta possibilità di sblocco con lo strumento del decreto-legge «Sblocca Italia» sostanzialmente differenti, perché differenti sono le condizioni realizzative all'interno delle quali oggi le due opere si collocano.

Se, infatti, per il Terzo valico lo sforzo programmatico connesso alla sua realizzazione ha riguardato l'identificazione della normativa in grado di permettere la realizzazione per lotti costruttivi dell'opera, il finanziamento dei primi due lotti, il ripristino immediato delle risorse utilizzate temporaneamente dal «decreto del fare» per la continuità dei lavori e si sta procedendo all'erogazione dei finanziamenti esistenti sulla base della presentazione degli stati di avanzamento lavori ed alla messa a disposizione di ulteriori risorse con lo Sblocca Italia per garantire il III lotto, per la Gronda autostradale di Genova non è sufficiente che il progetto sia approvato con parere di valutazione ambientale positivo, ma è necessario identificare e finalizzare le risorse private derivanti dall'esazione del pedaggio.

Pertanto, è obiettivo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti concludere in tempi brevi l'analisi del piano finanziario complessivo degli interventi in territorio ligure e l'elaborazione di un credibile cadenzamento nel tempo di tali investimenti, coerente con le capacità di assorbimento di risorse da parte degli stessi progetti.