

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

DL 55/2018: Ulteriori misure urgenti a favore delle popolazioni dei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche ed Umbria, interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016. C. 804 Governo, approvato dal Senato (*Seguito esame e conclusione*) 91

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori 92

5-00143 Butti: Sulle iniziative per il rilancio delle opere concernenti l'Autostrada Pedemontana Lombarda.

5-00144 Braga: Sul completamento del sistema viario dell'Autostrada Pedemontana Lombarda e azzeramento dei pedaggi della tangenziale di Como 93

ALLEGATO 1 (*Testo della risposta*) 95

5-00145 Gagliardi: Sulle iniziative per un rapido prosieguo dei lavori e completamento dell'opera della variante Aurelia 93

ALLEGATO 2 (*Testo della risposta*) 97

5-00146 Alberto Manca: Sul monitoraggio del ripristino della viabilità originaria del viadotto « Ponte di Oloé » in provincia di Nuoro 94

ALLEGATO 3 (*Testo della risposta*) 99

5-00147 Lucchini: Sullo stanziamento di risorse da utilizzare per i ponti del fiume Po e la realizzazione del nuovo ponte della Becca in provincia di Pavia 94

ALLEGATO 4 (*Testo della risposta*) 100

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 94

SEDE REFERENTE

Giovedì 12 luglio 2018. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e per le finanze, Laura Castelli.

La seduta comincia alle 14.

DL 55/2018: Ulteriori misure urgenti a favore delle popolazioni dei territori delle Regioni Abruzzo, La-

zio, Marche ed Umbria, interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016.

C. 804 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento rinviato nella seduta dell'11 luglio scorso.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri si

è concluso l'esame delle proposte emendative sul provvedimento in titolo e che sono stati acquisiti i pareri resi dal Comitato per la legislazione e dalle Commissioni in sede consultiva. Questi ultimi sono tutti favorevoli, recando il solo parere della XIV Commissione una osservazione.

Simone BALDELLI (FI) intervenendo in dichiarazione di voto sul mandato al relatore esprime amarezza per l'atteggiamento del Governo, che ha sostanzialmente vanificato l'attività di questo ramo del Parlamento. Il lavoro svolto al Senato, ancorché condiviso in quella sede, poteva essere migliorato in seconda lettura dando seguito agli impegni cui i senatori di Forza Italia in Commissione Speciale avevano dato credito, nella convinzione che essi sarebbero stati assolti alla Camera.

Il testo si è invece rivelato immodificabile, peraltro per ragioni oscure e non legate a scadenze immediate, salvo rinviare ogni questione a futuri provvedimenti non meglio identificati.

Per tali ragioni dichiara che il suo gruppo si asterrà nella votazione.

Chiara BRAGA (PD) evidenzia come il Partito democratico abbia assunto nel dibattito un comportamento critico ma sempre costruttivo, nella convinzione che vi erano spazi per migliorare il testo. Tuttavia, la totale chiusura della maggioranza di fronte a ogni proposta di modifica porta il suo Gruppo a dichiarare un voto di astensione, con l'auspicio che si possa passare ad un voto favorevole in Assemblea di fronte ad un mutamento dell'orientamento di maggioranza e Governo.

Paolo TRANCASSINI (FdI) dichiara che il suo Gruppo si astiene nel voto sul mandato al relatore, avendo constatato l'assenza totale di confronto con le forze di maggioranze, sorde alle richieste dell'opposizione e a quelle di comunità locali che si aspettavano misure ben più efficaci.

Rossella MURONI (LeU) dichiara che solo la considerazione dell'importanza del

tema e il rispetto di coloro che, nel corso delle audizioni, hanno riposto speranze rivelatesi vane su miglioramenti del testo approvato al Senato la sua parte politica la spinge a mutare il voto contrario in uno di astensione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione delibera, quindi, di conferire al relatore, onorevole Patassini, il mandato a riferire in senso favorevole all'Assemblea sul testo in esame.

Delibera altresì di chiedere di essere autorizzata a riferire favorevolmente in Assemblea.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, si riserva di designare i componenti del Comitato dei nove sulla base delle designazioni dei gruppi.

La seduta termina alle 14.10.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 12 luglio 2018. — Presidenza del presidente Alessandro Manuel BENVENUTO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 14.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

Alessandro Manuel BENVENUTO, *presidente*, comunica 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. Ne dispone, pertanto, l'attivazione. Avverte che le interrogazioni 5-00143 Butti e 5-00144 Braga, vertendo sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

5-00143 Butti: Sulle iniziative per il rilancio delle opere concernenti l'Autostrada Pedemontana Lombarda.

5-00144 Braga: Sul completamento del sistema viario dell'Autostrada Pedemontana Lombarda e azzeramento dei pedaggi della tangenziale di Como.

Alessio BUTTI (FdI), illustra l'interrogazione in titolo, riferita ad una struttura strategicamente fondamentale e la cui realizzazione si rivela estremamente problematica.

Chiara BRAGA (PD), illustra l'interrogazione in titolo, specificando che essa verte sulla medesima tematica dell'atto proposto dal collega Butti, ponendo tuttavia l'accento sul problema dell'azzeramento dei pedaggio di talune tratte. Ricorda, al riguardo, che nelle campagne elettorali per le elezioni, anche amministrative, erano stati assunti precisi impegni che i vincitori delle medesime hanno poi platealmente contraddetto, creando incertezze gravi tra gli utenti e nel territorio.

Il sottosegretario Edoardo RIXI preliminarmente ritiene opportuno precisare, quanto alla parte premissiva dell'atto di sindacato ispettivo dell'onorevole Braga, che le elezioni locali hanno determinato una maggioranza non del tutto coincidente con quella che ha governato nella precedente consiliatura. Risponde quindi congiuntamente alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Alessio BUTTI (FdI) si dichiara parzialmente insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che non sembra recare alcuna vera apertura al tema della gratuità dei pedaggi. Purtroppo, prende atto favorevolmente che è stata accolta la proposta della sua parte politica di dotarsi di un comitato di esperti per studiare le migliori soluzioni dei problemi indicati nel quesito.

Chiara BRAGA (PD), replicando alla precisazione preliminare del rappresentante del Governo, osserva come da essa traspare una volontà politica di marcare una differenza di cui non sembra esservi traccia nella compagine di governo locale. Quanto alla risposta al quesito, si dichiara insoddisfatta per la totale assenza di impegni concreti sulle questioni poste. Non si comprende né la direzione che il Governo intende intraprendere per consentire la prosecuzione dell'opera, né gli intendimenti sulla futura ed eventuale costituzione della società « Lombardia mobilità » né, infine, sull'effettivo azzeramento dei pedaggi autostradali sulle tratte oggetto del quesito.

5-00145 Gagliardi: Sulle iniziative per un rapido prosieguo dei lavori e completamento dell'opera della variante Aurelia.

Manuela GAGLIARDI (FI), illustra l'interrogazione in titolo, che riguarda un territorio interessato da un cantiere invasivo ma funzionale alla realizzazione di un'opera fondamentale per la viabilità che, tuttavia, risulta bloccata. Chiede pertanto di conoscere le iniziative in programma, anche con riguardo all'applicazione della clausola sociale a tutela dei livelli occupazionali.

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

Manuela GAGLIARDI (FI) apprezza la ricostruzione puntuale di una vicenda che, anche per la sua esperienza di amministratrice locale, ben conosce. Teme tuttavia che la ipotesi di indire un nuovo bando determini il differimento di almeno due anni di un'opera che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti *pro tempore* si era impegnato a concludere entro il 2017. Inoltre, i cantieri vuoti rappresentano anche un problema reale sul piano dell'incolumità pubblica, soprattutto con il sopraggiungere delle piogge autunnali.

5-00146 Alberto Manca: Sul monitoraggio del ripristino della viabilità originaria del viadotto « Ponte di Oloé » in provincia di Nuoro.

Alberto MANCA (M5S), illustra l'interrogazione in titolo.

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

Alberto MANCA (M5S), si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

5-00147 Lucchini: Sullo stanziamento di risorse da utilizzare per i ponti del fiume Po e la realizzazione del nuovo ponte della Becca in provincia di Pavia.

Elena LUCCHINI (Lega), illustra l'interrogazione in titolo evidenziando come si sia inteso riportate una tematica generale, riferita alle opere manutentive della rete viaria, su un tema specifico ma di assoluta

rilevanza quale quello del attraversamento del fiume Po nella provincia di Pavia.

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

Elena LUCCHINI (Lega) si dichiara soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

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

La seduta termina alle 14.45.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Giovedì 12 luglio 2018.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.45 alle 14.55.

ALLEGATO 1

5-00143 Butti: Sulle iniziative per il rilancio delle opere concernenti l'Autostrada Pedemontana Lombarda.

5-00144 Braga: Sul completamento del sistema viario dell'Autostrada Pedemontana Lombarda e azzeramento dei pedaggi della tangenziale di Como.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente agli atti in quanto vertono su analogo argomento.

La Pedemontana Lombarda è un sistema viabilistico suddiviso in tre tratte autostradali: l'asse principale – A36, suddivisa nelle 5 tratte A-B1-B2-C-D per una lunghezza complessiva di 65 km –, la tangenziale di Como – A59 per una lunghezza di 3 km – e la tangenziale di Varese – A60 per una lunghezza di 5 km.

Come correttamente evidenziato, ad oggi sono state realizzate e aperte al traffico le tratte A e B1 e le tangenziali di Como e Varese, per un totale di circa 30 km sui 65 totali, mentre devono ancora essere reperiti i finanziamenti per l'esecuzione delle tratte B2-C-D.

La realizzazione della restante parte dell'opera è condizionata all'efficacia del secondo atto aggiuntivo alla Convenzione unica, sottoscritto il 18 gennaio 2018 e approvato con decreto interministeriale MIT/MEF in corso di registrazione presso la Corte dei conti.

Al momento, a seguito della intervenuta efficacia, la società concessionaria procederà all'indizione della gara per il reperimento del finanziamento necessario alla prosecuzione dei lavori. Secondo la tempistica individuata, la definizione del contratto di finanziamento e l'affidamento dei lavori dovrebbe avvenire, qualora non intervengano sopravvenienze suscettibili di modificare l'attuale situazione e le prospettive future, entro i primi mesi

del 2019; nello stesso anno è previsto anche l'avvio dei lavori per le tratte B2 e C.

A questo proposito si specifica che non è prevista l'erogazione di ulteriori finanziamenti/contributi a carico della finanza pubblica.

Lo scorso gennaio il concessionario ha risolto in danno il contratto con l'appaltatore Strabag a causa della mancata presentazione di un progetto esecutivo approvabile delle tratte da realizzare (B2, C e D). Infatti, il progetto consegnato, a seguito di formale diffida da parte della stazione appaltante, presenta modifiche sostanziali rispetto al progetto presentato in sede di offerta, con una richiesta di maggiori costi di circa 500 milioni di euro rispetto all'importo contrattuale. Le controversie con l'appaltatore sono oggetto di un ricorso presso il giudice civile.

Tali aspetti, inoltre, sono oggetto di periodica verifica da parte dell'ANAC.

Quanto alla procedura concorsuale promossa dalla Procura di Milano, sappiamo che questa si è conclusa con il rigetto dell'istanza di fallimento motivata dal presupposto che la capacità di autofinanziamento della società consentirebbe il rimborso dei mutui pendenti e delle spese di gestione, unitamente alla constatazione che i livelli di traffico consuntivi via via maggiori sono in grado di supportare la mancanza dei presupposti per lo stato d'insolvenza.

Infine, ricordo che ai sensi della Convenzione il pedaggiamento è previsto sia sull'asse autostradale che sulle tangenziali di Como e Varese; inoltre, il PEF allegato alla Convenzione del 2007 contempla l'esecuzione dei primi due lotti delle tangenziali, nelle more del reperimento di ulteriori fondi per i lotti residui mediante finanziamento bancario. Pertanto, qualora la percorrenza sulle tangenziali fosse liberalizzata, dovrebbe essere individuata una misura compensativa nei confronti della società concessionaria per assicurare le condizioni convenzionali ed escludere eventuali richieste risarcitorie.

In conseguenza della risoluzione del rapporto con la società Strabag, si renderà necessario, in ogni caso, procedere al ri-affidamento dei lavori per la prosecuzione dell'opera.

In tale sede tutti gli aspetti fin qui esposti potranno dunque, in linea con quanto richiesto dall'Onorevole interrogante e con l'indirizzo generale del Ministero relativamente alla realizzazione dell'opera in questione e di opere analoghe, essere oggetto di analisi e conseguente valutazione complessiva della situazione creatasi, anche con l'ausilio di esperti appositamente individuati al fine di elaborare le soluzioni più opportune.

ALLEGATO 2

5-00145 Gagliardi: Sulle iniziative per un rapido prosiegua dei lavori e completamento dell'opera della variante Aurelia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La situazione oggetto dell'interrogazione richiede un chiarimento attraverso una sintetica ma puntuale ricostruzione dello stato dell'arte relativamente all'opera in questione, sulla quale è possibile tuttavia premettere l'attenzione del Ministero e il suo impegno per il rapido prosiegua dei lavori e per il completamento dell'opera nel più breve tempo possibile.

Per quanto riferisce ANAS, l'impresa esecutrice dei lavori è stata individuata attraverso il sistema di gara definito «appalto integrato», secondo il quale l'impresa esecutrice assume anche la responsabilità del progetto dell'intervento da realizzare.

All'esito della procedura posta in essere dal Tribunale Fallimentare di Firenze, le responsabilità conseguenti all'aver predisposto il progetto esecutivo dell'intervento si sono pienamente trasferite dall'originale appaltatore Co.e.stra. alla subentrante Impresa Toto.

Nell'atto di subentro, infatti, era contenuta una specifica clausola contrattuale secondo la quale il subentrante, effettuate le verifiche considerate più opportune, riteneva completamente eseguibile il progetto predisposto dal precedente appaltatore.

Le pur innegabili ragioni che hanno determinato la necessità di predisporre una variante al predetto progetto esecutivo hanno visto un iter di definizione della nuova proposta progettuale predisposta dall'appaltatore Impresa Toto estremamente lungo e complesso, ben oltre i giustificabili approfondimenti determinati da un contratto acquisito con prezzi del 2009.

Le verifiche effettuate da ANAS su quanto predisposto dal progettista dell'impresa Toto hanno visto posizioni economiche divergenti per un importo di circa 30 milioni di euro, ma concordi sulla necessità che una parte dell'intervento relativo alla galleria Felettino I dovesse essere sottoposta a nuova valutazione del CIPE, sia in ragione della valenza economica della variante ipotizzata, non coperta dalla disponibilità economica assegnata, sia per la necessità di acquisire nuovi pareri e nuove aree di esproprio.

L'appaltatore Toto, che aveva unilateralmente sospeso i lavori in attesa che venisse definita la variante in fase di predisposizione, ancorché questa non impedisse l'esecuzione di tutte le opere appaltate, ha ritenuto che le variazioni considerate condivisibili e approvabili da ANAS non fossero sufficienti a garantire il completamento dell'obbligazione contrattuale assunta e, pertanto, si è rivolta al Tribunale Civile di Roma chiedendo di essere sciolto dal contratto per colpa della stazione appaltante.

Constatata l'impossibilità di proseguire alcun dialogo costruttivo, ANAS ha attivato la procedura di rescissione del contratto contestando l'inadempimento e, parimenti, iniziando a sviluppare quelle ipotesi di completamento, o di alternativa, al progetto di variante presentato dall'appaltatore integrato, frazionando l'opera in tre tratte funzionali.

Ad oggi – mentre si procede agli atti tecnico-amministrativi previsti dalla legge per dar luogo alla risoluzione contrattuale con l'impresa Toto e alla predisposizione di quanto necessario alla conservazione

nonché alla messa in sicurezza del cantiere – si stanno elaborando i progetti di completamento relativi al 1° tratto dell'intervento, tra lo svincolo del Forno e lo svincolo Buon Viaggio, prima dell'imbocco della galleria Felettino I e del 3° e ultimo tratto, dalla fine della medesima galleria allo svincolo Melara, ove è anche prevista una galleria che sottopassa le linee ferroviarie.

Contemporaneamente sono stati attivati studi e indagini integrative per verificare se la soluzione proposta sul 2° tratto, relativo alla galleria Felettino I, dai progettisti dell'impresa Toto non trovi alternative in termini tecnico-economici, ovvero se non risulti praticabile una diversa ipotesi di tracciato nello sviluppo della

predetta galleria tale da superare le problematiche geologiche che la stessa Impresa ha sollevato.

Entro la fine dell'anno corrente, si ritiene possano essere concretamente attivate le procedure di gara relative al 1° e 3° tratto dell'intervento e, contemporaneamente, trasmettere all'esame del CIPE la soluzione prescelta per il completamento del 2° tratto relativo alla galleria Felettino.

Evidenziate le problematiche emerse e l'impegno nella ricerca delle soluzioni possibili, come illustrate, si conferma quindi l'interesse del Ministero alla prosecuzione dell'opera e al suo completamento nel più breve tempo possibile a tutela fondamentale del territorio e dei lavoratori interessati.

ALLEGATO 3

5-00146 Alberto Manca: Sul monitoraggio del ripristino della viabilità originaria del viadotto « Ponte di Oloé » in provincia di Nuoro.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto la società ANAS ha evidenziato che il 23 maggio 2017, in occasione della riunione convocata dall'Assessorato regionale ai lavori pubblici della Sardegna, ha presentato il cronoprogramma di previsione delle attività di progettazione relative al sistema di allerta delle piene idrauliche del fiume Cedrino e allo studio di fattibilità di una nuova opera di attraversamento, conformemente agli accordi convenzionali conclusi. Nel corso di successivi incontri, ANAS ha presentato due ipotesi di tracciato alternativo del nuovo ponte di Oloé, lungo la SP46.

Sulla base delle indicazioni ricevute nell'ottobre 2017 dall'ARDIS (Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna), la medesima società ha provveduto all'affinamento progettuale, che prevede la costruzione del nuovo attraversamento a valle dell'attuale infrastruttura, soluzione condivisa dal Genio Civile di Nuoro.

Tale ipotesi prevede la realizzazione di un nuovo ponte a tre campate di 260 metri circa (80+100+80), con struttura mista in acciaio-calcestruzzo e due tratti di raccordo al tracciato esistente della SP 46, nel rispetto dei vincoli idraulici imposti dalla diga di Pedra e Othoni posta a valle, che comporterà l'interessamento in variante di un tratto stradale di circa un chilometro.

Il posizionamento del nuovo ponte è stato progettato anche in funzione di una migliore gestione della fase transitoria dell'intervento, con possibilità di ripristinare

il transito dei veicoli sull'attuale sedime stradale durante lo svolgimento dei lavori.

Il 1° febbraio scorso ANAS ha affidato le precitate attività di consulenza idraulica alla società ART Ambiente, specializzata in modellistica idraulica fluviale, attività che avrebbero dovuto compiersi in 120 giorni naturali e consecutivi, ossia entro il mese di maggio 2018.

A partire dal successivo 22 febbraio, ANAS ha più volte richiesto all'ARPA Sardegna alcuni dati idrometrici e pluviometrici afferenti al bacino del fiume Cedrino, necessari per l'impostazione del modello fluviale da utilizzare come base per gli studi specialistici riguardanti sia le attività di Protezione Civile – progettazione sistema di allertamento delle piene – sia quelle di valutazione dell'impatto idraulico del nuovo attraversamento previsto a valle; i dati richiesti sono stati acquisiti il 15 giugno scorso.

Per questo motivo, la scadenza per la consegna delle prestazioni contrattuali da parte del consulente idraulico è stata posticipata alla fine del prossimo mese di agosto.

La relativa relazione finale è prevista per il mese di settembre, sia per quanto riguarda il sistema di allerta piene, sia per quanto attiene all'impatto idraulico del nuovo ponte in fase di progettazione.

La situazione descritta è pertanto alla piena attenzione del Ministro e gli uffici MIT monitoreranno il prosieguo dell'iter.

ALLEGATO 4

5-00147 Lucchini: Sullo stanziamento di risorse da utilizzare per i ponti del fiume Po e la realizzazione del nuovo ponte della Becca in provincia di Pavia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa, informo che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° febbraio 2018 sono state assegnate risorse complessive pari a 35 milioni di euro per interventi di messa in sicurezza di nove ponti, in condizioni emergenziali, insistenti sul fiume Po, con indicazione dei singoli ponti beneficiari del finanziamento statale e i relativi soggetti attuatori.

Tra questi, è incluso il ponte della Becca, finanziato per euro 1.514.255,00 e avente come soggetto attuatore la provincia di Pavia la quale, sempre con il medesimo decreto, beneficia del finanziamento di altri due ponti, Pieve Porto Morone e della Gerola, per complessivi 9.901.705 milioni di euro.

Per tutti i ponti elencati nel predetto decreto ministeriale, sono state attivate tutte le procedure giuridiche e amministrative tendenti alla realizzazione dell'intervento in esame.

In particolare per il ponte della Becca, ciò nondimeno per gli altri ponti in capo alla provincia di Pavia, il 4 luglio scorso la competente Direzione generale del MIT ha firmato e inviato agli Organi di controllo della spesa pubblica il relativo decreto/mandato di pagamento a favore della provincia di Pavia per l'erogazione di euro 1.211.404, pari all'ottanta per cento del finanziamento assentito.

Gli interventi di messa in sicurezza già finanziati consentiranno di mantenere e ripristinare la funzionalità dei ponti e le condizioni di continuità territoriale tra le due sponde attraverso il consolidamento delle strutture esistenti, anche a salvaguardia delle caratteristiche storiche e culturali di particolare importanza, in alcuni casi, per il territorio.

Infatti, i ponti esistenti sul Po sono parte essenziale del paesaggio e della storia e hanno contribuito in modo sostanziale allo sviluppo economico del territorio e per questo vanno mantenuti e ripristinati nella loro funzionalità rispettando le caratteristiche costruttive originali.

A tal fine, il Ministero sta valutando specificamente l'estensione del finanziamento agli altri ponti esistenti che necessitano di interventi manutentivi e conservativi.

In particolare, nel frattempo, pur conservando le strutture esistenti per consentire lo sviluppo economico del territorio, il Ministero si sta impegnando nella pianificazione per la realizzazione di un nuovo ponte della Becca in prossimità di quello storico che assorba tutto il traffico pesante attraverso un intervento che potrebbe essere realizzato anche nell'ambito del Contratto di programma ANAS, previa ripresa in carico da parte dello Stato della ex strada statale n. 617 Bronese.