

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-12711 Pastorelli: per la modifica del progetto di Anas sul tratto umbro della strada E78	37
<i>ALLEGATO 1: (Testo della risposta)</i>	40
5-12712 Borghi: sulla sistemazione del casello di Montecatini Terme sulla autostrada A11 .	38
<i>ALLEGATO 2: (Testo della risposta)</i>	43
5-12714 De Rosa: sulle ripercussioni sul sistema viario del piano di intervento in località Monza « Bettola »	38
<i>ALLEGATO 3: (Testo della risposta)</i>	44
5-12715 Vella: per la sperimentazione di nuovi materiali più sostenibili e più resistenti al rischio sismico	38
<i>ALLEGATO 4: (Testo della risposta)</i>	45
5-12713 Pellegrino: sulla proposta di raddoppio e ammodernamento della strada statale 106 « Jonica »	39
<i>ALLEGATO 5: (Testo della risposta)</i>	46

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 16 novembre 2017. — Presidenza della vicepresidente Serena PELLEGRINO — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti, Umberto DEL BASSO DE CARO.

La seduta comincia alle 12.

Serena PELLEGRINO, *presidente*, comunica che, come concordato nell'ambito dell'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella seduta odierna avrà luogo lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 135-*ter* del Regolamento, aventi ad oggetto questioni di competenza del Ministero dell'ambiente.

Comunica che, a norma del parere della Giunta del Regolamento del 14 luglio

2012, 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.

5-12711 Pastorelli: per la modifica del progetto di Anas sul tratto umbro della strada E78.

Adriana GALGANO (Misto-CIP) rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo, di cui è cofirmataria.

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

Adriana GALGANO (Misto-CIpI) si dichiara insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo. Nel ricordare la sua intensa attività di sindacato ispettivo per il superamento della condizione di isolamento della regione Umbria, precisa che ha avuto oggi la sua prima soddisfazione apprendendo dagli organi di stampa che, nonostante la ventilata mancanza di un bacino di utenza sufficiente, è in corso da parte di Trenitalia il prolungamento sperimentale del collegamento Frecciarossa da Arezzo a Perugia. Nel ribadire che la regione soffre da un lato delle conseguenze della crisi economica e dall'altro della cronica mancanza di infrastrutture, stigmatizza il fatto che il tratto umbro della strada E78 sia l'unico a 2 corsie, con ben 7 rotonde in 10 chilometri. Sollecita pertanto il Ministero competente a riconsiderare il progetto di intervento, reperendo le risorse necessarie alla realizzazione delle 4 corsie, evitando in tal modo di determinare l'ennesima strozzatura nella viabilità umbra.

5-12712 Borghi: sulla sistemazione del casello di Montecatini Terme sulla autostrada A11.

Edoardo FANUCCI (PD) rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Edoardo FANUCCI (PD) si dichiara soddisfatto della risposta, considerato che, come il sottosegretario ben sa, la sistemazione del casello di Montecatini Terme ha ripercussioni importanti su tutto il territorio circostante e sulla viabilità della Val di Nievole, rappresentando un obiettivo perseguito dalle amministrazioni locali già a partire dal 2000. Nel ricordare che la Conferenza dei servizi dell'8 novembre scorso ha fissato per il 2019 il termine per la costruzione di 2 rotonde, precedentemente o contestualmente alla realizzazione della terza corsia della A11, esprime

soddisfazione per l'attenzione e la sollecitudine dimostrate verso le istanze del territorio.

5-12714 De Rosa: sulle ripercussioni sul sistema viario del piano di intervento in località Monza « Bettola ».

Alberto ZOLEZZI (M5S) rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo, di cui è cofirmatario.

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

Alberto ZOLEZZI (M5S), nel ringraziare per la risposta, manifesta la propria contrarietà al progetto in questione, destinato ad avere un impatto negativo sulla zona, che è già fortemente edificata e priva di un adeguato servizio di trasporto pubblico. Nel ricordare l'opposizione manifestata dalla comunità locale, preannuncia l'impegno del gruppo M5S a proseguire le azioni in favore di una variazione del piano di interventi al momento previsto.

5-12715 Vella: per la sperimentazione di nuovi materiali più sostenibili e più resistenti al rischio sismico.

Vincenza LABRIOLA (FI-PdL) rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione, di cui è cofirmataria.

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

Vincenza LABRIOLA (FI-PdL), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta di contenuto tecnico, che si riserva di approfondire, precisa che l'interrogazione in oggetto ha una funzione provocatoria volendo segnalare che il rischio sismico e il conseguente adeguamento degli edifici, a cominciare dall'edilizia scolastica, rappresentano una questione prioritaria per il nostro Paese. Sollecita pertanto il Governo

ad incrementare i finanziamenti per la ricerca, allo scopo di individuare nuovi materiali e nuove soluzioni costruttive che siano più sostenibili dal punto di vista economico e più efficaci in termini di resistenza al rischio sismico.

5-12713 Pellegrino: sulla proposta di raddoppio e ammodernamento della strada statale 106 « Jonica ».

Serena PELLEGRINO, *presidente*, intervenendo in qualità di prima firmataria, rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Serena PELLEGRINO, *presidente*, si dichiara insoddisfatta per il fatto che si sia voluto privilegiare un progetto che costa di più sia in termini economici sia in termini di impatto sul territorio, invece di ricorrere al raddoppio della strada statale 106. Manifesta pertanto la propria opposizione alle scelte del Governo, che preferisce realizzare più asfalto e danneggiare l'ambiente pur di garantire adeguate corresponsioni economiche alle imprese del settore, applicando un modello economico inaccettabile, che vede la forte opposizione dei cittadini interessati.

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

La seduta termina alle 12.30.

ALLEGATO 1

5-12711 Pastorelli: per la modifica del progetto di Anas sul tratto umbro della strada E78.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa la realizzazione dell'itinerario della strada europea E78 nel tratto Umbria-Marche, ANAS riferisce che il Piano Pluriennale 2016-2020 prevede un investimento complessivo di circa 552 milioni di euro.

Ad oggi i finanziamenti disponibili ammontano a circa 313 milioni di euro, di cui 190 a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione e 123 a valere sul Fondo Unico ANAS. La quota rimanente di circa 239 milioni di euro, attualmente priva di finanziamento, si riferisce al completamento del tratto che va da Mercatello sul Metauro a Santo Stefano di Gaifa.

Recenti stime di traffico indicano che, grazie alla redistribuzione dei flussi viari est-ovest tra la E78 e gli assi del Quadrilatero Umbria-Marche, i carichi veicolari che interessano l'arteria in argomento non giustificano l'adozione di un'infrastruttura a due corsie per senso di marcia (tipo B), mentre risulterebbe adeguata, sia a livello di servizio che di sicurezza della circolazione, un'infrastruttura ad una corsia per senso di marcia (tipo C).

Ciò premesso, e considerato che il completamento della E78 a due corsie per senso di marcia necessiterebbe di ingenti risorse stimabili all'incirca in quattro volte l'investimento attuale, il Contratto di Programma ANAS 2016-2020 ha previsto l'adeguamento dell'infrastruttura al tipo C del decreto ministeriale 5 novembre 2011 e la messa in sicurezza del tratto di strada esistente sulla E78, dall'innesto con la E45 Orte-Ravenna (Selci Lama) all'innesto con il tratto finale già realizzato (Santo Ste-

fano di Gaifa), compresa l'apertura al traffico della galleria della Guinza, che garantirà evidenti benefici alla sicurezza e alla fluidità della circolazione tra le regioni Umbria e Marche, potenziando così il collegamento ovest-est con possibili sviluppi dei collegamenti viari nei prossimi anni.

Per completezza di informazione depositato agli atti una scheda dettagliata sullo stato di attuazione dell'itinerario E78 nel tratto umbro-marchigiano, come riportato da ANAS.

Stato di attuazione dell'itinerario E78 nel tratto umbro-marchigiano.**E78 GROSSETO – FANO****Umbria-Marche. Tratto Selci Lama (E45)-S. Stefano di Gaifa.**

Il tracciato ha origine sulla via Aurelia all'altezza di Grosseto e si conclude sull'A14, in corrispondenza del casello di Fano nelle Marche.

La E78 collega le città di Siena e Arezzo in Toscana con quelle di Urbino e Fano nelle Marche, e interseca la E45 e la Fondo valle del Metauro in provincia di Pesaro e Urbino. La lunghezza complessiva del collegamento è di circa 270 km, di cui circa il 65 per cento si sviluppa in Toscana, il 30 per cento nelle Marche e il restante 5 per cento in Umbria.

L'itinerario in Umbria e nelle Marche è suddiviso in due tratti, comprendenti diversi lotti, come di seguito specificato:

tratto 5 – Selci Lama (E45)-S. Stefano di Gaifa con 6 lotti, di cui 2 già ultimati e 4 in progettazione, dello sviluppo di circa 57 km di cui circa 10 km in Umbria (Selci Lama (E45)-Parnacciano);

tratto 6 – S. Stefano di Gaifa-Fano, già in esercizio, dello sviluppo di circa 33 km.

In particolare, si prevede di completare l'adeguamento a 2 corsie e messa in sicurezza del tratto della strada esistente della E78 nel tratto tra l'innesto con la E45 Orte-Ravenna (Selci Lama) e l'innesto con il tratto finale già realizzato (Santo Stefano di Gaifa).

Per una rapida realizzazione dell'itinerario della E78 nel tratto Umbria-Marche, tutti gli interventi sono stati inseriti nel Piano Pluriennale 2016-2020 per un importo complessivo pari a 552 milioni di euro (con finanziamenti per 313 milioni di euro previsti a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione per 190 milioni di euro e sul Fondo Unico Anas per 123 milioni di euro).

Tratto 5: Selci Lama (E45)-S. Stefano di Gaifa.

Il quinto tratto, che si sviluppa tra Selci Lama in corrispondenza dell'innesto sulla E45 e Santo Stefano di Gaifa, è diviso in 10 lotti.

Per l'intero tratto 5 è in corso lo studio per completare l'adeguamento a 2 corsie della E78 con ottimizzazioni/semplificazioni degli interventi originariamente previsti al fine di pervenire ad una sensibile riduzione dei costi.

1° Lotto: Tratto Selci Lama (E45)-Parnacciano (imbocco Guinza).

In provincia di Perugia, con estesa 10 km, importo stimato del progetto 100 milioni di euro, opera inserita nel Piano Pluriennale 2016-2020 con finanziamento a valere sulle risorse del Fondo Unico ANAS per 24 milioni di euro e sul FSC per

76 milioni di euro. È in corso lo sviluppo dello studio di fattibilità per completare l'adeguamento a 2 corsie e l'ultimazione della progettazione e l'appalto lavori sono previsti entro dicembre 2018.

2° e 3° Lotto: Tratto Guinza-Mercatello Ovest.

Nelle provincie di Perugia e Pesaro Urbino, comuni di San Giustino, Mercatello sul Metauro e Sant'Angelo in Vado, con estesa 6+4 km, importo stimato del progetto 59,31 milioni di euro, opera inserita nel Piano Pluriennale 2016-2020 con finanziamento a valere sulle risorse del Fondo Unico ANAS. È in corso il progetto esecutivo degli interventi di completamento a 2 corsie della galleria della Guinza, singolo fornice già realizzato di lunghezza pari a circa 6 km, opere di finitura e impianti per la messa in sicurezza e l'apertura al traffico della galleria. L'ultimazione della progettazione e l'appalto lavori sono previsti entro dicembre 2018.

Per il 3° Lotto, di lunghezza pari a circa 4 km, i lavori sono stati ultimati ma l'infrastruttura non è in esercizio in quanto la funzionalità dello stralcio è subordinata alla esecuzione e messa in esercizio del precedente lotto 2°.

4° Lotto: Tratto Mercatello Ovest-Mercatello Est.

In provincia di Pesaro Urbino, comuni di Mercatello sul Metauro e S. Angelo in Vado, con estesa 2 km, importo stimato del progetto: 39,54 milioni di euro, opera inserita nel Piano Pluriennale 2016-2020 con finanziamento a valere sulle risorse del Fondo Unico ANAS. È corso lo sviluppo dello studio di fattibilità per completare l'adeguamento a 2 corsie della E/8 nel tratto in esame e l'ultimazione della progettazione e l'appalto lavori sono previsti entro dicembre 2018.

Lotti dal 5° al 10°: Tratto Mercatello Est-S. Stefano di Gaifa.

In provincia di Pesaro Urbino, comuni di S. Angelo in Vado, Urbino, Urbania e

Fermignano, con estesa 35 km, importo stimato del progetto: circa 239 milioni di euro, opera non finanziata, programmata nel Piano Pluriennale 2016-2020. È in corso lo studio per completare l'adeguamento in sede della strada esistente a 2 corsie e l'ultimazione della progettazione e l'appalto lavori sono previsti entro dicembre 2020.

Variante di Urbania.

In provincia di Pesaro Urbino, nel comune di Urbania, con estesa 5 km, importo stimato del progetto 114 milioni di

euro, opera inserita nel Piano Pluriennale 2016-2020 con finanziamento a valere sulle risorse del FSC. È in corso lo studio per completare l'adeguamento a 2 corsie della E78 nel tratto in esame e l'ultimazione della progettazione e l'appalto lavori sono previsti entro dicembre 2019.

Tratto 6: S. Stefano di Gaifa-Fano.

Il sesto tratto, tra Santo Stefano di Gaifa e Fano, di lunghezza pari a 33 km, è stato interamente realizzato e aperto al traffico. I lavori sono stati ultimati e l'intero tratto è aperto al traffico.

ALLEGATO 2

5-12712 Borghi: sulla sistemazione del casello di Montecatini Terme sulla autostrada A11.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il progetto preliminare con previsione di due rotatorie, che aveva ottenuto un preventivo parere favorevole da parte degli enti locali, è stato parzialmente modificato a seguito dell'esame da parte dei competenti uffici del MIT.

Successivamente, è stata rilasciata una validazione sulla nuova soluzione – che prevede comunque le due rotatorie – da parte dei medesimi uffici in data 5 maggio 2017.

Lo scorso 8 novembre si è tenuta la Conferenza di Servizi relativa alla terza corsia della A11, dove il comune di Pieve ha richiesto la sistemazione della viabilità in uscita dal casello di Montecatini con due rotatorie; l'importo riferito a quest'ultimo intervento è pari a 5 milioni di euro.

Il MIT ha ritenuto ammissibili tali interventi, in quanto gli stessi si configurano come potenziamenti delle viabilità di adduzione all'Autostrada A11. La progettazione, la realizzazione e la futura gestione delle opere dovrà essere disciplinata da specifici Atti convenzionali, da stipularsi tra le parti interessate e la Società Autostrade per l'Italia, dopo l'esame e l'approvazione da parte del MIT.

Infine, riferisco che ASPI sta predisponendo il relativo progetto definitivo che sarà presentato agli uffici del MIT entro il prossimo mese di dicembre; tale progetto dovrà poi seguire un *iter* approvativo separato.

ALLEGATO 3

5-12714 De Rosa: sulle ripercussioni sul sistema viario del piano di intervento in località Monza « Bettola ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il progetto della quarta corsia dinamica della A4 Torino-Trieste nel tratto compreso tra sesto San Giovanni e viale Certosa, ad oggi in fase di esecuzione, non prevede variazioni dell'attuale configurazione dello svincolo autostradale di Sesto San Giovanni.

Il progetto ha ottenuto tutte le autorizzazioni di carattere ambientale e urbanistico ed è stato presentato a tutti gli enti interessati in Conferenza dei servizi, chiusa positivamente, ed è stato quindi emesso il decreto di conformità urbanistica.

Circa l'attuale configurazione dello svincolo di Sesto San Giovanni, il MIT ha

sollecitato la società concessionaria ASPI a sviluppare un progetto preliminare per migliorarne la funzionalità e sta verificando anche il piano economico e finanziario allegato all'attuale Convenzione regolante i rapporti tra MIT e ASPI.

Inoltre, Autostrade per l'Italia è stata invitata a sviluppare, in collaborazione con gli enti locali, una soluzione progettuale che tenga adeguatamente conto delle caratteristiche del piano integrato di intervento inerente all'ambito territoriale denominato Bettola.

ALLEGATO 4

**5-12715 Vella: sperimentazione di nuovi materiali
più sostenibili e più resistenti al rischio sismico.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento, in generale, allo studio di nuovi materiali, anche speciali, per le costruzioni, l'Italia è certamente all'avanguardia; più in particolare sulla sperimentazione in Canada della pellicola strutturale, allo stato sembra difficile che si possa considerare operativo ed è pertanto prematuro esprimere precise valutazioni.

Per quanto riguarda, poi, le ceneri volanti, già le norme tecniche prevedono

che nei calcestruzzi è ammesso l'impiego di aggiunte, in particolare di ceneri volanti, loppe granulate d'altoforno e fumi di silice, purché non ne vengano modificate negativamente le caratteristiche prestazionali. Le ceneri volanti devono soddisfare i requisiti della norma europea armonizzata UNI EN 450-1. Per l'impiego si potrà fare utile riferimento ai criteri stabiliti dalle norme UNI EN 206 ed UNI 11104.

ALLEGATO 5

5-12713 Pellegrino: sulla proposta di raddoppio e ammodernamento della strada statale 106 « Jonica ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il megalotto 3 della SS 106 rappresenta l'anello mancante per il raggiungimento di un sistema integrato tra il corridoio adriatico, jonico e tirrenico.

L'investimento complessivo è di 1.234 milioni di euro, di cui 276 milioni per la prima tratta e 958 milioni per la seconda.

Per quanto riguarda le opere, sono previste 3 gallerie naturali per una lunghezza complessiva di 4,8 km; 8 gallerie artificiali per 3,5 km; 17 tra ponti e viadotti per una lunghezza complessiva di 6,2 km.

ANAS evidenzia, inoltre, che la realizzazione dell'ammodernamento della statale Jonica non si riduce ai 38 km di tracciato stradale ma prevede anche interventi rivolti alla conservazione e alla valorizzazione delle testimonianze archeologiche dell'area di Sibari, oltre ad opere connesse e interventi compensativi ambientali, sociali e territoriali nei comuni attraversati.

Circa il coinvolgimento della popolazione, oltre ad alcune presentazioni dell'intervento sul territorio, vi sono state quattro pubblicazioni ad evidenza pubblica, sia locale che nazionale, per lo svolgimento delle procedure connesse all'intervento:

il 10 febbraio 2014 è stato dato avviso al pubblico dell'avvio della procedura di VIA e del procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per la dichiarazione di pubblica utilità;

il 21 maggio 2014 è stato ripubblicato il progetto definitivo integrato sulla base delle richieste effettuate dalla Commissione Tecnica VIA/VAS;

il 9 agosto 2014 è stato ripubblicato il progetto definitivo ulteriormente integrato con la documentazione a riscontro delle richieste delle autorità ambientali e delle amministrazioni locali;

l'8 agosto 2017 è stato pubblicato il procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per la dichiarazione di pubblica utilità relativo alla sola seconda tratta.

Per la scelta del tracciato, durante la fase di progettazione preliminare, risalente al 2004, erano stati studiati tre tracciati alternativi, tra cui anche quello che prevedeva il raddoppio in sede dell'attuale statale 106. Il criterio di scelta del tracciato di base, svolto attraverso il confronto tra le tre soluzioni, si è basato sull'analisi dell'equilibrio complessivo di ciascun tracciato, raggiungibile attraverso l'ottimizzazione degli obiettivi di funzionalità, di costo e di impatto ambientale. La soluzione che prevedeva il raddoppio in sede è stata scartata principalmente per il forte impatto ambientale che avrebbe avuto sul territorio, già fortemente antropizzato, considerazioni all'epoca condivise anche con il Ministero dei beni culturali e dell'ambiente.

Infine, ANAS precisa che la larghezza media delle trincee nel comune di Amendolara è di 35 metri e che per i viadotti Ferro, Straface e Avena, la soluzione adottata prevede la realizzazione di opere di pregio architettonico, che sono state progettate anche nel rispetto delle indicazioni del MiBACT e del MATTM.