

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-00078 Foti: Ammodernamento e messa in sicurezza della strada statale 45 « della Val Trebbia », con particolare riguardo al tratto Cernusca-Rivergaro	44
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	48
5-00103 Butti: Tempi e costi di realizzazione della cosiddetta « Variante della Tremezzina » ...	44
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	49
5-00220 Anzaldi: Messa in sicurezza della strada statale 407 « Basentana »	44
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	50
5-00265 Vianello: Completamento funzionale e messa in sicurezza del tratto tarantino della strada statale 100	45
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	51
INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:	
5-00580 Lucchini: Realizzazione della galleria di Coltrondo	45
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	52
5-00581 Cortelazzo: Requisiti dei membri della Commissione incaricata di eseguire l'analisi costi/benefici sulle grandi opere	45
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	53
5-00582 Muroni: Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	46
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	54
5-00583 Terzoni: Procedura di esproprio delle aree ricadenti nel Piano di area vasta nell'ambito del progetto « Quadrilatero Umbria-Marche »	46
<i>ALLEGATO 8 (Testo della risposta)</i>	55
5-00584 Butti: Tempi di riapertura del Ponte sull'Adda ed eventuale realizzazione di infrastrutture alternative	46
<i>ALLEGATO 9 (Testo della risposta)</i>	56
5-00585 Orlando: Modalità di realizzazione del terzo lotto della variante Aurelia Spezia, in seguito alla risoluzione del contratto precedentemente sottoscritto tra Anas e Toto Spa .	47
<i>ALLEGATO 10 (Testo della risposta)</i>	57

INTERROGAZIONI

Martedì 2 ottobre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Interviene il Viceministro alle infrastrutture e trasporti, Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 12.10.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che l'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta in Commissione in tema di infrastrutture.

Avverte che non essendovi obiezioni, la pubblicità delle sedute è assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

5-00078 Foti: Ammodernamento e messa in sicurezza della strada statale 45 «della Val Trebbia», con particolare riguardo al tratto Cernusca-Rivergaro.

Il Viceministro Edoardo RIXI, scusandosi preliminarmente per il ritardo, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Tommaso FOTI (Fdi) si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, nella quale vengono forniti dati e informazioni già noti e decisamente sconfortanti, senza invece dare conto di come si intenda utilizzare le risorse disponibili per la manutenzione ordinaria e per gli interventi sull'asse stradale necessari per mettere in sicurezza l'arteria. Fa presente che si tratta di una strada ad elevato rischio di sicurezza che durante il periodo estivo, data la peculiare conformazione gradita ai motociclisti, registra un tasso di incidentalità estremamente significativo. Pur consapevole che al cambio di competenza in ordine alla valutazione di impatto ambientale possa conseguire un ritardo nella realizzazione degli interventi, ritiene che non si possa attribuire solo a questo fattore l'inaccettabile ritardo complessivo nell'avvio dei lavori che, secondo quanto riportato dal Viceministro, sarebbe rinviato ad una data addirittura successiva a quella già lontana indicata dal precedente Governo.

5-00103 Butti: Tempi e costi di realizzazione della cosiddetta «Variante della Tremezzina».

Il Viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Alessio BUTTI (Fdi) nel ringraziare il Viceministro per la risposta, che contiene dati a lui già noti, sottolinea l'importanza dell'opera per il territorio, anche in vista delle Olimpiadi invernali del 2026, in quanto collega la Lombardia alla Valtellina e alla provincia di Sondrio. Ricorda

infatti che sono state indicate, come località per lo svolgimento dei Giochi invernali 2026, Cortina e Milano e che, nel caso la scelta ricada su Milano, le attività sportive si svolgeranno in Valtellina, rendendo la variante della Tremezzina, insieme alla strada statale 36, un'opera strategica.

Fa presente che l'opera è richiesta dal territorio sin dal 2007 e viene infatti definita un'opera spontanea, dal momento che è stato il mondo economico a pagare i primi studi di fattibilità. Sottolineando favorevolmente il reperimento di ulteriori 27 milioni di euro, esprime tuttavia una forte preoccupazione in ordine all'effettivo rispetto della data di dicembre 2018, prevista per l'appalto dell'opera. Nella risposta il rappresentante del Governo ha infatti fatto presente che non è stato completato il progetto definitivo né è stato avviato il progetto esecutivo e pertanto invita il Governo ad attuare le misure di propria competenza affinché venga rispettato detto termine.

5-00220 Anzaldi: Messa in sicurezza della strada statale 407 «Basentana».

Il Viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*allegato 3*).

Michele ANZALDI (PD) si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, dalla quale emerge la certezza che ad ottobre i lavori saranno avviati. Evidenzia che si tratta di una strada ad alta frequenza di mezzi e con un grave livello di pericolosità, come testimoniano i numerosi incidenti registrati negli ultimi anni, di cui l'ultimo solo qualche ora fa. Sottolinea pertanto come anche un solo giorno di ritardo potrebbe far crescere questa infausta statistica e auspica quindi che gli ulteriori interventi di messa in sicurezza citati nella risposta non condizionino negativamente l'avvio dei cantieri.

5-00265 Vianello: Completamento funzionale e messa in sicurezza del tratto tarantino della strada statale 100.

Il Viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*allegato 4*).

Giovanni VIANELLO (M5S) si dichiara soddisfatto della risposta resa dal Viceministro, dalla quale si evince finalmente la precisa volontà del Governo di approntare una pianificazione sulla strada in oggetto, ad elevata incidentalità. Esprime perplessità rispetto all'inserimento, da parte della regione Puglia, di un solo tratto dell'arteria nel Piano regionale dei trasporti e al riguardo auspica di conoscere presto le motivazioni sottese a tale scelta.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 12.30.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 2 ottobre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Interviene il Viceministro alle infrastrutture e trasporti, Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 12.30.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, avverte che la pubblicità della seduta sarà assicurata anche attraverso l'impianto audiovisivo a circuito chiuso. Ne dispone, pertanto, l'attivazione.

5-00580 Lucchini: Realizzazione della galleria di Coltrondo.

Mirco BADOLE (Lega), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il Viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Mirco BADOLE (Lega), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il Viceministro della risposta della quale si ritiene parzialmente soddisfatto. Comprendendo le motivazioni sottese alla mancata inclusione dell'opera nel Piano pluriennale dell'ANAS, esprime soddisfazione per gli interventi previsti, volti al miglioramento tecnico funzionale della tratta, che, ricorda, ricade in una zona fortemente disagiata.

5-00581 Cortelazzo: Requisiti dei membri della Commissione incaricata di eseguire l'analisi costi/benefici sulle grandi opere.

Giorgio MULÈ (FI), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il Viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Giorgio MULÈ (FI), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara del tutto insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Esprime sorpresa e preoccupazione per quanto in essa contenuto, dal momento che la notizia che il professor Intriери fosse un pregiudicato era nota fin dal 14 settembre e che il suo allontanamento dalla Commissione è avvenuto il successivo 27 settembre, peraltro non per esplicita determinazione del Ministro, bensì per dimissioni da questi rese spontaneamente. Si dichiara basito che il Ministero non abbia ancora avviato i controlli riguardo alle posizioni dei componenti della Commissione istituita al suo interno e delle ulteriori posizioni apicali auspica che quanto prima siano fatte tutte le verifiche per evitare che vengano pericolosamente messi a disposizione di soggetti che non dovrebbero averne diritto tutti i dati relativi alle grandi opere.

5-00582 Muroi: Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo.

Rossella MURONI (LeU), illustra l'interrogazione in titolo. Fa presente, inoltre, di aver più volte chiesto al Ministro di avere le valutazioni sulle singole opere infrastrutturali del Paese, tra le quali la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo, oggetto di una importante campagna elettorale del Movimento 5 Stelle. Giudica tale opera, progettata 30 anni addietro, non più rispondente alla realtà economica del territorio, non adeguata rispetto al Piano regionale dei trasporti né funzionale alla riduzione dell'inquinamento da traffico, in ordine al quale ricorda i recenti interventi di blocco disposti dai territori del Nord e del Centro Italia. Fa presente che intorno all'opera oggetto dell'atto di sindacato ispettivo sono sorti numerosi comitati e associazioni che nel mese di luglio hanno formalmente chiesto al Ministro la ricollocazione dei fondi previsti su altri progetti a minore impatto ambientale.

Il Viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*), facendo presente che nell'ambito dell'analisi costi/benefici sono valutati anche i costi ambientali.

Rossella MURONI (LeU), replicando, auspica che questo processo di revisione delle grandi opere sia partecipato, pubblico e trasparente, in linea con i principi che il Governo attuale dichiara in ogni occasione, stanti i numerosi comitati sorti intorno a tali opere e considerate le dichiarazioni rese da numerosi sindaci dei territori interessati. Invita pertanto il Governo ad avviare un percorso di confronto, volto anche a recepire le richieste e delle osservazioni che provengono dai territori e a studiare contestualmente ipotesi alternative che, in ottemperanza degli obiettivi ambientali, valorizzino la mobilità su ferro.

5-00583 Terzoni: Procedura di esproprio delle aree ricadenti nel Piano di area vasta nell'ambito del progetto « Quadrilatero Umbria-Marche ».

Patrizia TERZONI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il Viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Patrizia TERZONI (M5S), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta resa dal Viceministro, dalla quale si evince che finalmente i territori oggetto del vincolo di esproprio saranno restituiti ai legittimi proprietari, che potranno ripristinare le pregresse destinazioni urbanistiche.

5-00584 Butti: Tempi di riapertura del Ponte sull'Adda ed eventuale realizzazione di infrastrutture alternative.

Alessio BUTTI (FdI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il Viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 9*).

Alessio BUTTI (FdI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Ritiene che la limitazione del traffico sia per tonnellaggio che per velocità non possa essere una soluzione praticabile rispetto ai problemi che investono il territorio. Giudica inaccettabile che di tutti i cavalcavia che insistono sull'area oggetto dell'interrogazione alcuni siano chiusi, altri crollati e i restanti abbiano restrizioni di traffico significative. Sottolinea che il sistema di viabilità alternativa è al collasso e che le imprese manifatturiere che producono materiali pesanti non riescono a trasferire la loro produzione. Evidenzia che il termine di due anni per l'esecuzione dei lavori non costituisce una soluzione bensì un ulteriore problema a carico di cittadini e imprese e pur apprezzando la disponi-

bilità a valutare una riapertura anticipata della sede stradale, preannuncia ulteriori interventi volti a sensibilizzare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sul tema oggetto dell'atto di sindacato ispettivo.

5-00585 Orlando: Modalità di realizzazione del terzo lotto della variante Aurelia Spezia, in seguito alla risoluzione del contratto precedentemente sottoscritto tra Anas e Toto Spa.

Andrea ORLANDO (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il Viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 10*).

Andrea ORLANDO (PD), replicando, ringrazia il Viceministro della risposta, della quale si dichiara soddisfatto, in particolare per impegni temporali enunciati,

rispetto ai quali vigilerà per verificarne il rispetto. Ritiene utile che quanto prima si istituisca un tavolo che svolga un monitoraggio degli interventi indicati nella risposta del rappresentante del Governo e che gestisca l'impatto occupazionale. Osserva, infatti, che i tre lotti funzionali nei quali è stata suddivisa l'opera non consentiranno l'assunzione di tutto il personale attualmente non impiegato conseguentemente alla risoluzione del contratto. Auspica inoltre una forte integrazione di tutte le amministrazioni coinvolte e invita il Governo, in ordine alle ipotesi alternative per la zona Carozzo, a mettere in atto un confronto preventivo con le popolazioni e le amministrazioni del luogo.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 13.

ALLEGATO 1

5-00078 Foti: Ammodernamento e messa in sicurezza della strada statale 45 «della Val Trebbia», con particolare riguardo al tratto Cernusca-Rivergaro.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa evidenzio che l'ammontare complessivo dell'investimento destinato all'ammodernamento della SS 45 della Val Trebbia – circa 70 milioni di euro – comprende sia interventi di manutenzione straordinaria, per un importo stimato di circa 16 milioni di euro, sia nuove opere per l'adeguamento e la messa in sicurezza della citata infrastruttura, con un importo complessivo di circa 54 milioni di euro.

Per quanto attiene alle nuove opere, il Contratto di Programma ANAS 2016-2020, approvato con decreto interministeriale MIT-MEF del 27 dicembre 2017, prevede uno stralcio dell'intervento complessivo valutato in circa 41,6 milioni di euro.

L'intervento, denominato SS 45 di Val Trebbia – Ammodernamento del tratto Rio Cernusca – Rivergaro (stralcio), consiste nella messa in sicurezza del tratto della SS 45 compreso tra Rivergaro (km 121+500) e la località Cernusca, in comune di Travo (km 110+300).

La progettazione definitiva, a cura di ANAS, è stata attivata nel 2017.

Il progetto prevede l'allargamento, ove possibile, della sede stradale esistente e la rettifica di numerose curve, con parziali traslazioni del tracciato, per una lunghezza di circa 11 chilometri; la sezione tipo adottata corrisponde alla categoria C2, ai sensi del decreto ministeriale 5 novembre 2001, con una corsia per senso di marcia e larghezza complessiva della piattaforma stradale di 9,5 metri.

Nel corso della progettazione è stata ravvisata la necessità di approfondire gli

aspetti geologici dell'area oggetto dei lavori, caratterizzata da un'elevata presenza di fenomeni di dissesto, in modo da garantire la compatibilità dell'intervento con il contesto geomorfologico di riferimento; pertanto, è in fase di attivazione una ulteriore campagna di indagini geognostiche, integrativa di quella svolta nel primo semestre 2017.

Contestualmente, sono in corso incontri con i comuni interessati e approfondimenti di dettaglio relativamente ad alcuni aspetti progettuali.

Per quanto riguarda poi gli aspetti procedurali, informo che nel corso della progettazione definitiva sono intervenute nuove disposizioni normative che hanno trasferito alcune competenze ad altri organi dello Stato. In particolare, secondo quanto previsto dal citato Contratto di Programma 2016-2020, il progetto dovrà essere sottoposto al Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ai sensi del combinato disposto del decreto MIT del 19 giugno 2015 e dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

Inoltre, in considerazione dell'intervenuto decreto legislativo n. 104 del 2017, in vigore dal 21 luglio 2017, la competenza sulla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è stata trasferita dalla regione Emilia Romagna al Ministero dell'ambiente.

Assicuro che il Ministero monitorerà il prosieguo dell'*iter*.

ALLEGATO 2

**5-00103 Butti: Tempi e costi di realizzazione della cosiddetta
« Variante della Tremezzina ».****TESTO DELLA RISPOSTA**

L'intervento in questione concerne la realizzazione della variante alla SS 340 Regina in corrispondenza degli abitati di Colonno, di Sala Comacina, di Ossuccio, di Lenno, di Mezzegra, di Tremezzo e di Griante.

Ad aggiornamento di quanto esposto dall'Onorevole interrogante, informo che il 9 febbraio 2018 la società ANAS ha inviato al Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per la Lombardia e l'Emilia Romagna il progetto definitivo presentato e concordato con la Soprintendenza per il prosieguo dell'*iter* della Conferenza dei servizi decisoria.

Il successivo 1° marzo, il Provveditorato di Milano ha riavviato il procedimento della citata Conferenza che si è conclusa positivamente in data 27 aprile 2018; il Ministero ha quindi inviato l'atto conclusivo alla regione Lombardia, che si è espressa favorevolmente nella seduta del 14 maggio scorso.

Il successivo 29 maggio il Provveditorato ha formalizzato il provvedimento finale di approvazione del progetto definitivo per il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione.

Il costo dell'opera è pari a circa 354 milioni di euro; l'intervento, previsto nel decreto-legge n. 133 del 2014 (cosiddetto Sblocca Italia), è stato completamente finanziato per un importo di circa 327 milioni di euro, di cui 120 a carico della regione Lombardia comprensivo dei fondi FSC. L'opera è stata inserita nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020 per un importo di circa 327 milioni di euro, con appaltabilità entro la fine del 2018.

Gli ulteriori finanziamenti di circa 27 milioni, dovuti all'aumento della lunghezza delle gallerie e delle parti interrato richieste della Soprintendenza, sono stati inseriti nel Fondo Infrastrutture 2017, previsto per il prossimo aggiornamento del Contratto di Programma.

Da ultimo, il 12 settembre scorso il Ministero ha chiesto ad ANAS di inoltrare al Consiglio Superiore dei lavori pubblici il progetto definitivo per il parere di competenza, propedeutico alla messa a punto del relativo progetto esecutivo. Al riguardo, ANAS ha comunicato che, oltre al completamento del progetto definitivo, ha avviato le attività propedeutiche alla progettazione esecutiva in modo da appaltare l'intervento entro il prossimo dicembre.

ALLEGATO 3

**5-00220 Anzaldi: Messa in sicurezza della strada statale 407
« Basentana ».****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione ai lavori di riqualificazione sulla strada statale 407 Basentana – 1° stralcio – tra il chilometro 40,320 e il chilometro 42,220, la società ANAS ha comunicato che ad oggi sono state espletate tutte le fondamentali attività propedeutiche per l'intervento e che l'*iter* amministrativo necessario è in corso di perfezionamento.

La pubblicazione del bando, inizialmente prevista per luglio 2018, avverrà entro la fine del prossimo mese di ottobre, poiché nell'investimento complessivo pari a 6,8 milioni di euro, fissato in fase di redazione della progettazione esecutiva,

ANAS ha valutato l'opportunità di effettuare una serie di migliorie tecniche per implementare gli standard di sicurezza sulla SS 407.

Ed infatti, oltre alla prevista installazione dello spartitraffico centrale, sono stati programmati altri interventi quali il rifacimento del cosiddetto arginello per l'installazione di nuove barriere di sicurezza stradale, l'allargamento della banchina in destra, la sistemazione delle opere idrauliche, l'esecuzione di nuova pavimentazione nonché l'inserimento di nuova segnaletica stradale.

ALLEGATO 4

5-00265 Vianello: Completamento funzionale e messa in sicurezza del tratto tarantino della strada statale 100.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per il completamento funzionale e la messa in sicurezza del tratto non ammodernato della SS 100 la società ANAS ha evidenziato che sono tuttora in corso proficue interlocuzioni con gli enti locali, in particolare con la regione Puglia, finalizzate ad attivare un intervento strutturato per l'ampliamento a 4 corsie della citata statale, tra il chilometro 44,500 e il chilometro 58,300.

Infatti, sebbene la programmazione di ANAS non preveda alcun intervento lungo la SS 100, nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della regione Puglia è stato inserito un intervento di ammodernamento del tratto tra i chilometri 44,500 e 52,600, finanziato per un importo pari a circa 25 milioni di euro, a valere sul Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, approvato con delibera CIPE del 28 febbraio 2018.

Al riguardo, occorre però evidenziare che per avviare le attività progettuali da parte di ANAS è necessario che le opere

descritte vengano inserite all'interno della rimodulazione del Contratto di programma 2016-2020, in accordo con il Ministero e nel rispetto dell'articolazione finanziaria di cui alla citata delibera CIPE.

Per quanto riguarda invece la realizzazione del nuovo svincolo di interconnessione della SS 7 Appia con la A14 in comune di Palagiano, ANAS ha inserito l'intervento nel proprio piano dei fabbisogni per la manutenzione programmata e, conseguentemente, ha riavviato le attività progettuali che recepiranno tutte le prescrizioni formulate dalla Società Autostrade per l'Italia.

Il progetto esecutivo verrà quindi sottoposto alla medesima Società, quale ente gestore della A14, per il rilascio delle autorizzazioni di competenza e per il perfezionamento di eventuali atti concessori.

L'appalto delle opere è previsto per il 2019.

ALLEGATO 5

5-00580 Lucchini: Realizzazione della galleria di Coltrondo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il progetto della galleria Coltrondo, sulla strada statale 52, è inserito nel Piano Pluriennale ANAS 2015-2019 per un importo complessivo di circa 70 milioni di euro.

Tale intervento – di cui è in corso la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica – presenta però tempi di autorizzazione e di realizzazione particolarmente lunghi non compatibili con l'obiettivo del Piano Cortina 2021, pertanto la società ANAS non lo ha inserito nel Piano stesso.

Ad ogni modo, la medesima ANAS, al fine di valutare la possibilità di antici-

pare, nel breve termine, la realizzazione di interventi diffusi di messa in sicurezza delle strade statali 51-*bis* e 52, di più rapida attuazione, ha sviluppato e condiviso con il territorio una serie di interventi in sede, ricomprendendoli in uno specifico Piano.

Gli interventi previsti, che interessano in larga parte il comune di Santo Stefano di Cadore e ricadono nella tratta della strada statale 52 interessata dai fenomeni di dissesto idrogeologico, intendono garantire un miglioramento tecnico funzionale della tratta stessa.

ALLEGATO 6

5-00581 Cortelazzo: Requisiti dei membri della Commissione incaricata di eseguire l'analisi costi/benefici sulle grandi opere.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La struttura tecnica di missione istituita nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di effettuare la valutazione costi-benefici delle grandi opere contava 14 esperti nominati con apposito decreto tuttora all'esame dei competenti organi di controllo.

Circa la posizione del professor Intrieri informo che dal *curriculum* e dalle dichiarazioni rese dallo stesso ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000 e dalla dichiarazione di insussistenza di cause di incompatibilità e inconferibilità sottoscritta ai sensi dell'ar-

ticolo 20, commi 1 e 2, del decreto legislativo n. 39 del 2013 e della Delibera ANAC 133 del 3 agosto 2016 non risultava quanto segnalato nel *question time*.

Si segnala che il professor Intrieri ha rassegnato le proprie dimissioni il 27 settembre scorso, in un momento nel quale, considerato il breve lasso di tempo dall'avvio del procedimento di conferimento dell'incarico, l'Amministrazione non aveva ancora avviato i controlli di cui all'articolo 71 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000.

ALLEGATO 7

5-00582 Muroli: Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Sulla questione della realizzazione e del completamento delle opere pubbliche di rilievo nazionale, e tra queste la bretella Campogalliano-Sassuolo, il Governo ha più volte avuto modo di riferire che l'analisi e la valutazione del rapporto costi-benefici, strumenti indispensabili per avere chiara la realtà dei fatti e per procedere nell'azione politica, sono in fase avanzata.

Confermo che la Struttura Tecnica di Missione è al lavoro con metodologie operative obiettive e che nell'analisi si terrà senz'altro conto della situazione di contesto, dei vincoli e delle concrete possibilità circa la realizzazione delle opere oggetto di esame.

Assicuro che verrà garantito l'interesse pubblico, scevro da ogni condizionamento o indirizzo politico-ideologico, e che l'esito dell'analisi terrà conto naturalmente di tutte le eventualità, anche dal punto di vista tecnico-giuridico oltre che economico-finanziario.

Chiaramente queste analisi richiedono tempi che, per quanto comprimibili, non sono trascurabili e, come più volte si è avuto modo di precisare, la Struttura prevede di terminare i lavori entro la fine del corrente anno.

All'esito dei lavori il Governo conta di mettere in campo le soluzioni infrastrutturali più idonee e con il miglior rapporto costi-benefici per la collettività.

ALLEGATO 8

5-00583 Terzoni: Procedura di esproprio delle aree ricadenti nel Piano di area vasta nell'ambito del progetto « Quadrilatero Umbria-Marche ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione allo stato del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree del Piano di Area Vasta, confermo che la delibera CIPE n. 64 del 1° dicembre 2016, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 109 del 12 maggio 2017, a cui integralmente si rinvia, ha disposto l'abbandono dello strumento del Piano di Area Vasta (PAV).

A valle dell'abbandono del progetto PAV non si prevede, anche per il futuro,

l'attivazione delle fasi procedurali e degli espropri per le aree ricomprese in detto Piano.

Pertanto, per effetto della delibera stessa, sono da intendersi decaduti i vincoli preordinati all'esproprio disposti con la precedente delibera CIPE n. 89 del 2013, con tutti gli effetti conseguenti previsti dalla normativa vigente.

ALLEGATO 9

5-00584 Butti: Tempi di riapertura del Ponte sull'Adda ed eventuale realizzazione di infrastrutture alternative.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il ponte, costruito nel triennio 1887-1889 dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, ha una circolazione promiscua: stradale, SP 54, SP 166 all'estradosso della travata e ferroviaria dedicata esclusivamente al traffico pendolare.

Per quanto riferisce la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI), prima del provvedimento di chiusura risultavano già le seguenti limitazioni di traffico:

limitazione al traffico su gomma per veicoli < 3,5 t, di larghezza < 2,2 m, senso unico alternato, V < 20 km/h;

limitazione al traffico su ferro peso per asse < 16 t, V < 15 km/h.

Nel corso degli anni, il ponte ha subito diversi interventi manutentivi, quali il ripristino dei danni causati dai bombardamenti della Seconda guerra mondiale, la sostituzione della soletta dell'impalcato stradale con piastra ortotropa in acciaio, interventi di ristrutturazione dei diagonali di irrigidimento della travata all'impalcato ferroviario.

Dal 2014 è attiva una campagna di indagine e caratterizzazione dello stato di conservazione dell'opera, che si è conclusa dopo circa un anno e mezzo; le indagini rappresentano la base per lo sviluppo della progettazione definitiva degli interventi di manutenzione straordinaria.

Ad oggi il progetto è in fase di condivisione con tutti gli enti coinvolti.

I principali interventi di manutenzione riguardano il rinnovo completo della viabilità stradale e la sostituzione di numerosi elementi metallici quali controventi, chiodature e montanti.

La durata dei lavori è stimata in circa 2 anni con provvedimento di chiusura dell'infrastruttura stradale e ferroviaria.

Risultano in fase di valutazione le eventuali modifiche del programma lavori, ipotizzando di riaprire anticipatamente la sede stradale, pur tuttavia è necessaria un'attenta analisi di fattibilità in termini di stabilità dell'opera e di sicurezza dei lavoratori che saranno impiegati nel cantiere.

Per i suddetti lavori esiste copertura finanziaria per 21,6 milioni di euro, di cui 20 a carico di RFI e 1,6 della regione Lombardia.

Per completezza di informazione, segnalo che la Prefettura di Bergamo ha evidenziato che per attenuare i disagi viabilistici RFI si è impegnata a valutare, sotto il profilo tecnico, la fattibilità della realizzazione di un ponte di barche sul fiume tra i comuni di Villa d'Adda ed Imbersago.

La medesima Prefettura ha fatto presente anche che, considerato l'aumento del flusso del traffico veicolare verificatosi soprattutto nei comuni di Cisano Bergamasco, Villa d'Adda e Capriate San Gervasio, si è concordato sulla necessità che vengano attentamente monitorate dall'Amministrazione Provinciale le condizioni di sicurezza del ponte di Brivio e del Ponte che collega Capriate San Gervasio con Trezzo.

Infine, per mettere a sistema le azioni da intraprendere a cura dei diversi soggetti istituzionali coinvolti per ridurre l'impatto della chiusura del Ponte San Michele sulla viabilità, il suddetto Ufficio territoriale di Governo ha convocato, d'intesa con la Prefettura di Lecco, una riunione congiunta con tutte le componenti interessate.

ALLEGATO 10

5-00585 Orlando: Modalità di realizzazione del terzo lotto della variante Aurelia Spezia, in seguito alla risoluzione del contratto precedentemente sottoscritto tra Anas e Toto Spa.

TESTO DELLA RISPOSTA

In relazione al quesito posto, segnalo che in effetti nel mese di giugno 2018 l'impresa ha definitivamente abbandonato il cantiere, procedendo contestualmente al deposito di un atto di citazione presso il Tribunale Civile di Roma, con richiesta di risoluzione in danno per colpa di ANAS, così determinando gravi ripercussioni sulle maestranze impegnate nei lavori e un ulteriore ritardo nel completamento di un'opera fondamentale per il territorio.

A fronte di tale situazione e constatata l'impossibilità di proseguire alcun dialogo costruttivo, ANAS ha attivato la procedura di risoluzione del contratto per grave inadempimento dell'appaltatore, disposta in data 6 agosto 2018 e trasmessa all'impresa il successivo giorno 8.

Contestualmente è stata richiesta la redazione dello stato di consistenza in contraddittorio con la direzione lavori e la messa in sicurezza necessaria al definitivo ripiegamento del cantiere, con lo sgombero delle aree di lavoro e relative pertinenze entro il 30 novembre prossimo.

Per il prosieguo dell'intervento, ANAS prevede la suddivisione dell'appalto in 3 tratti funzionali.

Si procede nell'elaborazione del progetto di completamento relativo al 1° tratto, tra lo svincolo del Forno e lo svincolo Buon Viaggio, prima dell'imbocco della galleria Felettino I, la cui appaltabilità è prevista per ottobre, e del 3° ed ultimo tratto, dallo svincolo di San Venerio allo svincolo Melara, la cui appaltabilità è prevista entro l'anno, rendendo così fruibili i tratti di volta in volta ultimati.

Nel contempo, quanto alla frana nella zona Carozzo, ANAS ha attivato studi e indagini integrative per verificare le alternative praticabili in termini tecnico-economici per il completamento della galleria Felettino I, ovvero se risulti attuabile una diversa ipotesi di tracciato tale da superare le problematiche geologiche che l'impresa aveva sollevato.

In quest'ottica, sono state approfondite le indagini pregresse e condotte osservazioni di superficie nell'area in frana, che sembrano portare verso la definizione di un modello geologico-geotecnico meno sfavorevole rispetto a quello elaborato dall'appaltatore progettista, che andrà comunque confermato dal piano di indagini e monitoraggi integrativi in corso di attivazione.