

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-12645 Zaratti: Per la massima tutela di parchi e aree protette, con particolare riguardo alle attività di estrazione petrolifera	62
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	65
5-12643 Pastorelli: Sull'inquinamento dei fiumi che attraversano il territorio del comune di Bevagna	62
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	66
5-12644 Busto: Per la previsione delle risorse necessarie ad affrontare l'emergenza smog nella Pianura Padana	62
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	67
5-12646 Borghi: Per l'utilizzo di materiali edili di riciclo nelle opere pubbliche	63
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	68
5-12647 Pellegrino: Sulle emissioni di policlorobifenili da parte del cementificio Cementizillo di Fanna	63
ALLEGATO 5 (Testo della risposta)	69
INTERROGAZIONI:	
5-12168 Ribaudò: Sul completamento dei lavori sul tratto stradale Palermo-Agrigento	64
ALLEGATO 6 (Testo della risposta)	70
5-11214 Ricciatti: Sulla chiusura del cavalcavia 166 della A14 da parte della società Autostrade.	
5-11215 Agostinelli: Sulla chiusura del cavalcavia 166 della A14 da parte della società Autostrade	64
ALLEGATO 7 (Testo della risposta)	72
5-12089 De Lorenzis: Sulla mancata manutenzione della strada statale jonica nel tratto Taranto-Ginosa	64
ALLEGATO 8 (Testo della risposta)	74

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 9 novembre 2017. — Presidenza della vicepresidente, Serena PELLEGRINO — Interviene la sottosegretaria di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Silvia VELO.

La seduta comincia alle 14.

Serena PELLEGRINO, *presidente*, comunica che, a norma del parere della Giunta del Regolamento del 14 luglio 2012 e secondo quanto convenuto dall'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, la pubblicità sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare e attraverso la *web-tv* della Camera dei Deputati. Ne dispone, pertanto, l'attivazione.

5-12645 Zaratti: Per la massima tutela di parchi e aree protette, con particolare riguardo alle attività di estrazione petrolifera.

Filiberto ZARATTI (MDP) illustra l'interrogazione in titolo, sottolineando l'incompatibilità delle attività estrattive con la tutela naturalistica del territorio.

La sottosegretaria Silvia VELO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Filiberto ZARATTI (MDP) si dichiara gravemente insoddisfatto considerato che nella risposta fornita dalla sottosegretaria Velo viene citata quale unica iniziativa in materia da parte del Ministero competente la disposizione introdotta nel provvedimento di riforma della legge quadro sulle aree protette, la n. 394 del 1991, attualmente in corso di esame al Senato, che vieta le attività di estrazione degli idrocarburi nelle aree protette. Nel sottolineare che si tratta di questione ben nota alla Commissione ambiente e oggetto di ampio dibattito, stigmatizza il fatto che si faccia riferimento ad un provvedimento non ancora approvato dalle Camere e che rischia di non completare il proprio *iter* in considerazione dell'imminente conclusione della legislatura. Sottolineando che l'interrogazione in questione era volta ad ottenere chiarimenti in merito alle iniziative attualmente in corso e non a quelle future ed eventuali, manifesta il proprio stupore per una risposta a suo avviso vaga ed inconcludente.

5-12643 Pastorelli: Sull'inquinamento dei fiumi che attraversano il territorio del comune di Bevagna.

Oreste PASTORELLI (Misto-PSI-PLI-I) illustra l'interrogazione in titolo, evidenziandone il nesso con il tema dei contratti di fiume, oggetto di trattazione in questi giorni da parte della Commissione. Segnala che la situazione di quel territorio è in via di deterioramento e che pertanto

emerge l'urgenza di un osservatorio nazionale sullo stato dei nostri fiumi.

La sottosegretaria Silvia VELO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Oreste PASTORELLI (Misto-PSI-PLI-I), nel ringraziare la sottosegretaria Velo e cogliendo lo spunto dalla frase conclusiva della risposta, si raccomanda alla funzione di controllo e di verifica del Ministero, che sostiene l'azione della regione e degli enti locali a tutela del territorio. Nel ribadire la necessità di un osservatorio nazionale e che si riattivi il tavolo di confronto sul contratto di fiume, conferma il suo impegno a fianco dei rappresentanti dei territori interessati a verificare costantemente il quadro della situazione e a segnalare al Ministero eventuali criticità.

5-12644 Busto: Per la previsione delle risorse necessarie ad affrontare l'emergenza smog nella Pianura Padana.

Mirko BUSTO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo richiamando i dati allarmanti dell'emergenza con riferimento alle decine di migliaia di morti premature legate anche ai costi in termini di percentuale di PIL. Sottolinea la drammaticità di una situazione che si aggrava in un territorio già segnato dall'inquinamento e in cui ci si ostina a realizzare nuovi impianti dannosi per l'ambiente.

La sottosegretaria Silvia VELO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Mirko BUSTO (M5S) si dichiara insoddisfatto, considerato che, come testimoniato dai dati registrati dalle centraline site nella Pianura Padana, gli sforzi dichiarati dal Ministero non hanno comportato alcun risultato, evidenziando in tal modo l'assenza del Governo e di una strategia nazionale sulla questione. A tale

proposito, avendo le misure messe in atto a livello regionale inevitabilmente portata limitata, sottolinea la necessità di una complessiva strategia nazionale che incentivi, tra l'altro, la mobilità sostenibile e la produzione di energia da fonti rinnovabili e che sia corredata da adeguate risorse finanziarie. Dalla risposta illustrata dalla rappresentante del Governo si evince che dopo cinque anni di governo non è ancora stata definita una strategia seria a fronte delle numerose iniziative assunte dal suo gruppo già da molto tempo. Stigmatizzando il fatto che, nonostante il livello di inquinamento attestato nella zona, si continui ad autorizzare l'insediamento di nuovi impianti, senza valutarne l'impatto in materia di qualità dell'aria, preannuncia l'intenzione dei componenti del gruppo M5S di presentare e sostenere proposte emendative al disegno di legge di bilancio 2018 volte a garantire adeguate risorse finanziarie in materia.

5-12646 Borghi: Per l'utilizzo di materiali edili di riciclo nelle opere pubbliche.

Paola PINNA (PD) illustra l'interrogazione in titolo, di cui è cofirmataria, sottolineando il disallineamento percepito tra approccio nazionale ed europeo derivante da un apparato normativo ormai datato.

La sottosegretaria Silvia VELO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Paola PINNA (PD), replicando, si dichiara soddisfatta limitatamente alla risposta al quesito ribadendo, in generale, la necessità di un miglior coordinamento delle disposizioni regionali e locali in materia e di un'azione di sensibilizzazione verso il riutilizzo dei materiali edili riciclati. Nell'avanzare l'ipotesi che i criteri ambientali minimi possano essere estesi alle opere di urbanizzazione, non limitandosi alla riqualificazione degli edifici della pubblica amministrazione, ritiene che si

debba intervenire con norme cogenti, non limitandosi alla solta incentivazione delle azioni positive.

5-12647 Pellegrino: Sulle emissioni di policlorobifenili da parte del cementificio Cementizillo di Fanna.

Serena PELLEGRINO, *presidente*, intervenendo in qualità di prima firmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

La sottosegretaria Silvia VELO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Serena PELLEGRINO *presidente*, rileva che dalla risposta fornita dalla sottosegretaria Velo si è indotti a ritenere che in Friuli Venezia Giulia sia insediato un impianto del tutto regolare, che emette quantità di policlorobifenili nei limiti della legge. Al contrario, evidenzia come la situazione reale sia del tutto diversa, considerato che le emissioni inquinanti le risultano, invece, assai rilevanti e che sussistono dubbi sui rischi per l'ambiente e per la salute, con grande disagio della popolazione e dell'economia locale. Da ultimo, ritiene che in casi simili sia dovere del Governo tutelare prioritariamente le comunità locali, invece di salvaguardare gli interessi dei grandi impianti. Preannuncia per il futuro nuove iniziative di sindacato ispettivo volte monitorare la situazione.

Dichiara, quindi, concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.30.

INTERROGAZIONI

Giovedì 9 novembre 2017. — Presidenza del vicepresidente Serena PELLEGRINO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.35.

5-12168 Ribaudò: Sul completamento dei lavori sul tratto stradale Palermo-Agrigento.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Paola PINNA (PD), sottoscrivendo l'interrogazione in titolo, prende atto della risposta fornita dal sottosegretario.

5-11214 Ricciatti: Sulla chiusura del cavalcavia 166 della A14 da parte della società Autostrade.**5-11215 Agostinelli: Sulla chiusura del cavalcavia 166 della A14 da parte della società Autostrade.**

Serena PELLEGRINO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Lara RICCIATTI (MDP) si riserva di valutare con attenzione la complessa risposta fornita dal sottosegretario, considerato che sono in questione da un lato l'incolumità dei viaggiatori e dall'altro la sopravvivenza di un'impresa che, pur chiamata a svolgere incarichi rilevanti per la collettività quale quello di rimuovere le macerie di una scuola terremotata, è stata costretta a licenziare i suoi dipendenti.

Segnala il ritardo dell'azione politica su una vicenda non completamente chiara, considerato che il cavalcavia in questione era utilizzato da tempo da camion ben più pesanti di quelli dell'impresa Baldini e che la società Autostrade ne ha deciso la chiusura rifiutando il collaudo richiesto dagli interessati al fine di verificare la reale portata del manufatto. Nel considerare tale atteggiamento da parte di Autostrade quanto meno criticabile dal punto di vista etico, ricorda che il cavalcavia in oggetto è l'unico accesso stradale dalla grande viabilità all'azienda Baldini.

5-12089 De Lorenzis: Sulla mancata manutenzione della strada statale jonica nel tratto Taranto-Ginosa.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Diego DE LORENZIS (M5S), nel prendere atto della risposta, di cui rileva la tempestività, sottolinea come, anche in conseguenza degli importanti cambiamenti intervenuti nell'azienda, l'ANAS stia modificando il suo *modus operandi*, facendo sperare in interventi di manutenzione più efficaci rispetto al in passato. Si riserva comunque di presentare sull'argomento ulteriori atti di sindacato ispettivo nel caso se ne ravvisasse la necessità.

Serena PELLEGRINO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-12645 Zaratti: Per la massima tutela di parchi e aree protette, con particolare riguardo alle attività di estrazione petrolifera.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste, in via preliminare, si fa presente che la legge di stabilità 2016 ha ripristinato il limite delle 12 miglia della costa per le perforazioni petrolifere in mare, fatti salvi i titoli abilitativi rilasciati all'entrata in vigore della legge, nel rispetto degli *standard* di sicurezza e di salvaguardia ambientale.

In ordine alle questioni relative all'impatto ambientale dei progetti e alle possibili criticità segnalate, si evidenzia in particolare che il Ministero dell'ambiente è l'autorità competente a svolgere le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per tutte le attività inerenti la prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi a mare e a terra su tutto il territorio nazionale. L'autorizzazione finale all'avvio di tali attività spetta invece al Ministero dello sviluppo economico, preposto appunto alla finale valutazione comparativa dei diversi interessi pubblici comunque interessati da dette attività, comprese le vocazioni territoriali e i modelli di sviluppo di volta in volta da promuovere.

Si segnala altresì che i provvedimenti di compatibilità ambientale relativi alle attività di prospezione geofisica di determinate aree in mare sono preliminari rispetto ad eventuali attività di ricerca e produzione di idrocarburi, che potranno

essere realizzate in futuro previa ulteriori e distinte valutazioni di impatto ambientale.

La verifica dell'impatto ambientale analizza tutte le componenti interessate dal progetto: la valutazione deve comprendere gli effetti su tutte le componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto.

Con specifico riferimento alla tutela dei parchi e delle aree protette, si ricorda che la legge n. 394 del 1991 già prevede un divieto per le attività che nei parchi comportano «...asportazione di minerali...». Da ultimo, nel disegno di legge di riforma delle aree protette, attualmente all'esame del Senato, è stata prevista una specifica disposizione che, intervenendo sulle norme in materia di attività vietate nei parchi nazionali, ha precisato che sono vietate le attività di prospezione, ricerca, estrazione e sfruttamento di idrocarburi; tale previsione, supportata da questo Ministero, intende dunque rafforzare sempre di più la tutela dell'immenso patrimonio ambientale e naturale rappresentato dai Parchi Nazionali.

Alla luce delle considerazioni esposte, si rassicura che il Ministero continuerà a svolgere le proprie attività mantenendo alto il livello di attenzione sulla questione.

ALLEGATO 2

Interrogazione n. 5-12643 Pastorelli: Sull'inquinamento dei fiumi che attraversano il territorio del comune di Bevagna.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste occorre evidenziare, in via preliminare, che, in merito allo stato ambientale dei corpi idrici in questione, la Regione Umbria ha fatto presente che l'aggiornamento del Piano di Tutela delle Acque per il periodo 2016/2021 ha definito lo stato di qualità « scarso » per il corpo idrico « Timia-Teverone-Marroggia » fino alla confluenza con il fiume Clitunno. Evidenzia, comunque, che il dato di qualità risulta migliorato rispetto al 2008/2012 e sono previste nuove misure riguardanti sia il settore delle acque reflue urbane sia la riduzione delle fonti inquinanti da parte industriale. Viceversa, il fiume Clitunno è stato giudicato nello stato di qualità « sufficiente » al 2015 ed è in graduale miglioramento. L'Ente di Governo d'Ambito ha, peraltro, comunicato che nei Comuni che interessano il reticolo idrografico Timia-Teverone-Marroggia, sono stati completati 5 impianti di depurazione e che, entro dicembre 2017, sarà completato il depuratore di Castel San Giovanni.

Inoltre, sempre per quanto concerne i corsi idrici in questione, ARPA Umbria effettua numerose attività di vigilanza e controllo e gli esiti di tali accertamenti

sono riportati periodicamente nei rapporti pubblicati sul sito dell'Agenzia. Le attività di controllo sono effettuate mediante centraline di rilevamento, sopralluoghi presso i corsi idrici e le attività produttive nonché presso i depuratori di acque reflue urbane.

Con specifico riferimento agli impianti di trattamento delle acque reflue urbane che scaricano sui predetti corpi idrici, l'ARPA ha segnalato che gli impianti Foligno-Casone, Bevagna-Capro, Spoleto-Camposalese e Campello sul Clitunno rispettano i requisiti stabiliti dalla normativa comunitaria in quanto dotati di trattamento secondario, mentre per gli impianti di Trevi-Pietrarossa e Bruna Castel Ritaldi-Castel San Giovanni sono stati previsti aggiornamenti per il raggiungimento della conformità.

L'ARPA ha, infine, segnalato che, all'esito di numerose attività di indagine sui fiumi Timia e Teverone, la torbidità e fangosità dell'acqua era dovuta alle abbondanti precipitazioni.

Ad ogni modo, per quanto di competenza, il Ministero continuerà a tenersi informato mantenendo alto il livello di attenzione.

ALLEGATO 3

Interrogazione n. 5-12644 Busto: Per la previsione delle risorse necessarie ad affrontare l'emergenza smog nella pianura padana.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Si fa presente, in via preliminare, che per fronteggiare il problema dell'inquinamento atmosferico il Ministero dell'ambiente ha da anni avviato una strategia condivisa con le regioni e gli altri Ministeri. Al riguardo, con particolare riferimento al Bacino padano, si evidenzia che lo scorso 9 giugno è stato sottoscritto un nuovo Accordo di programma tra il Ministero dell'ambiente e le Regioni del Bacino padano maggiormente interessate dalle problematiche di qualità dell'aria, in cui sono state inserite una serie di ulteriori misure di mitigazione dell'inquinamento atmosferico da adottare, in modo congiunto e coordinato, nei settori dei trasporti, del riscaldamento civile a biomassa e dell'agricoltura.

Inoltre, in via di ordine generale, tra le iniziative assunte dal Governo va sicuramente ricordata la Strategia Energetica Nazionale, che prevede il rafforzamento di misure che impattano sulla qualità dell'aria, seguendo in particolare due traiettorie: l'efficientamento energetico nel settore dell'edilizia e la mobilità sostenibile. Nel settore dell'edilizia si prevede, in particolare, di ottimizzare il meccanismo delle detrazioni fiscali, l'ampliamento del campo degli interventi del costituendo fondo di garanzia, normative più stringenti relative agli impianti di riscaldamento e

raffrescamento, il rafforzamento degli standard minimi per l'edilizia, nonché la riqualificazione energetica del parco immobiliare pubblico.

Vanno altresì, annoverati la Strategia per lo Sviluppo Sostenibile, il Piano di Adattamento ai Cambiamenti climatici, il Piano Clima ed Energia nonché il recepimento della Direttiva 2016/2284 sui tetti nazionali alle emissioni (cosiddetta direttiva NEC), che dovrà avvenire entro la metà dell'anno 2018 ed un primo programma dovrà essere adottato entro la metà del 2019.

Pertanto, anche nel disegno di legge di bilancio sono allo studio specifiche proposte volte a finanziare, a partire dal 2019, interventi ad ampio raggio su tutti i settori responsabili delle emissioni in atmosfera. Si fa presente inoltre che dal prossimo anno, sempre per effetto della manovra, sarà possibile detrarre il 36 per cento delle spese per gli interventi di sistemazione a verde nel privato.

Si ricorda, infine, che è in vigore il nuovo Conto Termico da 900 milioni di euro, come anche i vari bandi attivi quale quello sulla mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro.

Ad ogni modo, il Ministero continuerà a mantenere alta l'attenzione sulle problematiche evidenziate.

ALLEGATO 4

Interrogazione n. 5-12646 Borghi: Per l'utilizzo di materiali edili di riciclo nelle opere pubbliche.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle questioni poste occorre evidenziare, in via preliminare, che della quantità di rifiuti non pericolosi derivanti da costruzione e demolizione, prodotti nel 2015, il 60 per cento è stato sottoposto ad operazioni di recupero, mentre il restante è stato smaltito. Sono, quindi, numerosi gli impianti che producono aggregati riciclati che vengono utilizzati, previa marcatura CE e verifica degli standard di utilizzo secondo norme UNI specifiche, nella costruzione di opere di ingegneria civile, nei recuperi ambientali, riempimenti e colmate e come strato drenante nella copertura delle discariche.

Inoltre, per quanto riguarda l'utilizzo di aggregati riciclati nel settore edile, si ricorda che, con decreto del Ministero dell'ambiente n. 203 dell'8 maggio 2003, sono state individuate le regole e le definizioni affinché le Regioni adottino disposizioni, destinate agli enti pubblici ed alle società a prevalente capitale pubblico, in grado di garantire che i manufatti e i beni realizzati con materiale riciclato coprano

almeno il trenta per cento del fabbisogno annuale. Successivamente, il Ministero dell'ambiente, con circolare del 15 luglio 2005, ha previsto l'operatività nel settore edile, stradale ed ambientale degli aggregati riciclati rinvenienti dall'attività di recupero dei rifiuti inerti.

Si sottolinea, altresì, che il Ministero ha appena adottato i nuovi CAM, ossia i criteri ambientali minimi per gli acquisti pubblici sull'edilizia, che dovrebbero accelerare la riqualificazione energetico/ambientale degli edifici della Pubblica amministrazione. Già il decreto dell'11 gennaio 2017 forniva i criteri ambientali minimi e alcune indicazioni di carattere generale, sull'affidamento di servizi di progettazione e sui lavori per la nuova costruzione, la ristrutturazione e la manutenzione di edifici.

Infine, sempre nell'ottica dello sviluppo dell'economia circolare, è in fase di redazione un decreto di *end of waste* relativo ai rifiuti da costruzione e demolizione e rifiuti inerti merceologicamente analoghi.

ALLEGATO 5

Interrogazione n. 5-12647 Pellegrino: Sulle emissioni di policlorobifenili da parte del cementificio Cementizillo di Fanna.

TESTO DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle questioni poste occorre evidenziare, in via preliminare, che spetta alla Provincia di Pordenone il controllo periodico su tutte le attività di gestione, intermediazione e commercio dei rifiuti. Spetta, invece, alla Regione la competenza in merito ai procedimenti autorizzatori per la realizzazione e l'esercizio degli impianti industriali per la produzione di cemento.

Inoltre, si deve segnalare che il decreto n. 22 del 14 febbraio 2013 limita l'utilizzo del CSS-Combustibile ai soli cementifici che, nell'ambito dell'Autorizzazione Integrata Ambientale, rispettino i valori limite di emissione e le condizioni di esercizio degli impianti di recupero di energia da rifiuti e vieta espressamente l'utilizzo di rifiuti pericolosi per la preparazione del CSS-Combustibile. Per quanto concerne invece l'utilizzo del CSS-rifiuto, la normativa sugli impianti di coincenerimento stabilisce il divieto tassativo di coincenerimento di olii usati contenenti PCB/PCT e loro miscele in misura eccedente le 50 parti per milione. Al di sotto di tale limite il coincenerimento di olii usati può essere autorizzato secondo le disposizioni del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Con particolare riferimento all'impianto in questione, secondo quanto rife-

rito dalla regione Friuli Venezia Giulia, non risulta che il Cementificio di Fanna abbia emesso elevati quantitativi di PCB. In particolare, la Società, a luglio 2016, nel corso di autocontrolli, ha rilevato un valore inferiore a 2-3 ordini di grandezza rispetto al limite autorizzato e, pertanto, la Regione non ha rilevato inadempienze rispetto al decreto autorizzativo. Per quanto riguarda l'utilizzo del CSS-Combustibile, la Regione ha, altresì, evidenziato che la Società, come prescritto dalla normativa AIA, ha pubblicato il 24 aprile 2013 un annuncio sul quotidiano locale per dare evidenza della presentazione della domanda di rinnovo dell'AIA stessa. In tal modo è stata garantita la partecipazione al procedimento del pubblico interessato, che ha presentato le proprie osservazioni, esaminate durante la prima seduta della Conferenza di servizi del 4 giugno 2013. Conseguentemente, il Cementificio di Fanna è stato autorizzato all'utilizzo del CSS-Combustibile con decreto n. 276 del 20 febbraio 2017.

Ad ogni modo, il Ministero dell'ambiente, per quanto di competenza, continuerà a svolgere la propria attività di monitoraggio, senza ridurre il livello di attenzione sulla questione.

ALLEGATO 6

Interrogazione n. 5-12168 Ribaudò: Sul completamento dei lavori sul tratto stradale Palermo-Agrigento.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce ANAS, l'intervento oggetto dell'atto ispettivo riguarda un tratto di circa 34,5 chilometri dell'itinerario complessivo Palermo-Agrigento denominato Lotto 2, che va dall'attuale svincolo Bolognetta (chilometro 238 circa della SS 121 attuale) allo svincolo Bivio Manganaro (chilometro 204 della SS 121 attuale).

Il predetto lotto è stato a sua volta suddiviso in 2 sub-lotti:

lotto 2a: carreggiata unica da inizio lotto lato Palermo per 25 chilometri circa in direzione Agrigento;

lotto 2b: carreggiate separate per gli ultimi 9 chilometri circa in direzione Agrigento fino a Manganaro.

I lavori hanno raggiunto un avanzamento del 60 per cento, tuttavia procedono con ritardo per le difficoltà causate dal generalizzato dissesto idrogeologico territoriale, conseguente a eventi meteorologici di carattere eccezionale avvenuti nel primo trimestre del 2015.

ANAS e il Contraente generale hanno tempestivamente avviato un complesso percorso finalizzato all'individuazione delle criticità, alla progettazione delle nuove opere necessarie, nonché all'implementazione delle opere già previste in progetto.

Tale attività, in fase conclusiva, consentirà l'introduzione di una perizia di variante con conseguente eliminazione di ogni impedimento e la riattivazione di tutti i fronti di lavoro, con ultimazione prevista al 31 dicembre 2018.

L'intera opera è finanziata per 85 M€; dalla delibera CIPE n. 84/2008 a valere su fondi di legge obiettivo, interamente disponibili.

Nella predetta delibera CIPE n. 84/2008 di approvazione del progetto preliminare, la prescrizione n. 2 indicava di «prevedere la realizzazione di interventi di compensazione ambientale per un importo pari almeno al 3 per cento dell'importo complessivo dei lavori».

In sede di Conferenza di Servizi, le amministrazioni locali hanno prodotto un documento, indicante quale loro rappresentante la Provincia regionale di Palermo, con il quale hanno richiesto a titolo di interventi di compensazione la riqualificazione di alcune strade provinciali che collegano la SS 121 ai centri abitati dei comuni interessati.

Il CIPE ha recepito la richiesta dei comuni e, nella delibera di approvazione del progetto definitivo n. 19/2012, con la prescrizione n. 22 indicava di realizzare gli interventi di riqualificazione delle strade provinciali riportati nell'elaborato intitolato «Interventi di compensazione territoriale e relazione sugli interventi richiesti dalla Provincia regionale di Palermo e dai comuni interessati».

Il Contraente generale, con la redazione del progetto esecutivo, ha quindi inserito gli interventi di compensazione autorizzati dal CIPE.

Il progetto esecutivo, così come presentato dal Contraente generale, veniva approvato in linea tecnica ma – mancando i finanziamenti necessari e in attesa di reperire le maggiori occorrenze, pari a 17,4 milioni di euro, – venivano stralciate l'e-

secuzione dei primi 700 metri di tracciato, a partire dalla rotatoria di Bolognetta, nonché alcune opere tra cui anche quelle compensative.

Nella seduta del 7 agosto scorso, il CIPE ha approvato il Contratto di Programma ANAS 2016-2020, rendendo disponibili le risorse mancanti per l'esecuzione delle opere stralciate.

La realizzazione dell'infrastruttura prevede la predisposizione di un cantiere lineare lungo tutto il tracciato suddiviso in sub-cantieri di lavoro secondo due tipologie: sub-cantieri di estesa pari a circa 500/1000 metri regolati con impianti semaforici a senso unico alternato, e sub-cantieri di lunghezza maggiore di 1000 metri regolati con restringimenti con doppio senso di marcia utilizzando viabilità secondarie esistenti e/o di nuova costruzione.

Allo stato attuale sono presenti:

7 cantieri con impianti semaforici che regolano altrettanti sensi unici alternati per un'estesa di circa 6,4 chilometri ubicati principalmente in corrispondenza delle opere d'arte esistenti;

13 cantieri che vengono percorsi mantenendo il doppio senso di marcia attraverso l'uso delle viabilità secondarie già realizzate che, a lavori ultimati, verranno destinate a circuitare il traffico locale sugli svincoli.

Pur nella consapevolezza del disagio che tale cantierizzazione comporta per gli utenti, ANAS evidenzia che la modalità costruttiva prescelta risulta l'unica possi-

bile nei casi di ammodernamento di infrastrutture viarie «in sede» e che l'attuale assetto cantieristico risponde a criteri di esecuzione dei lavori con il minimo impatto sulla viabilità e nel rispetto degli standard di sicurezza per la circolazione.

Da ultimo, nel corso della riunione con gli enti locali del 19 luglio scorso, anche nella considerazione dello stato manutentivo delle strade provinciali, ANAS ha manifestato la disponibilità a valutare, congiuntamente con i rappresentanti del territorio interessato, eventuali variazioni alle opere di compensazione previste nel progetto esecutivo, ferma restando l'indispensabile condivisione da parte del MIT.

Il completamento dell'opera di ammodernamento dell'itinerario Palermo-Agrigento è previsto che venga realizzato nei seguenti lotti, in relazione alla dotazione finanziaria disponibile:

tratto Bivio Manganare-Confini provincia di Palermo. Intervento di importo pari a 186 milioni di euro, attualmente programmato ma non finanziato;

tratto Confini provincia di Palermo-Agrigento. Intervento di importo pari a 404 milioni di euro, attualmente programmato ma non finanziato;

tratto Palermo-rotatoria Bolognetta. Intervento di importo pari a 355,4 milioni di euro inserito nel Contratto di Programma ANAS-MIT 2016-2020, approvato il 7 agosto scorso dal CIPE e finanziato con fondi FSC 2014-2020 per 346,9 milioni di euro e con fondi APQ Sicilia per 8,5 milioni di euro.

ALLEGATO 7

Interrogazioni nn. 5-11214 Ricciatti e 5-11215 Agostinelli: Sulla chiusura del cavalcavia 166 della A14 da parte della società Autostrade.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni n. 5-11214 dell'Onorevole Ricciatti e n. 5-11215 dell'onorevole Agostinelli in quanto vertono su medesimo argomento.

Il cavalcavia n. 166, ubicato lungo l'autostrada A14 al chilometro 235+049 e in concessione alla Società Autostrade per l'Italia (ASPI), fu realizzato da Autostrade negli anni '70 in sede di costruzione dell'A14 con la funzione di collegare strade di interesse locale e vicinale, in quello che era un contesto prevalentemente agricolo.

Come per tutti i cavalcavia, la struttura muraria del ponte è rimasta di proprietà di Autostrade, la quale rimane invece estranea alla viabilità sopra insistente e alla relativa manutenzione.

Nel caso di specie, trattandosi di strada vicinale ad esclusivo utilizzo della ditta Baldini, la manutenzione della viabilità è in capo alla stessa ditta, mentre la regolamentazione della circolazione è in capo al comune di Camerano, cui l'opera è stata consegnata da ASPI nel 1973.

Così come avviene per tutti i cavalcavia della rete in gestione, ASPI effettua costantemente verifiche e controlli sull'efficienza statica delle strutture.

Il cavalcavia n. 166 fu costruito con le caratteristiche di ponte di II categoria in relazione all'uso previsto e pertanto è idoneo a sopportare esclusivamente carichi conformi a quelli di progetto: colonna di veicoli 12t o rullo isolato 18t.

La questione sulla portata del cavalcavia è peraltro nota sia all'impresa Baldini che al comune di Camerano già da anni, nel corso dei quali ASPI ha segnalato più volte che il cavalcavia non è stato proget-

tato e realizzato per poter sopportare transito di mezzi con massa superiore alle 12 tonnellate.

Inoltre, ASPI ha diffidato la citata impresa dall'utilizzare il cavalcavia oltre i limiti di portata e ha posto cartelli segnaletici a salvaguardia della circolazione autostradale sottostante e di quella che, pur diretta al solo impianto dell'impresa Baldini, deve essere regolata e tutelata.

Successivamente, a seguito di plurime segnalazioni circa la costante violazione del divieto di transito ai mezzi pesanti, ASPI ha dapprima chiesto l'intervento delle autorità competenti, incluso il comune di Camerano e quindi, al fine di scongiurare un potenziale pericolo per la pubblica incolumità, nell'aprile di quest'anno, alla presenza dei Carabinieri, ha posizionato dei *new jersey* all'imbocco del cavalcavia, restringendo la larghezza dell'accesso in modo da impedire il transito dei soli mezzi pesanti con portata superiore a quella consentita dalla struttura del ponte. Tali manufatti venivano rimossi da ignoti, rendendo così accessibile il cavalcavia a tutti i mezzi senza alcuna limitazione di massa, e successivamente venivano ricollocati da ASPI.

A seguito di tale limitazione sono scaturiti vari contenziosi tra la ditta Baldini e ASPI aventi ad oggetto da un lato la legittimità dei citati cartelli di limitazione al transito, dall'altro il pericolo che eventuali transiti eccedenti i limiti di portata del cavalcavia potessero creare alla stabilità dell'opera d'arte.

Detti contenziosi, a seguito del deposito delle risultanze peritali del CTU, si sono conclusi con l'ordinanza del 4 luglio scorso

con cui il Tribunale di Ancona ha rigettato il ricorso promosso dalla ditta Baldini volto alla rimozione dei cartelli e, al contempo, ha accolto l'azione per danno temuto promossa da ASPI, confermando il provvedimento con cui è stato ordinato alla ditta Sandro Baldini e alla società Conero Frantumazioni di rispettare e far rispettare ai propri clienti e utenti la segnaletica stradale posta sul cavalcavia n. 166 (...) segnaletica che pone il limite di carico per gli automezzi in transito di 12 tonnellate e fa divieto di transitare sul cavalcavia agli automezzi di portata superiore al limite imposto.

Infine, informo che la società Baldini e la Conero Frantumazioni sono state condannate in solido alla rifusione delle spese.

Per completezza di informazione, quanto al cavalcavia n. 167, a seguito del provvedimento di dissequestro delle opere notificato ad ASPI lo scorso 11 ottobre, la medesima società ha provveduto a tra-

smettere il programma delle attività di ripristino. Tale programma prevede quanto segue.

Per le attività progettuali:

verifica stato strutture in calcestruzzo;

progetto preliminare e ripristino strutture in calcestruzzo;

progetto esecutivo entro il 30 novembre 2017.

Per le attività operative:

ripristino strutture calcestruzzo entro il 15 dicembre 2017;

carpenteria metallica (produzione, assemblaggio e varo) entro il 31 gennaio 2018;

completamento opere civili e arredi entro il 28 febbraio 2018.

ALLEGATO 8

Interrogazione n. 5-12089 De Lorenzis: Sulla mancata manutenzione della strada statale jonica nel tratto Taranto-Ginosa.

TESTO DELLA RISPOSTA

In premessa, ANAS riferisce di provvedere costantemente a garantire la transitabilità in sicurezza sull'intera statale 106 Jonica – ivi compreso il tratto ricadente nella regione Puglia – effettuando con regolarità le attività di manutenzione ordinaria.

Inoltre, la stessa società ha programmato un intervento di manutenzione straordinaria per il risanamento e il rafforzamento del piano viabile del tratto stra-

dale tra Taranto e Ginosa per un investimento complessivo di circa 3 milioni di euro.

Tale intervento trova origine nel Piano pluriennale ANAS 2016/2020 – annualità 2017; in proposito ricordo che il CIPE nella seduta del 7 agosto scorso ha approvato lo schema di Contratto di Programma tra il MIT e ANAS per detto periodo.