

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

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

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-04078 Grimoldi: Intendimenti del Governo circa il finanziamento dello studio di fattibilità del prolungamento della metropolitana di Milano M5 .....	78
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	81
5-04079 Daga: Iniziative del Governo in merito alle problematiche connesse alla realizzazione della Metro C di Roma .....	79
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	82

##### INTERROGAZIONI:

5-03574 Loreface: Sull'ampliamento del collegamento stradale tra Ragusa e Catania .....	79
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	85
5-03214 Mannino: Sulla manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie delle reti stradali .....	79
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	86
5-03479 Fabbri: Sulla realizzazione della cosiddetta « Nuova Porrettana » .....	79
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> .....	89
5-03058 Bruno: Sulla messa in sicurezza di specifici svincoli sulla strada statale 107 Silana-Crotonese .....	80
5-03645 Mariani: Sull'applicazione della normativa in materia di valutazione di impatto ambientale .....	80

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 20 novembre 2014. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.*

##### La seduta comincia alle 14.05.

Ermete REALACCI, *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.

**5-04078 Grimoldi: Intendimenti del Governo circa il finanziamento dello studio di fattibilità del prolungamento della metropolitana di Milano M5.**

Paolo GRIMOLDI (LNA) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Paolo GRIMOLDI (LNA), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta del rappresentante del Governo che non manifesta disponibilità a finanziare il progetto in questione. Fa presente che, per finanziare progetti, come quello richiamato nell'atto di sindacato ispettivo, sia possibile attingere a fondi europei fino a un ammontare pari all'85 per cento della spesa totale. Fa presente, altresì, che nel 2013 Milano è risultata la città più visitata d'Italia, motivo per cui varrebbe la pena intensificare la rete di trasporti pubblici, anche in previsione di Expo2015.

**5-04079 Daga: Iniziative del Governo in merito alle problematiche connesse alla realizzazione della Metro C di Roma.**

Diego DE LORENZIS (M5S) 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 2*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta del rappresentante del Governo in quanto non ravvisa la volontà dello stesso di modificare quella che ritiene sia una pratica da non proseguire, ossia il finanziamento di opere pubbliche attraverso decreti che finiscono per comportare oneri per la collettività.

Ermete REALACCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.20.**

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 20 novembre 2014. — Presidenza del presidente Ermete REALACCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le*

*infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.20.**

**5-03574 Loreface: Sull'ampliamento del collegamento stradale tra Ragusa e Catania.**

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

Marialucia LOREFICE (M5S), nel prendere atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, stigmatizza la difficoltà riscontrata per interloquire con il Ministero, al fine di esporre le problematiche a lei sottoposte dai cittadini. Esprime poi perplessità in ordine all'affidamento dei lavori in questione a persone che giudica non moralmente ineccepibili.

**5-03214 Mannino: Sulla manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie delle reti stradali.**

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

Claudia MANNINO (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta, invitando il Governo a un più celere e incisivo impegno affinché le infrastrutture siciliane ritrovino la loro ordinaria viabilità.

**5-03479 Fabbri: Sulla realizzazione della cosiddetta « Nuova Porrettana ».**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Marilena FABBRI (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta, auspicando la rapida sottoscrizione

dell'accordo tra le parti coinvolte nella vicenda evocata nell'atto ispettivo, sottolineata altresì la particolare importanza del nodo stradale citato, che rappresenta un punto nevralgico di collegamento tra Nord e Sud del Paese.

**5-03058 Bruno: Sulla messa in sicurezza di specifici svincoli sulla strada statale 107 Silana-Crotonese.**

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che, a seguito di accordi intercorsi fra l'interrogante e il Governo, lo svolgimento dell'interrogazione 5-03058, presentata dal deputato Bruno, è rinviata ad altra data.

**5-03645 Mariani: Sull'applicazione della normativa in materia di valutazione di impatto ambientale.**

Ermete REALACCI, *presidente*, avverte che, a seguito di accordi intercorsi fra l'interrogante e il Governo, lo svolgimento dell'interrogazione 5-03645, presentata dal deputato Mariani, è rinviata ad altra data.

Ermete REALACCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.50.**

## ALLEGATO 1

**5-04078 Grimoldi: Intendimenti del Governo circa il finanziamento dello studio di fattibilità del prolungamento della metropolitana di Milano M5.****TESTO DELLA RISPOSTA**

L'asse metropolitano M5 rappresenta una delle spine dorsali del sistema metropolitano milanese e, quindi, il Governo condivide pienamente quanto dichiarato dall'Onorevole Grimoldi sulla necessità di traguardare il completamento funzionale dell'intero tracciato.

Una simile esigenza è legata anche a quanto già stanziato per la realizzazione di un simile intervento; infatti, a tale proposito, non possiamo sottovalutare che il costo dell'opera globale supera i 1.500 milioni di euro, di cui la prima tratta è già funzionante e la seconda sarà aperta entro la fine di aprile del prossimo anno.

In merito ad un possibile prolungamento, è opportuno precisare che siamo in presenza di due distinte possibilità, dunque di due distinte priorità funzionali:

una legata al prolungamento verso Monza, Lissone-Muggiò; come proposto dall'Onorevole interrogante;

l'altra legata al prolungamento da San Siro verso Figgino.

Tuttavia, in questa fase, la priorità funzionale ricade sulla seconda ipotesi in quanto i comuni di Milano e di Figgino hanno già dato disponibilità di un'area dove ubicare il secondo deposito del materiale rotabile per garantire, in tal modo, le frequenze previste dal progetto.

Al contrario, i comuni della tratta Bignami-Monza non hanno ancora manifestato o individuato aree in grado di rispondere a una simile esigenza.

In ogni caso, ribadisco che nessuno può mettere in dubbio la necessità di dare piena attuazione all'intero asse, soprattutto se si tiene conto che il bacino di utenza tenderà a crescere proprio in funzione dell'intera evoluzione dell'asse metropolitano e delle sue interazioni con gli altri segmenti.

## ALLEGATO 2

**5-04079 Daga: Iniziative del Governo in merito alle problematiche connesse alla realizzazione della Metro C di Roma.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Per poter rispondere in maniera esaustiva al complesso tema posto dagli onorevoli interroganti, dovrò dilungarmi nell'illustrazione delle fasi evolutive dell'opera.

L'opera denominata Metropolitana di Roma-Linea C è inserita quale « infrastruttura strategica e di rilevante interesse nazionale », nel Programma delle Infrastrutture Strategiche, ed è oggetto di un primo Accordo procedimentale sottoscritto il 29 maggio 2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la regione Lazio e il comune di Roma (ora Roma Capitale), poi modificato e integrato con due Atti aggiuntivi conclusi il 13 dicembre 2002 e il 29 luglio 2004.

Le varianti in corso d'opera.

Il CIPE, dopo una serie di delibere approvative dei progetti preliminari e definitivi delle varie tratte di cui si compone l'intervento, ha assunto più di recente ulteriori delibere; infatti, con delibera n. 64 del 31 luglio 2009, il CIPE ha preso atto che in corso d'opera sono sorte problematiche, soprattutto di tipo archeologico, che hanno comportato la necessità di diverse tipologie di varianti ai progetti definitivi approvati, quali:

varianti sull'intero « Tracciato fondamentale », che non hanno comunque richiesto modifiche dei tempi di esecuzione dell'opera;

« Variante S. Giovanni », conseguente ai ritrovamenti archeologici rilevati a seguito di una vasta e complessa campagna di indagini, soprattutto sull'esistente stazione di S. Giovanni;

modifiche migliorative impiantistiche alla prima fase strategica, tratte da T4 a T7, intese ad elevare la qualità del servizio e della sicurezza del sistema a guida automatica senza macchinista a bordo;

ulteriori varianti, su: tratta T7 e deposito Graniti.

L'incremento di costo complessivo, correlato alle suddette, viene coperto senza l'assegnazione di ulteriori finanziamenti ma utilizzando le economie di gara, parte delle somme inserite fra gli « imprevisti » e gli « accantonamenti *ex* articolo 31-*bis* » delle tratte T2 e T3.

Inoltre, con delibera n. 84 dell'11 luglio 2012, il CIPE ha approvato la variante relativa all'utilizzo delle terre da scavo delle tratte T4 - T5 e T6A, del valore di 55,3 milioni di euro e preso atto che, a partire dal 2010, il soggetto aggiudicatore Roma Metropolitane ha approvato direttamente altre varianti determinate da prescrizioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, adeguamenti impiantistici connessi con la sicurezza degli operatori; imprevisti idrogeologici e geologico - strutturali, connessi con la « Variante S. Giovanni »; deviazioni di pubblici servizi.

A tali fini, il CIPE ha autorizzato l'utilizzo di euro 67.191.348,30 « a valere sull'incremento del capitale mutuato ricavabile dai contributi già assegnati da questo Comitato con la delibera n. 65/2003.

La transazione e la delibera CIPE n. 127/2012.

Con delibera n. 127 dell'11 dicembre 2012, il CIPE ha deliberato il finanzia-

mento di competenza dello Stato necessario alla copertura di uno schema di Atto transattivo intercorso tra Roma Metropolitane e il Contraente generale, in corso d'opera e in pendenza di un giudizio arbitrale, dando atto, tra l'altro, che Metro C, con nota dell'11 dicembre 2012, consegnata nel corso della seduta, aveva dichiarato di rinunciare alle riserve iscritte nel registro di contabilità, ivi incluse quelle sottoposte all'esame del collegio arbitrale nel giudizio pendente, ad esclusione della riserva n. 6, precisando che, quanto alla riserva n. 6, restano invece fermi e non rinunciati i riconoscimenti e le determinazioni statuiti dal collegio arbitrale con il lodo parziale emesso in data 6 settembre 2012 con i conseguenti effetti applicativi.

La delibera è stata dapprima oggetto di rilievo della Corte dei conti, e successivamente registrata in data 3 giugno 2013 e pubblicata il successivo 23 giugno.

Il lodo parziale e l'Atto attuativo della delibera CIPE n. 127/2012.

Il Collegio Arbitrale, con lodo parziale del 6 settembre 2012, ha riconosciuto a Metro C i maggiori oneri diretti e indiretti inerenti la funzione di Contraente generale previsti dall'articolo 16 dell'Allegato Tecnico di cui all'articolo 2-bis del decreto legislativo n. 190 del 2002, così come introdotto dal decreto legislativo n. 189 del 2005 (oggetto della riserva 6), quantificando – nei limiti della domanda – il solo rimborso di quelli sostenuti al 31 dicembre 2008 in euro 13.144.467,49 (oltre IVA e interessi), pari al 3,75 per cento dell'importo dei lavori eseguiti.

Con Atto attuativo del 9 settembre 2013, Roma Metropolitane e il Consorzio Metro C hanno ritenuto di procedere a una complessiva ridefinizione di alcuni elementi del rapporto contrattuale, con la definitiva precisazione dei termini di ultimazione delle fasi funzionali, la conseguente valutazione degli effetti economici derivanti dall'insieme delle varianti all'opera intervenute e con la risoluzione di tutte le reciproche ragioni di pretesa e di contestazione, in parte già oggetto del

precedente Atto transattivo di cui alla citata delibera CIPE n. 127 del 2012.

Con tale Atto attuativo, a fronte della rinuncia all'impugnazione del lodo, Roma Metropolitane ha assunto l'impegno di riconoscere al Contraente generale, oltre all'importo oggetto di condanna del lodo parziale comprensivo di interessi e rivalutazione di euro 18.873.112,82 (oltre IVA), l'ulteriore importo di euro 71.437.571,00 (oltre IVA), pari al 3,75 per cento dell'importo dei lavori eseguiti e da eseguirsi (dopo il 31 dicembre 2008) a titolo di oneri diretti e indiretti inerenti la funzione di Contraente generale.

Con nota dell'11 settembre 2013, Roma Metropolitane produceva il quadro economico finanziario dell'opera aggiornato all'Atto attuativo, con la precisazione che gli importi di cui sopra per oneri da Contraente generale trovavano integrale copertura economica nell'ambito del quadro economico già approvato con l'utilizzo delle somme appostate alle voci « imprevisi » e « accantonamento *ex* articolo 31-bis ».

La Struttura Tecnica di Missione del MIT chiedeva quindi un nuovo parere all'Avvocatura generale dello Stato in merito agli adempimenti di competenza.

L'Avvocatura confermava che della rimodulazione del quadro economico dovesse essere necessariamente investito il CIPE e che fosse onere della stessa Struttura procedere con l'istruttoria di competenza.

All'esito di questa, è emerso che gli importi riconosciuti da Roma Metropolitane al Contraente generale a titolo di maggiori oneri per la funzione di contraente generale con l'Atto attuativo del mese di settembre (euro 90.310.683,82 oltre IVA) in parte costituiscono l'oggetto della condanna di cui al lodo arbitrale (circa euro 18.000.000), e per la rimanente parte rappresentano l'estensione dei principi ivi affermati ai lavori successivi al 2008.

La citata Struttura ha chiesto, quindi, al CIPE di autorizzare Roma Metropolitane all'utilizzo degli importi appostati nel Quadro Economico Generale Ribassato



alle voci « Imprevisti » e « Accantonamento ex articolo 31-bis », per il pagamento degli importi riconosciuti al Contraente generale in virtù del predetto Atto attuativo del 9 settembre 2013, successivo alla delibera CIPE n. 127 del 2012.

La decisione del CIPE.

Il CIPE, nella seduta del 1° agosto 2014, ha ritenuto di non procedere con una delibera ma di considerare la relazione del MIT e le osservazioni del MEF come note informative.

Conseguentemente all'esito della seduta, con apposita nota indirizzata a Roma Capitale, il Capo Dipartimento del DIPE – Dipartimento per la politica economica – su proposta del MIT e del MEF ha precisato che:

a) gli oneri derivanti dall'Atto attuativo devono essere comunque a carico di Roma Capitale, responsabile del rapporto con il Contraente generale, tenuto anche conto che lo Stato ha già contribuito alla copertura del precedente accordo transattivo di cui alla delibera CIPE n. 127 del 2012;

b) l'utilizzo della quota statale delle somme a disposizione dovrà essere considerato quale anticipazione rispetto a successivi contributi per gli interventi non ancora finanziati;

c) l'Atto attuativo deve avere carattere definitivo per tutti i lavori già finanziati, senza possibilità di richieste aggiuntive che sarebbero prive di copertura finanziaria, essendo esauriti gli accantonamenti del quadro economico;

d) al fine di minimizzare i ritardi nelle erogazioni dei corrispettivi al Contraente generale, premesso che il ritardo delle medesime non può essere imputato a Roma Capitale laddove l'effettiva disponibilità delle risorse economiche sia da ricondurre ad altri enti finanziatori, i pagamenti dello Stato e della regione Lazio

a fronte dei SAL potranno essere effettuati direttamente a Roma Metropolitane, previo assenso di Roma Capitale;

e) la rimodulazione del quadro economico generale dell'opera finalizzata a dare copertura ai maggiori oneri connessi all'Atto attuativo in parola – di esclusiva competenza di Roma Capitale e del Contraente generale – non deve implicare alcuna responsabilità dello Stato né, tanto meno, la rinuncia dello Stato medesimo a eventuali pretese correlate a responsabilità gravanti sui soggetti incaricati della progettazione/gestione dei lavori e del rapporto con l'appaltatore, nonché sui soggetti vigilanti, posto che non vi è alcun obbligo sostanziale a carico dello Stato di fornire copertura finanziaria all'Atto in questione;

f) Roma Capitale dovrà mettere in atto tutte le iniziative volte a far sì che le tratte consegnate da parte del Contraente generale entrino in esercizio nel più breve tempo possibile dalla consegna, compatibilmente con le risultanze della Commissione sicurezza insediata presso il MIT; la tratta già consegnata Montecompatri Pantano-Centocelle è entrata in esercizio lo scorso 9 novembre.

Da ultimo, preciso che la Struttura Tecnica di Missione, già in più note del mese di ottobre 2013, ha precisato che « qualora le obbligazioni previste a carico di Roma Metropolitane con gli articoli 5 e 7 dell'Atto attuativo (non solo con riferimento al pagamento del lodo parziale, alla rinuncia all'impugnazione dello stesso e alle conseguenti determinazioni finanziarie, ma anche in relazione a tutte le ipotesi previste di riconoscimenti economici in favore del contraente generale) comportino la necessità di utilizzare le somme a disposizione ovvero di un ulteriore finanziamento a carico dello Stato, è intenzione della Struttura Tecnica di Missione procedere secondo l'iter già seguito sottoponendo le eventuali richieste al CIPE, previa adeguata istruttoria.

## ALLEGATO 3

**5-03574 Lorefice: Sull'ampliamento del collegamento stradale tra Ragusa e Catania.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle richieste degli onorevoli interroganti circa l'affidamento in concessione del collegamento stradale compreso tra lo svincolo della SS 514 « di Chiaromonte » con la SS 115 e lo svincolo della SS 194 « Ragusana » con la SS 114, ritengo di non dover ripercorrere l'*iter* procedurale in quanto già ampiamente esposto in risposta a precedenti atti di sindacato ispettivo.

Ad aggiornamento, comunico che la società di progetto si è costituita il 25 giugno scorso ma, a tale data, era intervenuta la scadenza di alcune delle certificazioni necessarie alla stipula della convenzione.

Conseguentemente, la competente Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali (SVCA) ha provveduto a rei-

terare la richiesta. Nel corso di nuovi accertamenti, è emersa l'irregolarità di uno dei certificati, la cui regolarizzazione è avvenuta lo scorso 16 settembre.

A seguito dell'acquisizione della documentazione relativa alla regolarità contributiva (DURC) e all'avvenuta costituzione della polizza fideiussoria da parte della Società di progetto Autostrada Ragusa-Catania, in data 7 novembre 2014 è stata sottoscritta la Convenzione di concessione tra la medesima SVCA e il concessionario.

Ad oggi, è in fase di sottoscrizione il decreto interministeriale MIT-MEF di approvazione della stessa. L'efficacia della convenzione è subordinata alla registrazione del decreto da parte della Corte dei conti.



ALLEGATO 4

**5-03214 Mannino: Sulla manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie delle reti stradali.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti dagli Onorevoli Interroganti circa il crollo del viadotto Petrulla, informo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, già l'8 luglio 2014 ha provveduto a richiedere ad ANAS una relazione tecnica sulle cause dell'accaduto, chiedendo altresì di valutare la necessità di eseguire una verifica puntuale, sia di tipo documentale che ispettivo, prioritariamente nel compartimento per la Sicilia, su altri viadotti che per tipologia costruttiva, periodo di realizzazione, caratteristiche degli elementi prefabbricati, eccetera, risultassero simili al viadotto oggetto del crollo e quindi potenzialmente a rischio.

Sull'accaduto, l'ANAS ha riferito quanto segue.

Il giorno 7 luglio 2014, alle ore 11,25 circa, si è verificato il cedimento di una campata del viadotto Petrulla, al km 4+500 della SS 626 dir. Licata-Braemi, tra i comuni di Licata e Braemi, in provincia di Agrigento.

L'opera, costruita alla fine degli anni settanta, è costituita da 12 campate, con una lunghezza complessiva di 492 metri.

L'ANAS, non appena ricevuta notizia dell'evento, ha prontamente inviato sul posto il proprio personale tecnico che, svolte le prime verifiche, ha ipotizzato quale possibile causa del cedimento strutturale del ponte, la rottura delle travi in cemento armato precompresso di sostegno all'impalcato. È opportuno precisare che, sino al citato episodio, nessun segnale premonitore si era verificato sul viadotto, tale da evidenziare eventuali pericoli di instabilità dello stesso, neanche durante i lavori di manutenzione ordinaria e straor-

dinaria effettuati sull'opera d'arte (adeguamento delle barriere di sicurezza, sostituzione dei giunti di dilatazione eccetera).

L'ANAS ha, quindi, nominato una commissione tecnica (presieduta dal professore Paolo Petrangeli, docente della Facoltà di ingegneria dell'Università di Roma Sapienza, esperto in ponti e grandi infrastrutture) che il 10 luglio, dopo aver ottenuto l'autorizzazione dalle autorità di Polizia Giudiziaria, ha eseguito un primo sopralluogo sul viadotto, necessario per esaminare le travi collassate e ispezionare tutte le altre campate; sono state, altresì, avviate tutte le attività utili al ripristino della viabilità sul ponte Petrulla.

Analoghi sopralluoghi sono stati immediatamente effettuati anche sugli altri otto viadotti situati lungo la SS 626, aventi caratteristiche costruttive simili a quelle del ponte Petrulla, per verificare la sussistenza di eventuali difetti strutturali.

Contestualmente, d'intesa con la Polizia stradale, gli Enti locali e con il coordinamento della Prefettura di Agrigento, sono stati individuati i percorsi alternativi per consentire la mobilità nell'area interessata dall'evento.

L'azione dell'ANAS si è, quindi, concentrata sugli interventi di ripristino del tracciato della SS 123, da utilizzare quale collegamento alternativo alla SS 626 dir, con tempi di percorrenza leggermente superiori.

Il 25 luglio scorso è stata aperta al transito la SS 123 « di Licata » (che costituisce, appunto, il più breve percorso alternativo alla SS 626 tra le località di Ravanusa e Licata); la strada è stata resa

percorribile, con il solo divieto temporaneo di circolazione per i mezzi pesanti.

Nel contempo, sono stati definiti gli ulteriori interventi necessari per il completo riutilizzo dell'arteria alternativa che riguardano la manutenzione straordinaria relativa al ripristino delle pavimentazioni, delle barriere di sicurezza, il rifacimento della segnaletica e il consolidamento di un versante in frana, causa della attuale parziale chiusura della strada.

I lavori sono iniziati il 15 settembre con ultimazione prevista per il corrente mese.

Circa la SS 626 dir, essa risulta chiusa al traffico dal km 0,00 al km 8,800 mentre per la restante parte, a seguito delle verifiche eseguite, ANAS ha ritenuto di imporre la sola limitazione del divieto di transito ai mezzi pesanti tra il km 16,300 ed il km 19,300.

Inoltre, a seguito degli accertamenti effettuati dalla citata commissione tecnica, si è appurato che la causa del cedimento dell'impalcato è da addebitarsi alla corrosione dei cavi di precompressione posti all'interno delle travi. Il fenomeno corrosivo, assolutamente invisibile alle ispezioni esterne eseguite, ha determinato una progressiva perdita di capacità portante delle travi sino al raggiungimento del collasso della struttura.

Anche se in data 18 settembre il Direttore Regionale ANAS per la Sicilia ne ha chiesto il dissequestro o in subordine la possibilità di accesso all'opera per l'esecuzione di verifiche tecniche, ad oggi il Viadotto Petrulla rimane sotto sequestro giudiziario sino a quando i consulenti tecnici, nominati dalla Procura della Repubblica di Agrigento, non avranno concluso l'attività di competenza.

ANAS ha già predisposto il progetto per la ricostruzione della campata crollata e per il risanamento delle restanti, per un importo di circa 3/4 milioni di euro che potrà essere meglio precisato solo a seguito dell'esito delle necessarie prove.

Gli accertamenti conseguenti al collasso della struttura, subito estesi ai restanti viadotti, hanno evidenziato inoltre la necessità di procedere con interventi di ripristino delle condizioni di sicurezza sta-

tica, oltre che sul viadotto Petrulla, anche sul viadotto Salso che presenta caratteristiche costruttive simili.

Più in generale, devo ricordare che il MIT, in relazione alle criticità del sistema infrastrutturale viario, ha dato avvio, negli ultimi anni, a programmi specifici relativi a interventi di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie.

In particolare, l'articolo 18, comma 10, del decreto-legge n. 69 del 2013, e relativa legge di conversione, ha previsto, tra l'altro, che con decreto MIT è approvato il programma degli interventi di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie nonché degli ulteriori interventi mirati ad incrementare la sicurezza e a migliorare le condizioni dell'infrastruttura viaria, e, attraverso apposite convenzioni stipulate con ANAS sono stati individuati, nel dettaglio, gli interventi di manutenzione straordinaria ritenuti prioritari.

Tali convenzioni assicurano anche una continua attività di verifica della realizzazione degli interventi previsti. In particolare, è stato previsto che ANAS debba nominare un Responsabile del Programma che deve curare la sua attuazione in modo unitario, verificare in modo continuativo lo stato di realizzazione del Programma, coordinare le attività di monitoraggio ed infine trasmettere all'Amministrazione una relazione trimestrale sull'avanzamento delle attività. Inoltre l'Amministrazione, sia centrale sia periferica, può effettuare verifiche ed ispezioni sullo stato di attuazione del Programma.

Infine, con i predetti programmi di manutenzione straordinaria delle opere d'arte è stato previsto, per la rete stradale siciliana, un finanziamento di 37,9 milioni di euro (*ex* articolo 18, comma 10, del decreto-legge n. 69 del 2013) per n. 3 interventi e un finanziamento di 49,5 milioni di euro (*ex* articolo 1, comma 70, della legge n. 147 del 2013) per n. 33 interventi.

Per quanto riguarda, in particolare, le opere e i lavori ricadenti sulla SS 626, in questi ultimi dieci anni all'ANAS sono stati

assicurati finanziamenti, attraverso il Contratto di Programma, per un importo complessivo di 54,98 milioni di euro.

In merito poi alla specifica richiesta sulla pubblicità delle informazioni riguardanti lo stato di attuazione del programma di opere definito nella convenzione stipulata dal MIT con l'ANAS lo scorso maggio (*ex* articolo 1, comma 70, della legge n. 147 del 2013) informo che questa viene attuata nei seguenti modi:

il « monitoraggio » sull'avanzamento economico dei lavori e sui consuntivi/preventivi di spesa per i vari trimestri, ai sensi dell'articolo 2, comma 5, del decreto

interministeriale MIT-MEF n. 268 del 17 luglio 2013, viene inviato al MEF (Ragioneria Generale dello Stato) unitamente alla relazione predisposta dal Responsabile sullo « stato di attuazione del programma »;

sul sito *web* del MIT, ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo n. 33 del 2013, vengono pubblicati tutti i decreti di pagamento relativi alle varie erogazioni del finanziamento previste dalla convenzione, i quali decreti contengono le percentuali delle risorse liquidate ad ANAS per ogni singolo intervento facente parte dal programma.

ALLEGATO 5

**5-03479 Fabbri: Sulla realizzazione della cosiddetta  
« Nuova Porrettana ».**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto richiesto dall'onorevole interrogante circa la realizzazione dello stralcio stradale della « Nuova Porrettana », sono state acquisite informazioni presso ANAS.

Il nodo ferro-stradale di Casalecchio di Reno, che comprende una variante della linea ferroviaria Bologna Porretta e una alla SS 64 in comune di Casalecchio di Reno, risulta inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche (Legge Obiettivo n. 443 del 2001).

In particolare, il progetto definitivo della « variante alla SS 64 – Stralcio Nord, dal km 0+236 al km 2+284 » (strada di categoria B – extraurbana principale con due corsie per ciascun senso di marcia e spartitraffico centrale), fa parte degli interventi per il potenziamento dell'autostrada A/1 da Milano a Bologna; l'elaborato tecnico è stato redatto dalla Società Autostrade per l'Italia (ASPI) con la supervisione tecnica dell'ANAS e di RFI, in ossequio alla convezione sottoscritta il 14 maggio 2003 da ASPI, ANAS e RFI.

Detto progetto è stato approvato, con prescrizioni, dal CIPE con Delibera n. 75 del 2012, e pubblicato sulla *G.U.* il 31 ottobre 2012.

Il costo complessivo dell'intervento è di circa 160 milioni di euro, e sarà interamente finanziato dalla società concessionaria ASPI secondo quanto previsto dall'articolo 15 della Convenzione Unica stipulata tra la medesima ASPI e l'allora concedente ANAS in data 12 ottobre 2007 e resa efficace *ex lege* n. 101 del 2008.

Inoltre, segnalo che, per ottemperare alle prescrizioni contenute nella citata delibera CIPE e per apportare le integrazioni necessarie all'appalto congiunto del progetto esecutivo e dei lavori, il progetto dell'opera è stato aggiornato da ASPI con la supervisione tecnica dell'ANAS.

Quest'ultima, il 28 luglio scorso, ha pubblicato il bando di gara per l'appalto integrato, tuttora in fase di svolgimento.

Informo, infine, che la gara d'appalto verrà aggiudicata non appena saranno resi disponibili i finanziamenti necessari alla realizzazione dell'intervento. Al fine di rendere disponibili detti finanziamenti, secondo quanto stabilito dal citato articolo 15, è necessaria la stipula di un Atto Aggiuntivo tra il MIT e la società concessionaria. La competente Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali (SVGA) informa che tale Atto è in fase di predisposizione: le ultime elaborazioni sono state trasmesse da Anas alla Società Concessionaria il 4 novembre scorso.

Pertanto, la stessa SVCA ritiene che i tempi per l'approvazione dell'Atto, da perfezionare con apposito decreto interministeriale sottoposto alla successiva registrazione della Corte dei conti, siano compatibili con l'espletamento delle procedura di gara.

Quanto, infine, ai finanziamenti ad Anas questi verranno messi a disposizione della stessa alla comunicazione dello stato di avanzamento dei lavori.