

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-01415 Ruffino: Iniziative conseguenti al monitoraggio sullo stato delle infrastrutture avviato a seguito del crollo del ponte Morandi di Genova	46
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	49
5-01416 Morassut: Tempi e modalità di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera a Genova	47
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	51
5-01417 Lucchini: Manutenzione e ammodernamento del tratto veneto della strada statale 47 Valsugana	47
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	52
5-01418 Butti: Tempi di riapertura del Ponte San Michele a Paderno d'Adda e realizzazione di infrastrutture alternative di collegamento	48
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	54
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	48

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 7 febbraio 2019. — Presidenza del vicepresidente Patrizia TERZONI. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e trasporti, Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 13.35.

Patrizia TERZONI, *presidente*, avverte che la pubblicità della seduta sarà assicurata – ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del Regolamento e la prassi applicativa dei pareri della Giunta del Regolamento del 14 luglio 2004 e 26 giugno 2013 – anche attraverso la *web-tv* della Camera dei Deputati. Ne dispone, pertanto, l'attivazione.

Avverte altresì che, per ciascuna interrogazione, il presentatore ha facoltà di illustrarla per non più di un minuto,

mentre il rappresentante del Governo ha non più di tre minuti per la risposta. Successivamente, l'interrogante ha facoltà di replica, per non più di due minuti.

5-01415 Ruffino: Iniziative conseguenti al monitoraggio sullo stato delle infrastrutture avviato a seguito del crollo del ponte Morandi di Genova.

Daniela RUFFINO (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Edoardo RIXI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Daniela RUFFINO (FI), replicando, alla luce delle dichiarazioni rese dal rappresentante del governo, chiede per quale motivo il ministro delle infrastrutture e

dei trasporti abbia sottolineato agli enti locali, nel mese di agosto del 2018, l'urgenza di far pervenire dati che, per le modalità con le quali venivano richiesti, non avrebbero potuto che essere parziali e sostanzialmente inutilizzati.

Pur non essendo stati resi i dati richiesti da parte di tutti i comuni, sono stati monitorati 100.000 km² di territorio e rispetto alle 1.743 infrastrutture segnalate, numerose di esse sono risultate avere un grado di pericolosità massimo, pari a 1. Osserva che solo per alcune province del Piemonte occorrerebbero 491 milioni di euro solo per la manutenzione di ponti, viadotti e gallerie, senza tener conto delle strutture di edilizia scolastica. Ritiene che per le infrastrutture che presentano un livello di pericolosità elevato si dovrebbe intervenire immediatamente o quantomeno effettuare una valutazione più approfondita. Il crollo del ponte Morandi a Genova ha insegnato a tutti l'importante lezione di non sottovalutare situazioni di pericolo e reputa necessario pertanto che il Governo, che pur ha stanziato risorse importanti, debba fare uno sforzo aggiuntivo per un finanziamento adeguato volto alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle infrastrutture nazionali.

5-01416 Morassut: Tempi e modalità di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera a Genova.

Roberto MORASSUT (PD) illustra l'interrogazione in titolo. Riporta il forte grado di incertezza e preoccupazione manifestatogli dagli abitanti di Genova, dove si è recato recentemente con altri esponenti del Partito democratico, riguardo alle modalità e ai tempi di ricostruzione del ponte, rispetto al quale ribadisce l'assenza delle disposizioni attuative previste dal cosiddetto « decreto-legge Genova ».

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*). Aggiunge che le notizie riportate dal Corriere della Sera – e richiamate nel testo dell'interrogazione – non corrispondono al

vero, poiché i decreti attuativi previsti dal cosiddetto « decreto-legge Genova » sono stati emanati o sono in fase di prossima emanazione. Sottolinea pertanto che non vi è alcun ritardo né sulle opere di demolizione né riguardo all'emanazione dei decreti attuativi da parte del ministero delle infrastrutture dei trasporti.

Roberto MORASSUT (PD), replicando, osserva che, seppur indirettamente, il Viceministro ha confermato che una parte dei decreti attuativi previsti dal cosiddetto « decreto-legge Genova » non hanno ancora visto la luce. Fa presente che il 15 aprile 2020 è tra poco più di un anno, e ritiene che un'opera come quella oggetto della interrogazione non possa essere realizzata entro un solo anno. Preso atto che non esiste ancora un progetto esecutivo, ritiene la previsione fatta dal rappresentante del Governo estremamente azzardata. Permane pertanto l'insoddisfazione, soprattutto legata all'incertezza riguardo ai tempi di realizzazione del ponte, non solo da parte sua, ma anche delle popolazioni interessate. Osserva inoltre, pur non trattandosi di temi che investono la competenza della Commissione, che la preoccupazione dei cittadini di Genova è alimentata anche dall'assenza di risorse per le imprese, di sgravi fiscali nonché di numerose altre misure che avrebbero potuto contribuire ad alleggerire la forte preoccupazione e il senso di incertezza che ora permea i cittadini di quel territorio.

5-01417 Lucchini: Manutenzione e ammodernamento del tratto veneto della strada statale 47 Valsugana.

Germano RACCHELLA (Lega), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Germano RACCHELLA (Lega), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara soddisfatto delle informazioni rese dal rappresentante del Governo nella risposta. Nel riservarsi di verificare i dati da questi forniti, auspica che il Governo abbia un occhio di riguardo per l'arteria oggetto dell'interrogazione, stante l'alto livello di pericolosità che la contraddistingue.

5-01418 Butti: Tempi di riapertura del Ponte San Michele a Paderno d'Adda e realizzazione di infrastrutture alternative di collegamento.

Alessio BUTTI (FdI) illustra l'interrogazione in titolo. Fa presente al Viceministro Rixi, ormai esperto di ponti, che il ponte San Michele a Paderno d'Adda è stato chiuso un mese dopo il crollo del ponte di Genova. Nel citare gli esiti delle perizie commissionate da RFI nel 2015, che già evidenziavano un forte stato di degrado dell'infrastruttura, esprime perplessità rispetto alla mancata chiusura del ponte al traffico già all'epoca e manifesta una forte preoccupazione, dal momento che il commissario per il ponte è l'amministratore delegato di RFI.

Il viceministro Edoardo RIXI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*). Evidenzia che la sua esperienza sui ponti deriva dall'essersene dovuto occupare in modo diffuso, avendo riscontrato, al momento dell'insediamento del Governo, nu-

merose criticità in questa tipologia di infrastrutture.

Alessio BUTTI (FdI), replicando, avrebbe auspicato che il Viceministro avesse fornito altre informazioni, non presenti nella risposta assai scarna che ha letto. Si dichiara pertanto non soddisfatto, non essendovi cenno alla perizia commissionata da RFI nel 2015. Sul punto preannuncia la propria intenzione ad andare fino in fondo, ritenendo gravissimo che il ponte, per il quale era stato evidenziato uno stato di insicurezza, non sia stato chiuso nelle 2015 ma solo a seguito del crollo del ponte Morandi. Poco c'è nella risposta anche riguardo alla necessità di realizzare infrastrutture alternative di collegamento, malgrado la disponibilità offerta in tal senso dalla regione Lombardia, necessità che permarrebbe anche dopo la riapertura del ponte, stante la forte congestione del lecchese.

Patrizia TERZONI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.05.

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

Giovedì 7 febbraio 2019.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.05 alle 14.10.

ALLEGATO 1

5-01415 Ruffino: Iniziative conseguenti al monitoraggio sullo stato delle infrastrutture avviato a seguito del crollo del ponte Morandi di Genova.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il monitoraggio dello stato di conservazione e manutenzione delle opere, viarie e non, si poneva come obiettivo il censimento aggiornato dello stato manutentivo delle opere.

Come conseguenza è pervenuta ai Provveditorati interregionali alle opere pubbliche una consistente mole di informazioni, che questi ultimi hanno fatto confluire in una banca dati per un successivo utilizzo, anche al fine di attivare programmi straordinari di finanziamento per la manutenzione delle infrastrutture degli enti locali.

Al fine di centralizzare il flusso di informazioni sullo stato manutentivo delle infrastrutture di tutti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture, l'articolo 13 del decreto-legge per la città di Genova ha istituito l'AINOP – Archivio Informatico Nazionale delle Opere Pubbliche, formato da 9 sezioni, tra cui quella relativa alle strade e quella relativa a ponti, viadotti e cavalcavia stradali.

Tale banca dati – disponibile sul sito *web* del MIT – sarà popolata da tutti gli enti e le amministrazioni che a qualsiasi titolo gestiscono o detengono dati riferiti ad un'opera pubblica ed ha l'obiettivo di consentire un maggiore controllo delle opere pubbliche durante il loro intero ciclo di vita; controllo inteso sia in termini di monitoraggio sullo stato dell'infrastruttura fisica per la sicurezza dei cittadini e dei trasporti, sia in termini di definizione di un piano di azione in relazione alle priorità di intervento, favorendo la sem-

plificazione, celerità, accuratezza delle attività e tempestività degli interventi manutentivi.

Quanto alle risorse finanziarie, evidenzio in particolare le seguenti.

Il comma 889 della legge di bilancio 2019 ha previsto l'importo di 250 milioni anno per il periodo 2019-2033 a favore delle Province delle Regioni a statuto ordinario per il finanziamento di piani di sicurezza per la manutenzione di strade e scuole. In proposito informo che il 24 gennaio scorso la Conferenza Stato-Città ha sancito l'intesa sullo schema di decreto di riparto dei contributi.

Inoltre, a valere sui fondi di investimento di cui a precedenti leggi di bilancio, è stata prevista l'integrazione di 100 milioni di euro-anno per il quinquennio 2019-2023 alle risorse di 1.620 milioni già previsti dal decreto ministeriale 49 del 2018 per il quinquennio 2019-2023 e destinati alla manutenzione della rete viaria di Province e Città metropolitane delle Regioni a statuto ordinario e delle Regioni Sardegna e Sicilia.

In particolare per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po, il comma 891 ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023.

Infine, il comma 107 prevede che per l'anno 2019 sono assegnati a favore dei

comuni aventi popolazione fino a 20.000 abitanti contribuiti per la realizzazione di investimenti per la messa in sicurezza di scuole, strade, edifici pubblici e patrimonio comunale, nel limite complessivo di 400 milioni di euro; in proposito il Ministero dell'interno segnala che per la provincia di Genova i 64 comuni destinatari di tale beneficio hanno ricevuto complessivamente circa 3,3 milioni di euro.

Aggiungo che, sempre a favore dei comuni, il comma 892 prevede un contributo complessivo di 190 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2033 per la manutenzione di strade, scuole e altre strutture di proprietà comunale.

È quindi forte l'impegno del Governo per la manutenzione e la messa in sicurezza delle opere pubbliche e per la salvaguardia del nostro Paese.

ALLEGATO 2

5-01416 Morassut: Tempi e modalità di demolizione e ricostruzione del viadotto Polcevera a Genova.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, il Governo ha nominato un Commissario straordinario per la ricostruzione del tratto del viadotto Polcevera crollato il 14 agosto 2018, giornata tragica per la città di Genova.

Tale misura è stata introdotta al fine di garantire – in via di urgenza e in deroga alle norme ordinarie – le attività per la demolizione, la rimozione, lo smaltimento e il conferimento in discarica dei materiali di risulta, oltre che per la progettazione, l'affidamento e la ricostruzione dell'infrastruttura e il ripristino del connesso sistema viario.

Il cronoprogramma allegato al contratto sottoscritto dal Commissario straordinario e dalle imprese fissa in 190 giorni il periodo necessario per la demolizione e in 382 giorni quello per la ricostruzione del ponte Morandi.

Come è noto, la demolizione è iniziata il 18 gennaio scorso, anche se di fatto le attività sono già partite il 15 dicembre 2018, mentre i lavori di ricostruzione

partiranno il 31 marzo prossimo, in parallelo all'ultimazione dei lavori di demolizione.

Genova avrà il nuovo ponte per il 15 aprile 2020, termine entro il quale la nuova infrastruttura sarà collaudata e aperta al traffico.

Il dato rilevante che mi preme sottolineare per la sua portata innovativa è che per ogni giorno di ritardo sono previste delle penali salatissime.

Infatti, per il ritardo nell'esecuzione dei lavori di demolizione le imprese saranno costrette a pagare 19 mila euro al giorno, per il ritardo nella consegna della progettazione dell'opera in ogni singola fase è indicata una penale pari a 5 mila euro al giorno e per il ritardo nell'esecuzione dei lavori di ricostruzione sono stati imposti 202 mila euro di sanzione al giorno.

In questo modo siamo certi che, salvo cause di forza maggiore, il cronoprogramma che ho appena illustrato verrà rispettato.

ALLEGATO 3

5-01417 Lucchini: Manutenzione e ammodernamento del tratto veneto della strada statale 47 Valsugana.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce ANAS, il maxitampamento sulla strada statale 47 della Valsugana è stato causato dal fenomeno denominato « gelicidio », che determina la fusione della neve in gocce di pioggia e che, trovando una temperatura più bassa al suolo di 0 gradi o inferiore, gelano a contatto con il suolo formando un velo di ghiaccio trasparente, gergalmente definito « vetrone ». Tale fenomeno risulta compatibile con le condizioni meteo che si sono verificate nella prima mattinata del 14 gennaio scorso, per quanto in quei giorni le previsioni e i bollettini meteo di Arpav e Radarmeteo non preannunciavano precipitazioni, né a carattere nevoso né a carattere di rovescio.

Il personale ANAS è prontamente arrivato sul luogo dell'incidente con 6 mezzi operativi provvedevano alla pulizia del piano viabile e alle attività di spargisale.

Oltre ad ANAS, sul posto sono intervenuti Polizia Municipale di Bassano del Grappa, Carabinieri, Vigili del Fuoco e 118, che hanno provveduto all'assistenza ai feriti e alla rimozione dei veicoli incidentati; le operazioni di assistenza sono state assicurate anche utilizzando la carreggiata direzione Trento, opportunamente chiusa al traffico.

Quanto alle opere di manutenzione e ammodernamento, si lascia agli atti un prospetto riassuntivo degli interventi di manutenzione straordinaria finanziati (*allegato 1*).

Inoltre, in accordo con la Regione Veneto, la società ANAS ha in fase di avvio

la progettazione di una serie di interventi diffusi, da condividere anche con gli enti locali.

Per quel che riguarda, invece, le nuove opere, ANAS informa che il Contratto di Programma 2016-2020 prevede, tra le opere finanziate, l'intervento « Opere di connessione alla variante di Bassano del Grappa, finanziato con Fondo Unico » per l'importo di 38,97 milioni di euro. È in corso la procedura di gara per l'affidamento dei lavori.

Inoltre, il citato Contratto di Programma prevede l'intervento « Messa in sicurezza e adeguamento tratti della SS 47 tra Pove del Grappa e San Nazario, dell'importo di 659,74 milioni di euro, di cui 8 per la progettazione finanziati dal Fondo Sviluppo e Coesione.

In proposito, informo che a novembre 2018 la Regione Veneto ha proposto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la riprogrammazione delle attività progettuali sulla SS47.

In particolare, considerato il citato finanziamento di 8 milioni di euro concesso ad ANAS per la progettazione, la Regione ha proposto che l'attività progettuale venga estesa all'intera tratta della SS47 e non solo al tratto compreso tra San Nazario e Pove del Grappa; ciò proprio al fine di dar luogo a uno studio più ampio sulle problematiche di sicurezza e di fluidità del traffico, così da individuare gli interventi necessari per risolvere le diverse criticità.

La proposta della Regione Veneto è stata condivisa da ANAS e il MIT ha in corso la verifica e la ratifica della variazione presso la Cabina di Regia per il Fondo Sviluppo e Coesione.

SS 33/34/37 - Elenco interventi MP

AREA COMPARTIMENTALE	FINANZIAMENTO	TIPOLOGIA	STATO	STRADA	TITOLO	INVESTIMENTO (MILE)
Veneto	Altri Programmi	Opere complementari	Attivo	SS47, SS50, SS52, SS51, SS50bis var	SS 51, 52 E 47 - PIANO ACCESSIBILITA' CORTINA 2021 - LAVORI DI REALIZZAZIONE IMPIANTI TECNOLOGICI PER IL MONITORAGGIO VIABILITA', OPERE STRADALI E CIVILI (MS/VEI/1742)	0,75
Veneto	Legge di Stabilita' 2014 - Tabella E	Barriere e protezioni	Attivo	SS47 - SS 47 DELLA VALSUGANA	S.S. 47 "della Valsugana" - Lavori di fornitura e posa in opera di barriere di sicurezza in t.s.	1,17
Veneto	C.d.P. 2018	Opere complementari	Attivo	SS47 - SS 47 DELLA VALSUGANA	SS.N.47 DELLA VALSUGANA LAVORI DI RAFFORZAMENTO DELLA SOVRASTRUTTURA STRADALE IN TRATTI SALTUARI	2,50
Veneto	C.d.P. 2019	Opere complementari	Attivo	SS47 - SS 47 DELLA VALSUGANA	SS 47 "DELLA VALSUGANA" DAL KM 40+800 AL KM 72+950- LAVORI DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE MEDIANTE INTERVENTI SULLA PAVIMENTAZIONE IN TRATTI SALTUARI	2,20
Veneto	C.d.P. 2017	Segnaletica	In fase di attivazione	SS52, SS47, SS51, SS53	Lavori di fornitura e posa in opera di segnaletica verticale lungo la SS 51 dal km 24+396 al Km 118+150 la SS 52 dal Km 64+137 al Km 118+150 la SS 47 dal Km 29+950 al Km 73+00, SS 53 dal Km 4+065 al Km 22+260.	0,27
Veneto	C.d.P. 2017	Opere d'arte - Ponti	In fase di attivazione	SS47 - SS 47 DELLA VALSUGANA	SS.N.47 RIPRISTINO STATICO DI OPERE D'ARTE SOSTITUZIONI APPOGGIE E GIUNTI RIFACIMENTO CORDOLI E PROTEZIONI LATERALI IN T.S.	3,53
TOTALE INVESTIMENTI (MILE)						10,43

Per gli interventi su più strade, sono stati considerati solo gli importi dedicati alle tratte in argomento.

ALLEGATO 4

5-01418 Butti: Tempi di riapertura del Ponte San Michele a Paderno d'Adda e realizzazione di infrastrutture alternative di collegamento.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa lo stato dei lavori sul ponte San Michele d'Adda, Rete Ferroviaria Italiana riferisce di aver redatto il progetto definitivo di adeguamento strutturale e funzionale, provvedendo alla verifica e validazione dello stesso ai sensi del decreto legislativo n. 50 del 2016.

Il 22 novembre 2018 è stata bandita apposita gara a procedura ristretta nell'ambito del relativo Sistema di Qualificazione RFI.

La gara, che ha riguardato l'affidamento di appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori, è stata aggiudicata lo scorso 8 gennaio, ma sin da ottobre 2018 erano stati avviati i lavori propedeutici a quelli principali dell'appalto.

In coerenza con quanto previsto dal contratto stipulato a seguito dell'assegnazione della gara d'appalto, la progettazione

esecutiva deve essere predisposta entro la prima decade del mese di aprile 2019.

Quanto alla chiusura del ponte, sempre RFI evidenzia che il 14 settembre 2018 l'ultima verifica strutturale – basata sulla modellazione di calcolo agli elementi finiti ed effettuata con tecnici specializzati – ha mostrato un quadro della situazione del ponte tale da ritenere insufficienti le condizioni di sicurezza del mantenimento in esercizio dell'opera. Da qui il relativo provvedimento di chiusura.

Possibili opere alternative sono state valutate con tutti gli enti coinvolti, ma le varie ipotesi – ad esempio un ponte di barche – hanno evidenziato che le tempistiche necessarie per gli *iter* autorizzativi e per la realizzazione non avrebbero comunque anticipato la riapertura al traffico veicolare.