

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

| | |
|--|----|
| 7-00665 Culotta ed altri: Efficienza e manutenzione delle infrastrutture di trasporto in Sicilia. | |
| 7-00715 Mannino ed altri: Efficienza e manutenzione delle infrastrutture di trasporto in Sicilia (<i>Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 8-00128 e n. 8-00129</i>) | 25 |
| ALLEGATO 1 (<i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i>) | 27 |
| ALLEGATO 2 (<i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i>) | 32 |

RISOLUZIONI

Mercoledì 29 luglio 2015. — Presidenza del vicepresidente della IX Commissione Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.45.

7-00665 Culotta ed altri: Efficienza e manutenzione delle infrastrutture di trasporto in Sicilia.

7-00715 Mannino ed altri: Efficienza e manutenzione delle infrastrutture di trasporto in Sicilia.

(Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 8-00128 e n. 8-00129).

Le Commissioni proseguono la discussione delle risoluzioni in titolo, rinviata nella seduta del 14 luglio 2015.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la

pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Magda CULOTTA (PD) illustra una nuova formulazione della proposta di risoluzione a prima firma (*vedi allegato 1*), che tiene conto degli ultimi avvenimenti che hanno interessato la vicenda oggetto dell'atto di indirizzo e, in particolare, la Conferenza di servizi tenutasi il 13 luglio scorso in cui è stato espresso il parere sugli interventi programmati. In particolare fa presente di avere inserito nel dispositivo un impegno al Governo a monitorare la realizzazione dei progetti con riferimento alle criticità evidenziate dal comune di Caltavuturo. Invita in ogni caso i commissari a monitorare sul territorio l'evoluzione dei lavori auspicando che essi, come programmato, abbiano inizio già a partire dalla prossima settimana.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere favorevole sulla proposta di risoluzione Culotta n. 7-00665,

come riformulata. Riguardo alla proposta di risoluzione Mannino n. 7-00715, invita i presentatori a riformularla nei termini di cui in allegato (*vedi allegato 2*).

Claudia MANNINO (M5S) accoglie la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo, che pone al primo posto il monitoraggio del territorio relativamente a fenomeni di dissesto idrogeologico, anche riguardo al corpo frana che ha investito l'autostrada A19, ritenendo che rispetto a qualsiasi intervento da farsi su tale autostrada si debba preventivamente intervenire sulla frana. Accoglie con favore il rispetto del cronoprogramma riguardo agli interventi per il ripristino della funzionalità dell'infrastruttura siciliana, auspicando in ogni caso che qualsiasi soluzione adottata prima del completamento dei lavori costituisca un intervento temporaneo. In ultimo esprime dispiacere per l'eliminazione all'interno del dispositivo del paragrafo relativo alla sostituzione del commissario delegato per il superamento dell'emergenza nel territorio delle

province di Palermo, Agrigento, Caltanissetta, Enna, Messina e Trapani, sulla quale interverranno i deputati dell'Assemblea regionale siciliana attraverso una autonoma risoluzione.

Le Commissioni approvano la risoluzione Culotta ed altri n. 7-00665, come da ultimo riformulata (*vedi allegato 1*).

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, avverte che il nuovo testo della risoluzione Culotta ed altri n. 7-00665 assume il numero 8-00128.

Le Commissioni approvano quindi la risoluzione Mannino ed altri n. 7-00715, come da ultimo riformulata (*vedi allegato 2*).

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, avverte che il nuovo testo della risoluzione Mannino ed altri n. 7-00715 assume il numero 8-00129.

La seduta termina alle 14.

ALLEGATO 1

7-00665 Culotta ed altri: Efficienza e manutenzione delle infrastrutture di trasporto in Sicilia.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

Le Commissioni VIII e IX,
premessi che:

il 10 aprile 2015 il viadotto Himera del principale collegamento autostradale della Sicilia, la Palermo-Catania, all'altezza del chilometro 61, tra gli svincoli di Scillato e Tremmonzelli, è stato investito da una frana di quattro milioni di metri cubi, che ha provocato il cedimento di un pilone e un grave smottamento della carreggiata, ora del tutto inagibile in entrambi i sensi di marcia;

gravissime le conseguenze per la viabilità dell'isola: l'autostrada, inaugurata nel 1975, è un'infrastruttura essenziale per la regione siciliana: è l'unico collegamento veloce tra Palermo e Catania; non ci sono alternative modali; i veicoli in transito sono dirottati su una statale inagibile da tempo con un tracciato segnato da buche che richiede un percorso aggiuntivo di circa un'ora e mezza; ancora più grave la situazione per pullman e mezzi pesanti: per raggiungere Catania è necessario passare prima da Messina; per il centro della Sicilia, verso le province di Enna e Caltanissetta, occorre puntare verso Agrigento, a sud dell'Isola; per le province localizzate a sud-est, come Siracusa; o per la zona del ragusano il tragitto può richiedere mezza giornata per giungere a destinazione;

sono insostenibili i disagi per gli automobilisti, e gravi le conseguenze per il trasporto pubblico di studenti e pendolari; molte delle autolinee tra Palermo e Catania sono state deviate verso le autostrade A20 e A18;

la Sicilia è tagliata a metà: la carreggiata, impraticabile, è stata chiusa nel tratto tra Scillato e Tremmonzelli; per il viadotto, chiuso in entrambe le direzioni, il traffico è deviato sulla statale 120 Caltavuturo-Cerda pure interessata da frane e cedimenti;

nella zona dove si è verificato il movimento franoso, il comune di Caltavuturo è, in parte già isolato a causa di un'altra frana lungo la provinciale 24 che collega il centro abitato con lo svincolo di Scillato; il cedimento del pilone ha provocato danni anche ai collegamenti in fibra ottica a servizio del distretto telefonico di Cefalù, e alle linee di un'area delle Madonie in provincia di Palermo, interessando comuni di Ganci, Geraci Siculo, Petralia Sottana, Petralia Soprana, Polizzi Generosa, Castellana Sicula, Cerda e Caltavuturo;

l'economia regionale subirà le conseguenze dell'insufficienza e della lentezza dei collegamenti; i tempi di percorrenza, nelle varie direzioni, si allungano di oltre un'ora; gravissime le ricadute sul turismo e sul trasporto delle merci e sul sistema sanitario;

l'entità dei danni è tale che gli enti locali e territoriali hanno chiesto lo stato di emergenza; i lavori di ripristino e di contenimento del dissesto idrogeologico potrebbero richiedere anni;

la procura della Repubblica di Termini Imerese ha aperto un'inchiesta sulla frana, in movimento da dieci anni;

l'interruzione dell'A19 – da tempo in più tratte interessata da cantieri stradali – ha fatto emergere i gravi problemi di dissesto del reticolo circostante delle strade statali e provinciali, in gran parte da tempo chiuse per frane; la strada statale 643 « di Polizzi », il percorso alternativo per i mezzi leggeri provenienti dalla A19, è stato interessato da uno smottamento rimosso dall'Anas; la strada statale 120, altra ipotetica alternativa al percorso interessato dalla frana sull'autostrada è stata chiusa al traffico ed è pressoché intransitabile soprattutto nel tratto che va dal chilometro 10 al chilometro 20; la situazione dei collegamenti stradali è critica in tutta l'isola: in gennaio si è verificato il crollo del tratto di accesso al viadotto « Scorciovacche 2 » sulla statale 121 tra Palermo e Agrigento, appena inaugurato; il 7 luglio scorso, lo smottamento di una delle campate del viadotto « Petrulla », tra Ravanusa e Licata, nella Sicilia meridionale, ha provocato quattro feriti, tra cui una donna in stato di gravidanza ed un bambino; nel febbraio del 2013, si è verificato il crollo del viadotto sul fiume Verdura, sulla statale tra Agrigento e Sciacca; nel maggio del 2009, il cedimento di un giunto del viadotto « Geremia » sulla statale 646 da Caltanissetta a Gela, inaugurato da appena tre anni, ha provocato la separazione delle due carreggiate e lo scivolamento di un pilone di 90 metri;

il crollo del viadotto Himera è stato provocato da una frana nota da tempo;

la frana, nel territorio del comune di Caltavuturo, è attiva da dieci anni, e da tempo trascina masse di terreno verso valle; tra il 30 marzo e l'8 aprile 2015, lo spostamento della frana si è fatto più marcato, senza, peraltro, destare allarme;

nel 2005 il servizio geologico e geofisico della regione siciliana a seguito di una frana sulla strada provinciale n. 24 Scillato-Caltavuturo in una relazione segnalava che il movimento franoso si era prodotto in località Favara, adiacente, l'autostrada Palermo-Catania, coinvolgendo un tratto della strada provinciale

n. 24, che collega l'abitato di Scillato con quello di Caltavuturo; già nel 2005 i geologi della regione definivano gli effetti della frana « devastanti »: la strada provinciale, era stata chiusa al transito perché impraticabile; un'abitazione di campagna era stata trascinata dal movimento franoso per alcuni metri; nella relazione la frana veniva definita « attiva, in stadio avanzato » e si segnalava che il piede della frana si estendeva fino al fiume Imera, sotto l'autostrada; lo studio geomorfologico del territorio sottolineava già all'epoca che la frana rappresentava la riattivazione dell'accumulo di un antico corpo franoso che si era rimesso in movimento a seguito di abbondanti precipitazioni meteoriche;

nello stesso anno 2005 la provincia di Palermo aveva disposto sondaggi del territorio nell'ambito di dieci indagini geologiche; l'esito di tali indagini non è mai stato reso noto; tra il 2007 e il 29 marzo del 2015, il comune di Caltavuturo in provincia di Palermo ha effettuato numerose segnalazioni ai competenti enti regionali e nazionali, all'ANAS e alla protezione civile; nel 2007 Caltavuturo sollecita interventi prioritari di rifacimento della viabilità locale e di consolidamento del fronte franoso alla provincia di Palermo; nel 2008 il consiglio provinciale di Palermo non accoglie un ordine del giorno che impegna la giunta a intervenire sul versante di frana; il 25 giugno 2013 il comune di Caltavuturo segnala all'assessorato regionale al territorio ben quattro frane con proposta di pericolosità R4 in contrada Favarella, Olivazzo e Arancitello e Suvani tutte quante in successione sul versante ovest del fiume Himera settentrionale e tutte e 4 già lambenti i piloni dell'autostrada A 19 nel tratto Scillato-TreMonzelli, meno di un mese prima del grave dissesto, il 13 marzo 2015, il comune di Caltavuturo ha allertato del pericolo frane sulla strada provinciale 24 Scillato-Caltavuturo la prefettura di Palermo, il comando polstrada Sicilia occidentale, la polstrada di Palermo, la protezione civile regionale e il commissario della provincia regionale di Palermo; il 23 marzo lo stesso comune ha aggiornato la presidenza della regione si-

ciliana e l'assessorato infrastrutture sulla situazione della frana; tra il 28 e il 29 marzo ha chiesto interventi urgenti per gli smottamenti che avevano costretto il comune alla chiusura della strada provinciale 24;

dopo il crollo del viadotto Himera in una nota l'ANAS ha dichiarato che il movimento franoso era distante dalla sede autostradale e di non aver ricevuto alcuna segnalazione del dissesto della zona da parte degli enti territoriali competenti; il viadotto Himera – secondo ANAS – non necessitava di alcun monitoraggio « in quanto la struttura, prima dei noti fatti, risultava perfettamente efficiente a seguito dei controlli periodici dei tecnici di Anas »; nessun riferimento, nella nota dell'ANAS, alla situazione critica dei terreni in cui sono localizzate le infrastrutture stradali, affidate alla gestione ANAS;

in data 13 aprile 2015, il presidente dell'Anas Pietro Ciucci ha annunciato le dimissioni, che sono diventate operative dal 18 maggio 2015, quando l'assemblea degli azionisti ha approvato il bilancio dell'esercizio 2014, ha nominato il nuovo consiglio di amministrazione e, al suo interno, ha nominato Gianni Vittorio Armani presidente e amministratore delegato;

in base al sopralluogo fatto il 14 aprile dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Del Rio e dai tecnici dell'Anas si rende necessaria la demolizione delle quattro campate del viadotto Himera; secondo le prime stime dei tecnici dell'Anas saranno necessari 18 mesi per ricostruire il ponte, e tre mesi per approntare un collegamento provvisorio con una bretella sulla provinciale 24 e la statale 120 e una deviazione collegata allo svincolo Scillato; l'integrale ricostruzione sarà possibile solo dopo interventi radicali sulla frana e di messa in sicurezza del terreno circostante avendo cura di non precludere l'accesso alla stessa bretella e allo svincolo autostradale Scillato quando sarà ricostituito il tratto autostradale messo fuori uso dal cedimento strutturale dei piloni;

nella medesima data è stata costituita da parte del Ministro Delrio, con decreto n. 122 del 2015, una Commissione ministeriale ispettiva, al fine di accertare le cause del cedimento del viadotto;

a seguito dell'invio alla Protezione Civile, da parte dell'assessore al territorio e all'ambiente della Regione Siciliana, Maurizio Croce, di un Rapporto sulla situazione di emergenza in Sicilia che interessa oltre 150 Comuni, il 18 maggio 2015 il Consiglio dei Ministri ha dichiarato lo stato di emergenza in conseguenza degli eventi meteorologici verificatisi nel periodo dal 16 febbraio al 10 aprile 2015 nel territorio delle province di Palermo, Agrigento, Caltanissetta, Enna, Messina e Trapani;

con ordinanze n. 257 e n. 258 del 30 maggio 2015, pubblicata nella Gazzetta ufficiale del 9 giugno, sono stati nominati, dal capo del Dipartimento della protezione civile, i Commissari per l'emergenza Sicilia: Calogero Foti, per fronteggiare l'emergenza derivante dagli eventi calamitosi in Sicilia, ad eccezione di quelli da eseguirsi per il superamento dello specifico contesto di criticità conseguente al cedimento dei piloni del viadotto Himera, e Marco Guardabassi, per il superamento della situazione di emergenza conseguente al movimento franoso che ha interessato il viadotto Himera 1 dell'Autostrada A-19 Catania Palermo verificatosi nel mese di aprile 2015. A quest'ultimo – potendosi avvalere, anche in qualità di soggetti attuatori, delle strutture organizzative e del personale di ANAS – è stato affidato il compito di valutare le soluzioni più idonee per assicurare il collegamento alternativo, realizzare una bretella di collegamento provvisoria al viadotto, demolire le campate della carreggiata direzione Catania del viadotto « Himera 1 » tra le pile 16 e 22 e di predisporre entro venti giorni un piano-cronoprogramma degli interventi da sottoporre al all'approvazione del Capo del Dipartimento per la protezione civile;

il 22 giugno 2015, in anticipo rispetto alla scadenza prevista, il piano per

la viabilità predisposto dal Commissario Guardabassi è stato inviato al capo della Protezione Civile, Fabrizio Curcio, che lo ha approvato il successivo 26 giugno;

per monitorare le attività e il rispetto dei tempi previsti nel piano, è prevista l'istituzione di un Comitato composto da sei membri di cui due designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tra i quali uno con funzioni di Presidente del comitato stesso, due designati dal Dipartimento della protezione civile, uno da Anas e uno dalla Regione Siciliana;

lo scorso 8 luglio il Ministro Delrio, in risposta ad un atto di sindacato ispettivo in Assemblea, ha assicurato che in virtù del percorso straordinario previsto al riguardo, che prevede la convocazione di conferenze di servizi fissate con procedura d'urgenza per il 13 luglio, l'inizio dei lavori è fissato al massimo per i primi giorni di agosto e il completamento, come previsto, nei tempi precedentemente definiti, cioè tre mesi;

il 13 luglio scorso si è tenuta presso il Provveditorato opere pubbliche di Palermo la conferenza di servizi tra la provincia di Palermo, il Genio civile, il Parco delle Madonie, il Comune di Caltavuturo, la Sovrintendenza di Palermo, l'Assessorato regionale alle infrastrutture, Telecom ed Enel, nella quale sono stati approvati i tre progetti di intervento predisposti dall'ANAS, relativi in particolare all'adeguamento della SP24 nel tratto dal ponte di Scillato allo svincolo autostradale, la demolizione del tratto autostradale Palermo-Catania e dei piloni, la costruzione di una bretella o rampa per il *bypass* autostradale;

rispetto al progetto di costruzione della rampa, il comune di Caltavuturo ha espresso perplessità concernenti, in particolare, il completo risanamento della frana Favarella, l'effettiva utilizzabilità del tratto autostradale che dovrebbe essere servito dalla rampa, il disallineamento dei tempi di costruzione di quest'ultima rispetto agli altri due progetti e i costi di esproprio del terreno;

nel frattempo, come illustrato nella risposta del Ministro sopra richiamata, per arginare il grave problema dei trasporti in tutta l'area, sono stati potenziati i collegamenti ferroviari tra Palermo e Catania, riducendo notevolmente i tempi di percorrenza. Per quanto riguarda il trasporto su strada, al momento si percorre la strada statale 643 Scillato-Polizzi fino all'uscita Tremmonzelli;

nei giorni scorsi, tuttavia, anche i percorsi alternativi hanno subito notevoli rallentamenti, con la conseguente produzione di enormi disservizi alle popolazioni residenti e fluttuanti;

sulla linea ferrata infatti, nella giornata di domenica 19 luglio, è stata bloccata la circolazione dei treni per quattro ore, a causa, a quanto pare, delle elevate temperature esterne che possono provocare dilatazioni della linea ferrata e gravi situazioni di rischio per i treni;

sulla Scillato-Polizzi, nella giornata di lunedì 20 luglio, un TIR è andato in fiamme provocando caos e panico tra gli automobilisti rimasti intrappolati lungo la strada per diverse ore;

risulta pertanto essenziale in questa fase e fino alla completa realizzazione dei progetti, assicurare la piena agibilità dei collegamenti ferroviari e stradali alternativi,

impegnano il Governo:

ad accertare le responsabilità degli enti statali incaricati della gestione, manutenzione e controllo delle strade e delle autostrade;

ad adottare tutti gli interventi di competenza necessari ad impedire ulteriori frane, cedimenti o crolli sul reticolo stradale e autostradale dell'isola;

a garantire la realizzazione degli interventi individuati dal Commissario delegato entro i tempi previsti nel cronoprogramma predisposto dallo stesso Commissario;

a contemperare, nella realizzazione dei suddetti interventi, le esigenze di stabilità del pendio con opportune misure di risanamento e stabilizzazione della frana attiva con la ricostituzione di un sistema viario che salvaguardi la sicurezza del tratto autostradale che si svolge per oltre 4 chilometri su un sistema di piloni sui quali poggiano campate estese e l'accesso facile del traffico veicolare e di mezzi pesanti allo svincolo autostradale anche nella considerazione che vanno garantite le vie di fuga in caso di interruzione del traffico autostradale a causa di incidenti, manutenzioni o presenza di ghiaccio sulla sede autostradale molto ricorrenti nel tratto autostradale in questione;

a monitorare con attenzione la realizzazione dei progetti, con particolare riferimento ai profili critici che sono stati evidenziati dal comune di Caltavuturo in merito alla realizzazione della rampa per il *bypass* autostradale e che sono richiamati in premessa;

a porre in essere tutte le misure compensative utili a ridurre i disagi per gli automobilisti, per i residenti, per l'econo-

mia dei territori; in particolare, a garantire efficaci alternative modali, anche con il potenziamento dei collegamenti ferroviari ed aerei tra Palermo e Catania, e ad adottare tutti gli interventi necessari per assicurare, in questa fase e fino alla completa realizzazione dei progetti, la piena agibilità dei collegamenti ferroviari e stradali alternativi;

ad assicurare la tempestiva disponibilità delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione degli interventi sopra indicati;

a garantire costanti ed efficienti controlli durante l'esecuzione dei lavori, adeguati collaudi e un costante monitoraggio, per le parti di competenza, dell'efficienza e della manutenzione delle infrastrutture stradali;

a vigilare, per quanto di competenza, su eventuali inerzie e ritardi dei soggetti sottoposti a vigilanza dello Stato nel monitoraggio e nella realizzazione degli interventi relativi al dissesto idrogeologico del territorio.

(8-00128) « Culotta, Borghi, Tullo ».

ALLEGATO 2

7-00715 Mannino ed altri: Efficienza e manutenzione delle infrastrutture di trasporto in Sicilia.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

Le Commissioni VIII e IX,
premessi che:

in data 10 aprile 2015, sull'autostrada A19 Catania-Palermo, all'altezza del viadotto Himera, chilometro 61 tra gli svincoli di Scillato e Tremonzelli, direzione del capoluogo etneo, hanno ceduto due piloni a causa di un movimento franoso, che ha interessato la strada provinciale 24 Scillato-Caltavuturo;

ad oggi, dopo più di due mesi dal verificarsi del fenomeno di dissesto, il viadotto Himera risulta ancora chiuso ed impraticabile e l'autostrada A19 – unica infrastruttura di collegamento tra la parte occidentale e quella orientale dell'Isola – appare, di fatto, completamente paralizzata; permane, pertanto, una grave situazione di emergenza che sta causando enormi difficoltà nei trasporti ed ingenti perdite economiche per tutta la popolazione;

la procura della Repubblica di Termini Imerese ha aperto un'inchiesta per «disastro colposo» per far, luce sulla vicenda e per accertare eventuali responsabilità in capo alla protezione civile regionale e ad ANAS – quale gestore della rete stradale ed autostradale italiana di interesse nazionale – in ordine al mancato intervento di monitoraggio sul viadotto Himera;

con deliberazione del Consiglio dei ministri del 18 maggio 2015 viene dichiarato lo stato di emergenza per il maltempo dal 16 febbraio al 10 aprile 2015 nelle province di Palermo, Agrigento, Caltanis-

setta, Enna, Messina e Trapani e vengono messe a disposizione, per l'attuazione dei primi interventi, nelle more della ricognizione in ordine agli effettivi ed indispensabili fabbisogni, risorse economiche nel limite di euro 27.250.000 a valere sul Fondo per le emergenze nazionali di cui all'articolo 5, comma 5-*quinquies* della legge 24 febbraio 1992, n. 225;

con le ordinanze n. 257 e n. 258 del 30 maggio 2015 del capo dipartimento della protezione civile, si dispone la nomina dei due commissari delegati per la realizzazione dei primi interventi urgenti di protezione civile finalizzati alla più celere attuazione delle misure volte a rimuovere le situazioni di rischio, a garantire l'assistenza ed il ricovero delle popolazioni colpite e ad assicurare la messa in sicurezza dell'area interessata dal tratto del viadotto dissestato;

emergono, dalle oltre cento pagine della relazione «riservata» elaborata dagli ispettori nominati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, precisi ed inequivocabili profili di responsabilità in capo alla Protezione Civile Regionale e ad ANAS per una vicenda già nota agli addetti ai lavori non soltanto dal 2005 ma, bensì, addirittura dal 1971;

dall'analisi di progetti, documenti, lettere e note, infatti, appare chiaro che «ANAS era in possesso degli elementi atti ad avere la consapevolezza della esistenza, entità e gravità dei fenomeni di dissesto e delle criticità geologiche, sin dalla definizione delle scelte del progetto, ed era a conoscenza dell'aggravio della situazione

che nel 2005 ha portato, tra l'altro, alla necessità di realizzare una variante alla strada provinciale» e che, pertanto, «aveva l'onere d'intervenire, in quanto soggetto cui spetta la gestione e la manutenzione delle infrastrutture autostradali in gestione diretta e, di conseguenza, aveva l'obbligo di vigilare sulla efficienza e salvaguardia di tali opere»;

lo stesso ex Presidente di ANAS, Pietro Ciucci – di fatto invitato dal Governo a dimettersi, a metà maggio 2015, proprio a seguito dell'evento calamitoso avvenuto sul viadotto Himera – all'indomani del crollo, aveva dichiarato, che ANAS non aveva ricevuto nessuna segnalazione a riguardo e che l'azienda non aveva nessuna competenza sul monitoraggio delle frane;

secondo quanto emerge dalla relazione sui «gravi eventi meteorologici con fenomeni alluvionali, forti raffiche di vento, mareggiate che hanno interessato il territorio della regione siciliana nei mesi di febbraio, marzo, aprile 2015» della protezione civile regionale, il verificarsi dell'evento calamitoso non sarebbe da ricollegarsi ad una gestione dissennata delle manutenzioni ed alla mancanza di adeguati controlli finalizzati alla prevenzione del tratto interessato ma, piuttosto, «soltanto» ad eventi meteo avversi ed alle continue precipitazioni nel periodo dal 17 febbraio al 9 marzo 2015;

eppure, in una lettera dell'ex prefetto di Palermo, Giosué Marino, inviata in data 23 aprile 2005 proprio alla Protezione Civile Regionale – nella quale si faceva riferimento ad una nota dell'ANAS – già si evidenziavano le criticità relative alla frana di Caltavuturo ed ai rischi per l'A19; la stessa ANAS, in data 14 aprile 2005, aveva, peraltro, segnalato al Prefetto un vasto movimento franoso lato Caltavuturo che avrebbe potuto interessare l'A19;

il Movimento 5 Stelle, al fine di assicurare una rapida risoluzione della situazione di emergenza, propone un'idea progettuale – protocollata presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

con numero di protocollo 22779 s.m. 12 giugno 2015 – aggiuntiva a quella sulla scorciatoia di Caltavuturo, che prevede la realizzazione di una bretella che potrebbe vedere la luce in meno di un mese e a costi notevolmente contenuti, grazie al coinvolgimento del Genio militare;

la proposta prevede, nello specifico, la realizzazione di un by pass sulla sponda sinistra del fiume Imera, meno interessata dai movimenti franosi che hanno provocato il dissesto dell'autostrada A19, utilizzando la vecchia strada di servizio denominata «Lodigiani», che fu utilizzata dall'omonima impresa per realizzare il viadotto interessato dal dissesto – per il collegamento tra l'autostrada e la «bretella», è prevista la realizzazione di un ponte «Bailey» (tipologia di ponte di origine militare che consente un ripristino provvisorio del collegamento stradale) a doppia campata, idoneo al transito dei mezzi pesanti;

si tratta, in sintesi, di una possibile soluzione progettuale che presenta vantaggi per il ripristino e la messa in sicurezza della strada «Lodigiani» già esistente. Di conseguenza, l'utilizzo di strutture dell'esercito può rappresentare un valido supporto per assicurare la viabilità alternativa;

la vicenda del crollo del viadotto Himera sull'autostrada A19 non rappresenta, purtroppo, un caso isolato in Sicilia: lo scorso 30 dicembre, infatti, a soli dieci giorni dalla sua inaugurazione, ha ceduto il viadotto Scorciavacche sulla Palermo-Agrigento per carenze strutturali e precedentemente (7 luglio 2014) era stata la volta del viadotto Petrulla (crollo di una campata imputabile ad una rottura delle travi in cemento armato) lungo la strada statale 626 (chilometro 4,350) tra Licata e Canicattì, all'altezza di Ravanusa; stessa sorte, sempre sulla statale 626 (primo cedimento strutturale 21 maggio 2009 e conseguente crollo in data 28 maggio 2009) per il viadotto Geremia II in località Butera sulla Gela-Caltanissetta, ad appena tre anni dall'inaugurazione (allora si parlò

di calcestruzzo depotenziato). Ed ancora, è del 2 febbraio 2013, il crollo del viadotto sul fiume Verdura lungo la strada statale 115 tra Ribera e Sciacca;

la Sicilia convive quindi, ormai da decenni, con una drammatica quanto inaccettabile situazione di emergenza non solo del comparto stradale, ma anche di quello ferroviario, portuale ed aeroportuale – visto anche il limitato sviluppo dell'intermodalità strada-rotaia e mare-rotaia che rende sempre più difficoltosi e dispendiosi i collegamenti con la penisola, soprattutto negli scambi tra Messina e Villa San Giovanni – che, ad oggi, non può più essere tollerata né tanto meno giustificata. Le recenti notizie riguardanti gli ennesimi crolli e cedimenti non fanno che confermare l'inadeguatezza, ed in qualche caso l'assoluta carenza, degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle opere infrastrutturali;

si ritiene che, per far fronte alle enormi criticità che colpiscono il settore del trasporto stradale, sia necessaria, oltre alla realizzazione di una serie di interventi puntuali di carattere manutentivo sulle direttrici stradali più importanti dell'Isola, anche una seria e responsabile attività di pianificazione volta alla ristrutturazione ed al rilancio dell'esistente comparto ferroviario, piuttosto debole ed al momento del tutto inadeguato ai bisogni dei cittadini;

il Movimento 5 Stelle ha già presentato, in data 4 giugno 2015, un'interrogazione (4-09346, primo firmatario deputata Claudia Mannino) finalizzata, da un lato, alla immediata realizzazione di una serie di interventi necessari per assicurare il ripristino della funzionalità, il potenziamento e la messa in sicurezza della tratta ferroviaria Trapani-Alcamo, Via Milo e, dall'altro, a favorire, più in generale, il miglioramento ed il potenziamento della rete ferroviaria siciliana a supporto dello sviluppo degli assi passeggeri e dei corridoi merci;

si ricorda, infatti, che il Mezzogiorno risulta penalizzato da una rete

complessivamente meno moderna ed efficiente ed in Sicilia, in particolare, si registra una grave mancanza di offerta di servizi veloci regionali di collegamento tra i vari capoluoghi – su una rete ferroviaria di 1.378 chilometri, infatti, soltanto 178 chilometri sono a doppio binario e ben 1.200 chilometri a binario semplice (per ciò che concerne l'alimentazione, la Sicilia può contare su 800 chilometri di linee elettrificate – di cui 178 chilometri a doppio binario e 622 chilometri a binario semplice – ed addirittura 578 chilometri di linee non elettrificate);

l'indirizzo politico ed economico del nostro Paese (anche alla luce di quanto delineato, da un lato, dal Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020 – in fase di definizione – che individua una strategia finalizzata a migliorare la mobilità delle merci e delle persone nelle Regioni meno sviluppate attraverso l'estensione della rete ferroviaria meridionale ed azioni a favore dell'intermodalità per le merci e, dall'altro, dal nuovo contesto regolatorio della programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 a sostegno del completamento delle grandi direttrici di traffico ferroviario e del miglioramento dell'offerta dei servizi di trasporto su rotaia) deve poter favorire maggiori stanziamenti finanziari per il mantenimento del servizio ferroviario – e l'acquisto dei beni prodotti funzionali a quest'ultimo – in particolare, attraverso l'impiego di risorse per il monitoraggio infrastrutturale al fine di offrire un servizio più completo ed efficiente che tenga conto delle esigenze delle persone, dei rapporti commerciali e del turismo,

impegnano il Governo:

ad adottare – d'intesa con la regione siciliana, la protezione civile, ANAS ed ISPRA – immediati interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, di controllo e monitoraggio del territorio e dei fenomeni di dissesto idrogeologico ivi compreso il corpo frana che ha investito l'autostrada A19 e inoltre la

di ristrutturazione, il potenziamento e il rilancio dell'attuale comparto ferroviario a supporto dello sviluppo degli assi passeggeri e dei corridoi merci;

a provvedere – al fine di addivenire ad una celere e tempestiva risoluzione dello stato di emergenza dell'autostrada A19, con l'obiettivo primario di contenere i costi, senza incrementi successivi dovuti a varianti in corso d'opera, nonché di realizzare le opere di presidio della carreggiata direzione Palermo;

a rispettare quanto espressamente indicato all'interno del cronoprogramma de-

gli interventi in ordine alle tempistiche per il ripristino delle funzionalità dell'autostrada A19 e, conseguentemente, a provvedere entro giugno 2017, al completamento dei lavori per la ricostruzione del viadotto al fine di recuperare, nella sua interezza, il tratto autostradale danneggiato.

(8-00129) « Mannino, Cancelleri, Busto, Daga, De Rosa, Di Benedetto, Di Vita, D'Uva, Grillo, Lorefice, Lupo, Marzana, Micillo, Nuti, Rizzo, Terzoni, Vignaroli, Villarosa, Zolezzi ».