



## *Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **AUDIZIONE**

**sul crollo del viadotto di Albiano sul fiume Magra e sulle ripercussioni per la viabilità locale**

**Mercoledì 6 maggio, Commissioni riunite VIII e IX**

(Nuova Aula Gruppi Via Campo Marzio 78- obbligo mascherina)

#### **Crollo del Ponte di Albiano sul fiume Magra**

L'8 aprile 2020, non appena sono venuta a conoscenza del crollo del ponte di Albiano, sul Fiume Magra, che collega l'abitato di Santo Stefano di Magra (SP) con Albiano (MC), ho interessato ANAS, al fine di acquisire tutti gli elementi conoscitivi sull'accaduto.

Ho provveduto, inoltre, **ad istituire** presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **apposita commissione ispettiva**, presieduta dal direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) con il compito di fare chiarezza sull'accaduto e accertarne le responsabilità, congiuntamente agli accertamenti in capo all'Autorità giudiziaria. La commissione è stata successivamente integrata con esperti di geologia applicata.

Come è noto l'ANSFISA, istituita con il c.d. decreto legge "Genova", ha il compito di promuovere e assicurare la vigilanza del sistema nazionale ferroviario e del sistema stradale e autostradale.

Con miei decreti di gennaio e febbraio scorso sono stati adottati rispettivamente lo Statuto e il regolamento di amministrazione dell'Agenzia, indispensabili per assicurarne l'operatività e sono state avviate le procedure di reclutamento del personale.

Quanto alla **Commissione ispettiva**, segnalo che la stessa è in attesa del nulla-osta da parte dell'autorità giudiziaria per espletare le indispensabili prove e indagini tecniche e sta acquisendo, sia presso la stessa autorità giudiziaria che presso l'ANAS, la documentazione relativa ai progetti

originali delle varie fasi costruttive ed evolutive del ponte, nonché quella afferente all'attività manutentiva, al fine di operare una ricostruzione della dinamica del collasso del viadotto.

Mi soffermo brevemente su alcune informazioni tecniche pervenute dalla Commissione anche considerando il fatto che l'Amministratore delegato di ANAS ha poc'anzi esposto tutte le azioni messe in campo dalla società a seguito del crollo del viadotto.

Il ponte, costruito nel 1908 e ricostruito nel 1949 dopo gli eventi bellici, aveva una struttura portante tipica dell'epoca, definita "isostatica" simile - dal punto di vista concettuale - alla copertura della stazione di Milano Centrale.

Negli anni '90, al fine di allargare la sezione di transito, è stata sovrapposta all'impalcato esistente una soletta di calcestruzzo armato che genera, in aggetto, i passaggi pedonali. Nello stesso periodo sono stati realizzati lavori di consolidamento delle pile e delle spalle.

Dai primi esami sono emerse alcune circostanze che potrebbero aver generato o contribuito a causare il crollo.

La prima è il sovraccarico apportato con la soletta sovrapposta negli anni '90 e con il relativo sottofondo predisposto per il livellamento resosi necessario a seguito degli adattamenti statici subiti nel tempo dalla struttura; il sovraccarico potrebbe aver eroso buona parte del margine di sicurezza imposto all'epoca della progettazione. A tal proposito sono in atto analisi strutturali finalizzate all'incidenza della presenza di tale soletta rispetto all'evento rovinoso.

La seconda è il movimento progressivo imposto alla struttura dalla spinta di una frana in corrispondenza della spalla lato Caprigliola (confluenza con la strada statale 62) il cui lento avanzare potrebbe aver generato nel tempo un incremento dello stato di sollecitazione nel ponte sino al crollo finale.

Sono in atto ulteriori rilievi topografici, geologici, geotecnici, idraulici e strutturali per analizzare altre possibili evenienze, così da avere un quadro completo.

Tra le **azioni messe in campo a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, oltre all'indicata commissione ispettiva, ho proposto al Presidente del Consiglio dei Ministri la

**nomina a commissario straordinario per la ricostruzione del Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi** e l'opera è stata individuata quale intervento, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge c.d. "Sblocca cantieri". Il relativo provvedimento (DPCM) è stato inviato il 20 aprile scorso all'esame del Camere, per il prescritto parere.

Al contempo, la concessionaria SALT ha accolto la richiesta del Ministero di sospendere fino al 3 maggio 2020 il pagamento del pedaggio tra i caselli di Aulla e di La Spezia-Santo Stefano Magra e si sta procedendo alla definizione di un nuovo protocollo con la citata concessionaria per prolungare ulteriori forme di agevolazione tariffaria.

Inoltre, ho incaricato il Sottosegretario on. Roberto Traversi di coordinare un tavolo con i rappresentanti degli enti locali (sia toscani che liguri) interessati dal crollo del Ponte, per definire un quadro organico e contestualizzato degli interventi. In particolare, in queste ore, l'attenzione si sta focalizzando sulle soluzioni più idonee per agevolare la viabilità locale e che potrebbero consistere:

- 1) **nella realizzazione di un ponte provvisorio**, per il quale ANAS ha già il progetto definitivo: lo scorso 23 aprile, nel corso del sopralluogo effettuato da ANAS insieme ai Sindaci di Aulla e di S. Stefano Magra e con la presenza dei rappresentanti degli ambiti imprenditoriali incaricati per le varie fasi (progettisti, bonifica bellica, ditta esecutrice, fornitori del ponte), i progettisti hanno illustrato gli elaborati dell'opera provvisoria già definita e posta immediatamente a monte del ponte esistente, in accordo con il Genio Civile della regione Toscana. L'opera potrà consentire il transito di tutte le tipologie di veicoli previste dal Codice della strada, compresi quelli pesanti, con la sola esclusione dei trasporti eccezionali. E' in corso l'iter autorizzativo ed è ragionevole ritenere che i lavori potranno avere inizio entro il corrente mese di maggio. e che il ponte provvisorio potrebbe essere messo in funzione entro la fine del mese di ottobre. Il ponte provvisorio sarà completamente rimosso una volta completato il ponte definitivo.
- 2) nell'ipotesi, in fase di approfondimento consistente **nell'uso**

**promiscuo dei tronchi autostradali** gestiti da SALT, ovvero la A12 e/o la A15, adibendo parte dell'infrastruttura alla viabilità locale. (Ieri si è svolto un incontro con i Presidenti della Provincia di

Massa Carrara e di La Spezia con il concessionario SALT per approfondire le ipotesi sulla viabilità alternativa. E' emersa ampia disponibilità del concessionario a indagare la fattibilità delle rampe temporanee sui predetti tronchi autostradali, fino alla realizzazione del ponte provvisorio).

Il crollo del viadotto sul fiume Magra testimonia la necessità di intervenire con ogni utile misura di semplificazione e con una adeguata programmazione di risorse, per favorire lo sviluppo e il consolidamento di un sistema infrastrutturale moderno ed integrato, tale da garantire il diritto alla mobilità in termini di efficacia, efficienza e qualità degli spostamenti.

La rete stradale nazionale deve essere senza dubbio migliorata anche al fine di completarne le maglie principali, con l'obiettivo di ottenere una maggiore funzionalità senza trascurare, al contempo, le connessioni con le aree più interne.

A tal fine per la manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane segnalo che sono state ripartite con il recente dm 123 del 2020 risorse per 900 milioni di euro, a cui si aggiungeranno ulteriori 460 milioni di euro da ripartire con apposito provvedimento che verrà sottoposto alla prossima Conferenza Stato-città.

Quanto alla società ANAS evidenzio che la stessa dovrà migliorare la propria *performance* anche in termini di gestione delle **risorse assegnate e da attribuire** su cui vigileremo attentamente.

Mi riferisco, in particolare: agli stanziamenti previsti nel Piano per la manutenzione di ponti viadotti del CdP 2016-2020 pari a 1,3 miliardi di euro già assegnati (con una programmazione fino al 2024); alle risorse attribuite nell'ambito dell'aggiornamento 2018-2020 del citato CdP e in corso di approvazione, pari a circa 2,8 miliardi di euro (fino al 2033); alle risorse già assegnate ad ANAS per la manutenzione delle ex strade provinciali trasferite alla stessa Società pari a circa 440 milioni di euro a cui vanno aggiunti 641 milioni di euro in corso di approvazione con l'aggiornamento del CdP.

**ANAS ha in gestione una rete stradale di oltre 30 mila chilometri, con più di 14.500** ponti e viadotti. Su tale rete è chiamata a svolgere periodiche attività ispettive secondo specifiche procedure integrate con parametri basati sulla vetustà e sullo stato di degrado dell'opera, nonché sull'entità del traffico veicolare.

A seguito di specifica richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ANAS ha inserito anche **ponti e viadotti cavalcavia di incerta titolarità** nel programma di ispezione di tipo ricorrente.

Inoltre il Ministero ha richiesto ad ANAS di effettuare sorveglianza periodica trimestrale su tutte le opere di scavalco non facenti parte del proprio patrimonio, estendendo le verifiche annuali a quelle opere di evidente criticità. Conseguentemente la società dovrà estendere le attività di sorveglianza ed ispettive ad ulteriori 3 mila opere d'arte, la maggior parte delle quali di competenza di piccoli comuni.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha predisposto apposite linee guida per il monitoraggio circa la valutazione del rischio e gli interventi di ripristino in sicurezza di ponti e viadotti. Dette linee guida contengono, in primo luogo, la definizione delle azioni da porre in essere per assicurare una piena conoscenza delle caratteristiche e delle capacità strutturali dei ponti e dei viadotti. In secondo luogo, queste definiscono le analisi tecniche da eseguire in funzione della verifica operata e riportano indicazioni pratiche per la corretta esecuzione della valutazione di sicurezza, le fasi di modellazione, le analisi e le verifiche. Tali linee contengono, inoltre, l'indicazione dei provvedimenti da assumere sulla base degli esiti delle indagini e delle verifiche condotte.

Una volta adottate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad avviare la sperimentazione del monitoraggio dinamico attraverso l'impiego di apparati per il controllo strumentale costante delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture, peraltro previsto dall'articolo 14 del citata decreto-legge n. 109 del 2018, il cosiddetto "decreto Genova".

Paola De Micheli