

41.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

La Camera,

premesso che:

nella tarda mattinata del 14 agosto 2018, sul tratto autostradale A10 Genova-Ventimiglia, ha avuto luogo il crollo di una campata del viadotto Polcevera, noto come Ponte Morandi, infrastruttura varata nel 1967, di importanza strategica per i collegamenti tra il levante e il ponente ligure;

il cedimento della struttura ha coinvolto il pilone di sostegno centrale del viadotto, unitamente a circa 260 metri di carreggiata autostradale, crollati sull'area sottostante, interessata dalla presenza di capannoni industriali, nonché di tratti di viabilità cittadina e ferroviaria, anche di collegamento con l'area portuale;

questa tragedia, in cui hanno perso la vita 43 persone, è la dimostrazione più evidente della impellente necessità di ripensare, con ferma intransigenza, il complessivo sistema di gestione delle autostrade;

giòva ricordare che in Italia la rete autostradale assentita in concessione dal

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si estende per circa 6.000 km ed è gestita da 22 società con 25 rapporti concessori regolati da apposite convenzioni. La rete autostradale di libera circolazione è invece rappresentata dalle tratte gestite direttamente da ANAS s.p.a. per un'estensione di 953,8 km;

accorpendo le concessioni in base ai gruppi che esercitano il controllo economico sulle stesse, emergono due grandi aggregati imprenditoriali: il gruppo Atlantia (3.020 km), che comprende Autostrade per l'Italia e che controlla sostanzialmente circa metà della rete a pedaggio, e il gruppo Gavio (1.212,1 km), che ne controlla il 20 per cento. La parte residua è divisa invece tra società che sono spesso controllate da enti pubblici locali o concessionari minori (1.657,8 km); - in applicazione alle norme introdotte nel corso della XV legislatura improntate al cosiddetto « federalismo infrastrutturale » (articolo 3-ter del decreto-legge n. 135 del 2009) sono state costituite società partecipate da ANAS s.p.a. e Regioni, con funzioni di soggetto concedente per la realizzazione di nuove tratte. È il caso di CAL s.p.a. (Concessioni Autostradali Lombarde) concedente per le società BreBeMi (Brescia-Bergamo-Milano), Pedemontana e TEEM (Tangenziale est esterna di Milano);

attualmente nel settore incidono sei tipi di convenzione, alle quali corrispondono sei diversi sistemi tariffari;

la società Autostrade per l'Italia S.p.A. è attualmente concessionaria della rete autostradale per un'estensione complessiva di 2.857 km;

il viadotto Polcevera è parte di tale rete ed è assentito in concessione alla società Autostrade per l'Italia in forza della Convenzione di concessione sottoscritta in data 4 agosto 1997 che ha fissato la scadenza della concessione al 31 dicembre 2038, ad oggi non modificata, e delle successive integrazioni intervenute con Convenzioni aggiuntive del 15 gennaio 1998, 29 marzo 1999, 21 maggio 1999, 23

dicembre 2002, nonché con la Convenzione Unica sottoscritta il 12 ottobre 2007, diventata efficace l'8 giugno 2008, e l'atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 24 dicembre 2013, diventato efficace il 29 maggio 2014;

nel condividere i contenuti di quanto dichiarato dal Ministro Toninelli nel corso dell'audizione del 27 agosto 2018 presso le competenti Commissioni riunite di Camera e Senato, si valuta molto favorevolmente la scelta di pubblicare sul sito *web* del Ministero le convenzioni autostradali comprensive di tutti gli allegati e del Piano finanziario; atti che sono rimasti per anni inspiegabilmente inaccessibili alla vista e al controllo dell'opinione pubblica e che la stessa Società Autostrade per l'Italia ha infine pubblicato pur dopo aver diffidato il Ministero a non effettuare proprio tale pubblicazione, nel solco di una più generale tendenza delle società concessionarie volta, a parere dei firmatari del presente atto, ad alimentare contenzioso -, spesso in modo del tutto strumentale - per porre sotto pressione i funzionari pubblici o comunque per ostacolare la piena attuazione del principio legislativamente previsto di trasparenza. Un principio istituzionale questo della più grande importanza perché costituzionalmente protetto e di precondizione per l'effettiva attuazione dei diritti civili, politici e sociali, nonché parte integrante del principio di un'amministrazione sana e al servizio dei cittadini;

è, pertanto, urgente ricominciare a programmare gli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle nostre infrastrutture per evitare che eventi di questo genere si verificino nuovamente e per garantire ai cittadini comodità ed efficienza dei trasporti;

ferme restando le eventuali responsabilità da accertare in ogni sede competente, i fatti accaduti hanno clamorosamente dimostrato che il Concessionario, avendo in custodia il Ponte, non ha saputo assicurarne la necessaria integrità;

appare pertanto doveroso valutare l'opportunità affidare la ricostruzione del ponte Morandi ad una azienda pubblica, ma soprattutto occorre prioritariamente esigere dalla società concessionaria il pronto adempimento degli obblighi convenzionali su di essa incombenti circa il ripristino della funzionalità dell'infrastruttura;

è evidente come la gestione di Autostrade per l'Italia s.p.a. è stata contrassegnata da opacità, manutenzione insufficiente, obiettivo squilibrio tra interesse pubblico e interesse privato con conseguente eccessivo incremento delle tariffe autostradali;

al contempo appare evidente come con riguardo ad una infrastruttura di tale rilevanza strategica, l'interesse pubblico coincida con ben altro: massima tutela della sicurezza e dell'efficienza della rete con una massimizzazione degli investimenti nel settore, contenimento dei pedaggi a carico degli utenti, rimanendo il perseguimento del profitto un valore estraneo a queste logiche;

risulta pertanto necessario, per il perseguimento degli obiettivi sopra illustrati, individuare uno specifico soggetto giuridico per una attività di controllo tecnico-ispettivo più stringente e profonda della ordinaria attività di vigilanza spettante al concedente;

il cedimento del viadotto ha interessato un'area di prossimità contrassegnata dalla presenza di alcuni edifici, sia di civile abitazione sia destinati ad attività economica, che sono stati tempestivamente evacuati, nell'attesa di accertare lo stato di pericolo della zona ed è pertanto imprescindibile risolvere nel più breve tempo possibile — e comunque entro il 30 novembre prossimo — la sistemazione in alloggi delle persone sfollate, che ammontano a 566,

impegna il Governo:

1) a verificare se, in relazione al rapporto di concessione con Autostrade

per l'Italia s.p.a., vi siano gli estremi per la revisione, la revoca o la risoluzione della concessione, in relazione sia all'oggettivo difetto di buona custodia, testimoniato dal collasso del ponte Morandi, che in relazione alle risultanze della Commissione ispettiva istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché degli accertamenti medio tempore compiuti dall'autorità giudiziaria;

2) a valutare, ferma restando la salvaguardia della funzionalità delle infrastrutture nel periodo transitorio, ogni implicazione in merito all'opportunità di affidare la ricostruzione del ponte Morandi ad un soggetto a prevalente o totale partecipazione pubblica, riconoscendo comunque prioritariamente un obbligo di partecipazione degli oneri relativi alla medesima ricostruzione in capo alla società concessionaria;

3) a valutare la possibilità di individuare un soggetto a prevalente o totale partecipazione pubblica subentrante nel rapporto concessorio, ferma restando la salvaguardia della funzionalità delle infrastrutture nel periodo transitorio;

4) a promuovere il coinvolgimento delle aziende operanti nel territorio di Genova nella ricostruzione del viadotto Morandi, ponendo in essere ogni utile iniziativa, anche al fine di assicurare che la ricostruzione avvenga in tempi non superiori ad un anno e garantendo anche un incisivo controllo dello Stato sia sul processo di ricostruzione che sulla manutenzione autostradale;

5) a verificare, per quanto di competenza, la regolarità delle procedure che hanno condotto alla stipula dei contratti concessori e se i contenuti di questi ultimi non configurino responsabilità, soprattutto da un punto di vista contabile, in capo ai soggetti che li hanno stipulati, sottoponendo al giudizio della Corte dei conti tutti gli atti utili per tale accertamento;

6) ad adottare ogni utile provvedimento volto a garantire la trasparenza delle procedure di ispezione e controllo

delle infrastrutture stradali e di collaudo degli interventi realizzati, disponendo altresì rinnovati collaudi o verifiche in ordine al mantenimento dei requisiti di sicurezza delle opere;

7) ad assumere iniziative volte a potenziare le funzioni pubbliche di vigilanza e controllo delle infrastrutture stradali, aumentando le risorse riferibili al funzionamento della Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali e avvalendosi di personale in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento degli incarichi, garantendo neutralità e imparzialità di giudizio, senza attenuare in alcun modo l'autonoma responsabilità del soggetto concessionario;

8) a valutare la costituzione di una struttura appositamente dedicata che possa utilmente effettuare le occorrenti attività di verifica e controllo su tutte le infrastrutture di mobilità e collegamento;

9) ad allestire una banca dati, a livello centrale, che possa acquisire tutte le informazioni riguardanti lo stato e la manutenzione di tutte le nostre infrastrutture, certificando altresì, per ognuna di esse, l'intervento di manutenzione da ultimo adottato, nonché quelli in programma, così da poter operare tempestivamente nella segnalazione degli interventi di riammodernamento del nostro patrimonio infrastrutturale, secondo un preciso ordine gerarchico di importanza e di urgenza;

10) a garantire tempestivamente e comunque non oltre il prossimo 30 novembre a tutti i cittadini che hanno dovuto lasciare le proprie abitazioni a causa del crollo del ponte Morandi una sistemazione dignitosa, individuando anche idonee forme di aiuto in ordine alle rate dei mutui che molte famiglie sono costrette a pagare;

11) ad aiutare le imprese operanti nell'area del crollo del ponte a riprendere i cicli produttivi, prevedendo forme di agevolazione fiscale o incentivi di altro tipo;

12) a porre in essere, nelle more della ricostruzione del ponte, ogni iniziativa possibile per agevolare la viabilità dell'area metropolitana genovese, così gravemente lesa dal collasso del ponte Morandi;

13) a predisporre uno specifico e straordinario piano per la mobilità urbana ed extra urbana nella città di Genova al fine di ottenere una rete integrata dei mezzi di trasporto dalla strada al ferro, al mare;

14) a riattivare pienamente, in sinergia con tutte le autorità locali competenti e anche al fine di mantenere i livelli occupazionali, i flussi economici e imprenditoriali collegati al porto di Genova, prevedendo sistemi efficienti di accesso privilegiato all'area portuale col mantenimento di elevati standard di sicurezza.

(6-00014)

« D'Uva, Molinari ».