

VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-05690 Lucchini: Tempi per l'effettivo trasferimento ad Anas di alcune tratte stradali, con particolare riferimento alla SS617-Bronese e al ponte della Becca	67
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	71
5-05686 Plangger: Piena operatività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) anche ai fini del monitoraggio e della messa in sicurezza della rete stradale e autostradale del Paese	67
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	72
5-05687 Foti: Modalità di ricostruzione del ponte Lenzino (PC)	67
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	73
5-05688 Pezzopane: Stato di emanazione degli atti attuativi del codice dei contratti pubblici .	68
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	74
5-05689 Zolezzi: Intervento finanziario dello Stato nella realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova e sua valutazione alla luce delle infrastrutture preesistenti	69
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	76
5-05691 Mazzetti: Interventi di messa in sicurezza della strada statale 12 dell'Abetone e del Brennero, anche attraverso la realizzazione di due ponti sul Serchio	69
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	77

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 8 aprile 2021. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 13.25.

Alessia ROTTA, *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.

L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 135-ter del Regolamento, aventi ad oggetto questioni di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Ricorda 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.

Avverte che, concordi i presentatori, verrà anticipato lo svolgimento dell'interrogazione a firma della collega Lucchini per

improrogabili impegni istituzionali di quest'ultima.

5-05690 Lucchini: Tempi per l'effettivo trasferimento ad Anas di alcune tratte stradali, con particolare riferimento alla SS617-Bronese e al ponte della Becca.

Elena LUCCHINI (LEGA), illustra l'interrogazione in titolo.

Il Viceministro Alessandro MORELLI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Elena LUCCHINI (LEGA), replicando, ringrazia il viceministro per le informazioni fornite e per aver dato un quadro chiaro e aggiornato, con tempi certi, sul passaggio ad Anas delle strade che sono diventate di sua competenza per effetto dei citati DPCM, con particolare riguardo alla strada statale Bronese e al ponte della Becca. La sostituzione di quest'ultimo con un nuovo ponte rappresenta infatti un'opera attesa da molti anni, che permetterà di risolvere i disagi arrecati dalla chiusura temporanea, anche ai mezzi pesanti, del vecchio ponte, eliminando i problemi recati ai cittadini del territorio e azzerando i forti danni all'economia dell'intera provincia.

5-05686 Plangger: Piena operatività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) anche ai fini del monitoraggio e della messa in sicurezza della rete stradale e autostradale del Paese.

Manuela GAGLIARDI (MISTO-C!-PP) tiene preliminarmente a ringraziare gli uffici della Camera e del Ministero per aver permesso lo svolgimento dell'interrogazione, tardivamente presentata a causa di un piccolo disguido che si era generato nella giornata di ieri.

Illustra, quindi, l'interrogazione in titolo.

Il Viceministro Alessandro MORELLI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Manuela GAGLIARDI (MISTO-C!-PP), replicando, ringrazia il viceministro per la risposta fornita, esprimendo sorpresa per le affermazioni di piena operatività della Agenzia quando in organico è presente solo il 30 per cento del personale previsto, significativamente meno di quanto atteso. Rammenta che l'attuale direttore ha dichiarato che «è impensabile, con queste risorse, operare un controllo capillare sul campo» e che per controllare ogni chilometro della rete ferroviaria e viaria «occorrerebbe un esercito».

Nella risposta il rappresentante del Governo ha correttamente evidenziato quella parte di controlli che viene esercitata sul sistema ferroviario, che tuttavia esisteva già ed era posta in capo alla precedente agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. La caratteristica della nuova Agenzia, l'Ansfisa, è quella di avere, nell'ambito delle proprie competenze, anche il controllo sulla rete viaria, che nei fatti non risulta operativo.

Ricorda a tutti il grande lavoro occorso per portare a termine la costituzione dell'Agenzia e chiede pertanto al Governo uno sforzo ulteriore volto a garantire la sicurezza dei cittadini, messa a rischio dai continui eventi avversi, come quello occorso ad Albiano esattamente un anno fa. Ritiene che una parte delle risorse del *recovery fund* possano servire a digitalizzare i processi o a mettere in campo strumenti che meglio permettano alla Ansfisa di poter funzionare e invita pertanto il Governo ad intraprendere le opportune iniziative per garantire la sua piena e concreta operatività.

5-05687 Foti: Modalità di ricostruzione del ponte Lenzino (PC).

Tommaso FOTI (FDI), illustra l'interrogazione in titolo, che replica un'interrogazione precedente presentata ad un rappresentante del precedente Governo, chiedendo in particolare notizie riguardo alla nomina di un commissario, preannunciata dalla ministra De Micheli lo scorso 3 ottobre.

Il Viceministro Alessandro MORELLI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Tommaso FOTI (FDI), replicando, ringrazia il viceministro per la risposta nella quale si ripercorrono gli elementi già noti che caratterizzano il testo dell'interrogazione. Richiama la dichiarazione della ex ministra de Micheli sulla assicurazione datale riguardo alla costituzione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri di un comitato interministeriale ai sensi dell'articolo 5, comma 2 della legge n. 400 del 1998, qualora ci fosse stato dissenso tra i due ministeri competenti, che tuttavia non pare esserci.

Intende infatti che ANAS abbia agito secondo un parere vincolante della Sovrintendenza, che ha prospettato una soluzione condivisa dalla ex ministra de Micheli.

Sottolinea tuttavia che quella asseverata è un'operazione illogica, essendo il tracciato prescelto costellato di curve pericolose, di cui quella di entrata addirittura ad angolo retto. Per tale ragione si è costituito un comitato di sindaci e cittadini della Alta Val trebbia, che ha ipotizzato una diversa soluzione, tra l'altro significativamente meno costosa, che a suo giudizio varrebbe la pena prendere in considerazione.

Invita pertanto il Governo a confrontarsi con la Soprintendenza in modo serrato affinché si pervenga alla soluzione più sicura oltre che economicamente più adeguata per la ricostruzione del ponte Lenzino.

5-05688 Pezzopane: Stato di emanazione degli atti attuativi del codice dei contratti pubblici.

Graziano DELRIO (PD), in qualità di confermatario, illustra l'interrogazione in titolo, che tratta un tema all'ordine del giorno del dibattito pubblico, essendo ricorrente la richiesta di un superamento del codice dei contratti pubblici per il suo cattivo funzionamento. Tiene a ricordare che la scelta effettuata a suo tempo di adottare un codice dei contratti pubblici, di soli 217 articoli e privo di regolamento essendosi preferito lo strumento più snello

delle linee guida, è stata dettata dalla volontà di sostituire – in ottemperanza alle direttive europee che hanno imposto una semplificazione – un precedente codice composto, con il regolamento attuativo, da più di 600 articoli e oltre 1500 commi. Intende pertanto comprendere se sia la mancata attuazione del codice in alcune sue fondamentali parti ad impedirne un pieno funzionamento. Osserva, infatti, che esso ha invece prodotto eccellenti risultati in quegli ambiti che hanno visto l'emanazione dei decreti attuativi, come ad esempio la progettazione e l'emanazione di alcuni tipi di bando, come dimostrato dalla maggiore quantità e qualità della progettazione e dall'aumento del numero dei bandi.

Il Viceministro Alessandro MORELLI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato, depositando altresì un documento che dà conto dell'elenco dei provvedimenti adottati (*vedi allegato 4*).

Graziano DELRIO (PD), riservandosi di verificare quanto riportato nel documento depositato dal Viceministro Morelli, osserva che nella risposta sono stati citati alcuni decreti attuativi relativi a settori fondamentali per la valutazione del funzionamento del codice come, ad esempio, la qualificazione delle stazioni appaltanti e la digitalizzazione.

Ricorda che il vigente codice ha introdotto per la prima volta in Italia l'obbligatorietà della progettazione attraverso il BIM (*building innovation modeling*), rendendola completamente digitale, nonché il regolamento per le concessionarie autostradali, mai previsto prima.

Visti i dati pubblicati nella banca dati dell'ANAC, invita il Governo a proseguire nell'emanazione dei decreti previsti dal codice, per dare pieno compimento ad una riforma che in Europa sta funzionando. Unico elemento di perplessità, sul quale manifesta il proprio dissenso, è la scelta del governo Conte I di tornare alla fonte normativa regolamentare, e auspica quindi che l'obiettivo di semplificazione venga rag-

giunto allo stesso modo e non si aggiungano ulteriori norme che poi necessitano di interpretazione.

5-05689 Zolezzi: Intervento finanziario dello Stato nella realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova e sua valutazione alla luce delle infrastrutture preesistenti.

Alberto ZOLEZZI (M5S) illustra l'interrogazione in titolo, mettendo in rilievo le criticità conseguenti alle richieste di alcuni enti locali di una modifica progettuale ferroviaria per renderlo compatibile con il progetto autostradale.

Il Viceministro Alessandro MORELLI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Alberto ZOLEZZI (M5S), replicando, osserva che il progetto della autostrada, oltre alla insostenibilità finanziaria, non essendo al momento finanziamenti, è caratterizzata anche una insostenibilità ambientale, dovendosi adeguare ai rilievi mossi dalla VIA ministeriale nella tratta dei comuni di Curtatone e Castelluccio, in provincia di Mantova. La modifica del progetto ferroviario potrebbe causare problemi sia di carattere contabile, con un conseguente ipotetico rilievo da parte della Corte dei conti, sia per le regole stringenti dettate dal *recovery fund*, che impone che i finanziamenti debbano avere determinate caratteristiche.

Si tratta di una zona in cui ci sono quasi mille decessi annui per il mancato rispetto delle norme sulla qualità dell'aria e si stupisce di come si insista su un progetto autostradale dal momento che la circolazione su gomma produce sedici volte le quantità di ossido di azoto rispetto a quella su rotaia. La tratta ferroviaria a singolo binario è utilizzata da numerosi passeggeri e si potrebbero far viaggiare su rotaia anche le merci se la tratta fosse agibile, aumentando il numero dei treni giornalieri, puntando quindi su una accelerazione del progetto ferroviario. Studi effettuati dimostrano che la domanda è scarsa per giustificare il progetto autostradale.

Il progetto autostradale prevede inoltre l'impermeabilizzazione di oltre 1500 ettari di zone agricole, motivo per il quale molte aziende agricole hanno già fatto ricorso. Invita pertanto il Governo a valutare con attenzione la modifica del progetto ferroviario che lo renderebbe più costoso per il solo fatto di doversi adeguare ad una autostrada che a suo giudizio non ci sarà mai.

5-05691 Mazzetti: Interventi di messa in sicurezza della strada statale 12 dell'Abetone e del Brennero, anche attraverso la realizzazione di due ponti sul Serchio.

Erica MAZZETTI (FI), illustra l'interrogazione in titolo.

Il Viceministro Alessandro MORELLI, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Erica MAZZETTI (FI), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta ad una interrogazione che ha l'obiettivo di trovare una soluzione efficace per i territori attraversati dalla SS12, che a suo giudizio è rappresentata dalla messa in sicurezza strutturale di tutta la zona interessata, in quanto condizioni meteo avverse, anche non gravissime, determinano situazioni franose che obbligano gli enti a chiudere alcuni tratti di strada, con la conseguenza di allungare di molto il percorso dei cittadini per motivi di lavoro, scolastici e per le quotidiane attività.

Rileva che l'area oggetto dell'interrogazione è limitrofa a quella interessata dal crollo del ponte di Albiano e pertanto ritiene indispensabile effettuare un particolare monitoraggio e realizzare un ripristino che tenga conto sin dalla fase progettuale della necessità di prevenire i problemi che finora si sono determinati.

I comuni del territorio, con la consulenza di tecnici specializzati, avevano quindi ipotizzato la realizzazione di due ponti sul Serchio, come previsto anche dal piano strutturale intercomunale, in quanto le barriere citate nella risposta del Viceministro

seppur importanti non risolvono il problema e non affrontano le criticità conseguenti al rischio idrogeologico. Invita, pertanto, il Governo, anche sulla scorta della dichiarazione del Ministro di voler intervenire sul sistema viario, a valutare con attenzione le aree oggetto dell'interrogazione, verificando contestualmente la possibilità

di realizzare i due ponti richiesti dai sindaci dei territori.

Alessia ROTTA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.

ALLEGATO 1

5-05690 Lucchini: Tempi per l'effettivo trasferimento ad Anas di alcune tratte stradali, con particolare riferimento alla SS617-Bronese e al ponte della Becca.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Preliminarmente, evidenzio che, per effetto dei provvedimenti adottati a partire dal 2018 e recanti il trasferimento ad ANAS di parte della rete viaria gestita dagli enti territoriali, il totale della rete in gestione ANAS supererà i 32.000 chilometri.

In esecuzione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2019, evidenzio che, nella giornata di ieri, è stata effettuata la consegna di 872 km da parte della Regione Emilia-Romagna.

Seguiranno, nei prossimi giorni, la consegna di 1.000 km da parte del Piemonte, di 1.075 km da parte della Lombardia e di 39 km da parte della Toscana, che ha già provveduto a trasferire ad ANAS, nel 2018, 573 km della propria rete viaria.

ANAS ha comunicato che tutte le operazioni di trasferimento si concluderanno entro il corrente mese, ivi comprese quelle relative alla strada statale 617 Bronese.

In conseguenza di detti trasferimenti, ANAS potrà procedere all'inserimento di altri 1.300 ponti nel *Bridge Management System* ovvero nel programma di monitoraggio e ispezioni periodiche.

Sulla base delle prescrizioni contenute nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 18 aprile 2019, ANAS ha svolto in via preventiva sulla rete trasferita, in attuazione del decreto del Presidente del

Consiglio dei ministri del 2019, una *due diligence* infrastrutturale, finalizzata alla verifica della presenza di eventuali criticità per la sicurezza e dello stato di conservazione e di funzionalità delle strutture, inclusi ponti, viadotti e gallerie.

Detta attività ispettiva, completata nel mese di marzo 2021, ha consentito di acquisire una specifica conoscenza degli *asset* stradali e procedere all'avvio di una programmazione degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle tratte trasferite.

Nell'ambito del Contratto di Programma, sono previste risorse pari a 1,1 miliardi di euro dedicati al finanziamento delle attività afferenti le strade trasferite ad ANAS, nonché risorse per la realizzazione di nuovi ponti sul Po, in corrispondenza degli interventi stradali, tra cui quello presso Casalmaggiore e il ponte della Becca. Interventi, questi ultimi, rispetto ai quali auspico un celere avvio e realizzazione.

Per quanto concerne il tronco stradale Padova-Cittadella della strada provinciale 47 Valsugana, stando a quanto riferito da ANAS, mi preme evidenziare che esso non è rientrato nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 2019 per mancanza di assenso della Provincia di Padova.

ALLEGATO 2

5-05686 Plangger: Piena operatività dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) anche ai fini del monitoraggio e della messa in sicurezza della rete stradale e autostradale del Paese.

TESTO DELLA RISPOSTA

Relativamente ai provvedimenti da adottare per dare piena attuazione alle disposizioni di cui all’articolo 12 del decreto-legge Genova (decreto-legge n. 109 del 2018) riguardanti l’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) ricordo preliminarmente che, nella *Gazzetta Ufficiale* del 16 aprile 2020, sono stati pubblicati il decreto 28 gennaio 2020, n. 24, contenente lo Statuto dell’ANSFISA e il decreto 13 febbraio 2020, n. 25, contenente il Regolamento di amministrazione dell’ANSFISA.

Entrambi i decreti sono entrati in vigore il 1° maggio 2020.

Oltre ai predetti decreti, all’attualità è stato istituito il Comitato direttivo, sono stati nominati il Direttore dell’Agenzia, il Collegio dei Revisori dei conti e i Dirigenti generali che guidano le due Direzioni (una per la sicurezza ferroviaria e l’altra per la

sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, sicurezza delle gallerie e dei sistemi di trasporto rapido di massa).

A partire dal 30 novembre 2020, a seguito della registrazione da parte della Corte dei conti del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 novembre 2020 di istituzione del Comitato Direttivo di ANSFISA, l’Agenzia è pienamente operativa.

Attualmente, l’Agenzia può contare su 161 unità, cui si aggiungeranno quelle selezionate mediante la procedura pubblica già espletata per l’individuazione di 61 unità tra il personale già in servizio presso altre pubbliche amministrazioni e quelle reclutate mediante i concorsi pubblici per personale di livello dirigenziale e non che l’Agenzia è autorizzata a bandire, in forza del citato articolo 12 del decreto-legge, per la copertura della propria intera dotazione organica.

ALLEGATO 3

5-05687 Foti: Modalità di ricostruzione del ponte Lenzino (PC).**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al provvedimento di nomina del commissario per la realizzazione del ponte Lenzino, è noto che nello scorso mese di marzo le commissioni parlamentari hanno reso il proprio parere sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali, tra cui quello relativo alla realizzazione di detto ponte, sottoposti a commissariamento ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 32/2019.

Quanto al progetto del ponte definitivo – che sarà costruito mantenendo il tracciato esistente – ANAS conferma di aver avviato le attività progettuali attenendosi al parere vincolante della Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le province di Parma e Piacenza.

In particolare, dopo aver rimosso le macerie, il progetto prevede un restauro delle spalle, dell'arcata e delle due pile esistenti.

Si prevede inoltre la realizzazione di una nuova pila centrale che, come il nuovo impalcato, dovrebbe avere continuità con l'opera esistente al fine di mitigare l'impatto paesaggistico e valorizzare il manufatto esistente.

L'attuale cronoprogramma per l'opera, con un investimento di circa 21 milioni di euro, prevede, come ricordato nell'atto di sindacato, la conclusione degli *iter* di progettazione e approvazione a febbraio 2022 e la conclusione dei lavori a marzo 2023.

Rappresento, poi, che l'ultimazione dei lavori di realizzazione del ponte provvisorio al km 78,250 della strada statale 45 di Val Trebbia è prevista per il prossimo mese di maggio.

Ci tengo, in fine, ad esprimere l'attenzione mia e del Ministero rispetto agli interventi che riguardano il Ponte di Lenzino e alle relative scelte progettuali.

ALLEGATO 4

5-05688 Pezzopane: Stato di emanazione degli atti attuativi del codice dei contratti pubblici.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai provvedimenti attuativi previsti dal Codice appalti, rappresento che sono stati adottati 15 decreti ministeriali e 8 provvedimenti di competenza dell'ANAC.

In relazione al contenuto di detti provvedimenti, deposito agli atti della Commissione l'elenco recante l'indicazione degli estremi del provvedimento e della disposizione di riferimento del Codice.

Quanto ai provvedimenti ancora da adottare, risultano in fase istruttoria:

1) il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri previsto dall'articolo 37, comma 5, per l'individuazione degli ambiti territoriali di riferimento in applicazione dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza, e stabiliti i criteri e le modalità per la costituzione delle centrali di committenza in forma di aggregazione di comuni non capoluogo di provincia;

2) il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previsto dall'articolo 38, comma 2, e relativo ai requisiti tecnico-organizzativi per la qualificazione delle stazioni appaltanti;

3) il decreto del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, previsto dall'articolo 44, comma 1, per la definizione delle modalità di digitalizzazione delle procedure di tutti i contratti pubblici, anche attraverso l'interconnessione per interoperabilità dei dati delle pubbliche amministrazioni;

4) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previsto dall'articolo 81, comma 2, per la disciplina della Banca Dati Nazionale degli Operatori Economici (BDOE);

5) il decreto previsto dall'articolo 83, comma 2, relativo alla disciplina del sistema di qualificazione degli operatori economici, il cui contenuto verrà recepito in seno al Regolamento unico di attuazione del Codice dei contratti, previsto dall'articolo 216, comma 21-*octies*;

6) il decreto del Ministro della difesa previsto dall'articolo 159, comma 4, per lo svolgimento le attività di competenza del Ministero.

In relazione ai provvedimenti in istruttoria, evidenzio che l'allungamento dei tempi di adozione di alcuni di essi è da ascrivere a difficoltà di natura applicativa, per il cui superamento si sono resi necessari interventi correttivi, come da ultimo operati, a titolo esemplificativo, con riguardo all'articolo 38 del Codice con il decreto-legge n. 76 del 2020.

Quanto al Regolamento unico previsto dall'articolo 216, comma 21-*octies*, rappresento che la sua adozione è finalizzata ad una sistematizzazione della normativa di secondo livello, nei limiti consentiti dalla fonte di rango primario, consentendo, anche attraverso l'abrogazione di 4 linee guida ANAC e 3 decreti ministeriali, di disporre di un *corpus* organico al pari di quello recato dal previgente decreto del Presidente della Repubblica n. 207 del 2010.

Nelle prossime settimane, gli uffici del Ministero provvederanno all'inoltro dello schema di Regolamento al Ministero dell'economia e delle finanze per l'espressione del concerto, nonché all'acquisizione dei pareri della Conferenza Stato-Regioni e del Consiglio di Stato.

ELENCO PROVVEDIMENTI ADOTTATI

1) decreto MIT 16 gennaio 2018, in attuazione dell'articolo 21, comma 8;

2) decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, in attuazione dell'articolo 22, comma 2;

3) decreto MIT 1° dicembre 2017, in attuazione dell'articolo 23, comma 13;

4) decreto MIT 2 dicembre 2016, ai sensi dell'articolo 24, comma 2;

5) linee guida ANAC n. 1;

6) decreto Min. Giustizia 17 giugno 2016, ai sensi dell'articolo 24, comma 8;

7) linee guida ANAC n. 3, in attuazione dell'articolo 31, comma 5;

8) linee guida ANAC n. 4, in attuazione dell'articolo 36, comma 7;

9) decreto MIT 2 dicembre 2016, in attuazione dell'articolo 73, comma 4;

10) decreto MIT 12 febbraio 2018, in attuazione dell'articolo 77, comma 10;

11) linee guida ANAC n. 5, ai sensi dell'articolo 78, comma 1;

12) decreto MIT 10 novembre 2016, ai sensi dell'articolo 89, comma 11;

13) decreto MISE 19 gennaio 2018, ai sensi dell'articolo 103, comma 9;

14) decreto MIT 7 marzo 2018, in attuazione dell'articolo 111, comma 1;

15) decreto MISE 7 giugno 2017, in attuazione dell'articolo 144, comma 5;

16) decreto MIBACT 22 agosto 2017, in attuazione degli articoli 146, comma 4, 147, commi 1 e 2, e 150, comma 2;

17) linee guida ANAC n. 9, attuative dell'articolo 181, comma 4;

18) linee guida ANAC n. 7, in attuazione dell'articolo 192, comma 1;

19) decreto MIT 7 dicembre 2017, in attuazione dell'articolo 196, comma 2;

20) decreto Min. INT. 21 marzo 2017, ai sensi dell'articolo 203, comma 1;

21) decreto MIT 31 gennaio 2018, in attuazione dell'articolo 209, comma 16;

22) delibera ANAC 13 giugno 2018, in attuazione dell'articolo 211, comma 1-*quater*;

23) delibera ANAC 6 giugno 2018, in attuazione dell'articolo 213, comma 10.

ALLEGATO 5

5-05689 Zolezzi: Intervento finanziario dello Stato nella realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova e sua valutazione alla luce delle infrastrutture preesistenti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, il collegamento viario Cremona-Mantova è un'autostrada regionale di competenza della Regione Lombardia.

In base al progetto preliminare, l'opera:

si sviluppa su due tratte: Cremona-Tornata e Marcaria-Mantova sud, per un totale di 60 km;

è inserita nella programmazione regionale;

ha un tracciato vincolato definito dalla Conferenza dei Servizi svolta dalla Regione Lombardia e dalla procedura di Valutazione Impatto Ambientale nazionale.

Il progetto definitivo dell'autostrada, recentemente aggiornato, non è stato ancora approvato per ragioni afferenti la sostenibilità del relativo Piano economico finanziario.

Quanto al progetto di raddoppio ferroviario, ricordato nell'atto di sindacato, l'esigenza di coordinamento con il collegamento autostradale riguarda, in particolare, l'affiancamento e le opere trasversali, insistendo entrambi gli interventi progettati sul medesimo corridoio infrastrutturale.

ALLEGATO 6

5-05691 Mazzetti: Interventi di messa in sicurezza della strada statale 12 dell'Abetone e del Brennero, anche attraverso la realizzazione di due ponti sul Serchio.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento agli interventi nell'atto di sindacato ed afferenti la rete di competenza ANAS, segnalo quanto segue.

A partire dal mese di dicembre 2020, la S.S. 12 dell'Abetone e del Brennero, nel comune di Borgo a Mozzano in provincia di Lucca, è stata chiusa per il cedimento del corpo stradale causato dalla piena del fiume Serchio ed a seguito di due ulteriori eventi franosi che hanno interessato la zona a monte dell'infrastruttura e che hanno riversato complessivamente sul piano viabile circa seimila metri cubi di materiale roccioso.

ANAS ha comunicato di essere intervenuta, dapprima, con lavori di somma urgenza per il ripristino del corpo stradale in frana nel tratto compreso tra il km 45+770 ed il km 45+790 e di aver, successivamente, affidato i lavori per la messa in sicurezza della viabilità stradale, mediante il ripristino ed integrazione delle opere di protezione dalla caduta massi, dalle pendici/scarpate stradali di monte, ubicate tra il km 45+000 (circa) ed il km 45+400 (circa), per una spesa complessiva di circa 900 mila euro.

Le lavorazioni sono state completate lo scorso 22 marzo e ANAS ha riaperto la

strada a senso unico alternato tra il km 45+000 ed il km 45+700, consentendo alla società Terna l'esecuzione dei lavori per la messa in sicurezza dell'elettrodotto, parimenti interessato dal movimento franoso.

Sono attualmente in corso i lavori di manutenzione programmata per il rafforzamento corticale e messa in sicurezza delle pendici rocciose mediante nuova installazione e la sostituzione di reti corticali e barriere paramassi tra il km 45+245 ed il km 45+370 per un importo di circa euro 800.000.

L'ultimazione di detti interventi è prevista per il prossimo mese di agosto.

Inoltre, entro il mese di giugno 2021, ANAS prevede di ultimare la progettazione di ulteriori interventi di bonifica dei dissesti idrogeologici per la messa in sicurezza della carreggiata stradale e l'installazione di nuove barriere di protezione, dal km 40+000 al km 47+000, con la realizzazione di opere di protezione spondale per la regimentazione delle acque in alveo al fiume Serchio, già inseriti e finanziati dal vigente Contratto di Programma.

L'esecuzione degli interventi progettati avverrà mediante l'attivazione di un accordo quadro già appaltato.