



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
 DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI
 UFFICIO ISPETTIVO TERRITORIALE DI ROMA
 Via Caraci, 36 – 00157 Roma
 Tel. 06- 41586372-6376 Fax. 06-41586351
 Pec: uit.roma@pec.mit.gov.it

AUDIZIONE PRESSO CAMERA DEI DEPUTATI COMMISSIONI VIII E IX
 MARTEDÌ 15 DICEMBRE 2020 ore 16:00
 attività conoscitiva riguardante i temi della manutenzione e della sicurezza
 delle infrastrutture autostradali liguri.

1. Dati infrastrutturali e opere d'arte

Le autostrade ricadenti nella Regione Liguria hanno uno sviluppo complessivo di 364 km così distribuite

Autostrada	Origine - Destinazione	Sviluppo (Km) 1 carreggiata	Società Concessionaria
A10	Genova - Savona	45	Autostrade per l'Italia
A10	Savona - Ventimiglia	113	Autostrada dei Fiori
A26	Genova Voltri - AdS Stura	25	Autostrade per l'Italia
A12	Genova Ovest - Sestri Lavante	49	Autostrade per l'Italia
A12	Sestri Levante - Conf. Regione	60	Società Autostrada Ligure Toscana
A7	Genova Ovest - Conf. Regione	39	Autostrade per l'Italia
A6	Savona - Conf. Regione	33	Autostrada dei Fiori
TOTALE KM AUTOSTRADE LIGURIA		364	

Complessivamente la società concessionaria Autostrade per l'Italia gestisce 158 km pari al 44% della rete, la società Autostrada dei Fiori 146 km pari al 40% e la società SALT 60 km pari al residuo 16%.

Nella rete autostradale su esposta sono presenti le seguenti opere d'arte e componenti funzionali che potrebbero avere rilevanza sulla sicurezza della circolazione e salvaguardia della pubblica incolumità, in ragione di difetti strutturali e/o d'installazione, carenze manutentive, sopravvenuti standard normativi e funzionali, cambio di destinazione d'uso, etc....

Descrizione	U.M.	Autostrade per l'Italia (317,2 km per 2 carr.)	%
Ponti e Viadotti	km	65,17	21
Gallerie (opere civili)	km	111,7	35
Gallerie (Impianti - Dlvo 264/06)	nr	100	
Barriere di sicurezza BP,BL e arginelli	km	719	
Barriere acustiche	km	25	
Barriere Integrate (Integautos)	km	34	
Sede naturale ma con geometrie e tracciati ante DM 2001	km	140,33	44
			100

56%



Descrizione	U.M.	Gruppo ASTM (AdF+SALT) (412 km per 2 carr.)	%	
Ponti e Viadotti	km	58	14%	43%
Gallerie (opere civili)	km	120	29%	
Gallerie (Impianti - Dlvo 264/06)	nr	66		
Barriere di sicurezza BP,BL e arginelli	km	335		
Barriere acustiche	km	8		
Barriere Integrate (Integautos)	km	-		
Sede naturale ma con geometrie e tracciati ante DM 2001	km	234	57%	
			100%	

Le tabelle su esposte evidenziano come la particolare orografia del territorio, per la presenza di catene montuose a ridosso della fascia marina, abbia arricchito la rete autostradale ligure di opere d'arte per circa il 55% dello sviluppo, di cui rispettivamente circa il 35% di gallerie e 20% di viadotti.

In aggiunta, si deve osservare che l'epoca di costruzione media è pressoché ovunque antecedente al DM 2001 che regola i moderni standard prestazionali dei tracciati e delle geometrie autostradali, e per alcune tratte risale anche agli anni 30. Conseguentemente anche la parte residua, circa il 45% di rete autostradale in sede naturale, fornisce all'utenza limitate capacità prestazionali e di sicurezza non più coerenti con le mutate condizioni dei carichi circolanti e delle azioni esterne richieste dalle moderne norme vigenti. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si possono citare le ridotte sezioni delle carreggiate, lo sviluppo di tracciati con susseguirsi di curve anche di raggio ridotto, l'assenza di clotoidi, la percentuale dei mezzi pesanti oggi circolante oltre i limiti di massa consentiti e le condizioni di carico assunte dal legislatore nelle NTC2018, etc...

Indipendentemente dallo stato di degrado di cui si relazionerà nel paragrafo successivo, pertanto, la dotazione infrastrutturale autostradale presenta rilevanti criticità ai fini del confort e della sicurezza della circolazione, che deve essere tenuto in debita considerazione nella programmazione degli interventi di manutenzione e nella definizione dei criteri di priorità di investimenti.

A tal proposito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso il mio Ufficio, ha avviato una collaborazione con 4 università omogeneamente distribuite su tutto il territorio nazionale (Politecnico di Torino, Federico II di Napoli, La Sapienza Roma, Università di Messina) affinché si definisse un criterio per la determinazione di un "Indice di tratta" correlato con il rischio. Detto indice potrà essere associato alle priorità degli interventi di manutenzione ovvero all'opportunità di declassare tratte autostradali esistenti e sostituirle con tratte di nuova concezione funzionale e trasportistica.

Il documento scientifico "*LINEE GUIDA PER LA DEFINIZIONE DELLA CLASSE DI ATTENZIONE DI TRATTE AUTOSTRADALI (Studio pilota sulla tratta Pescara – Teramo dell'autostrada A14 in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A.) Parte 1 - RELAZIONE METODOLOGICA*", è stato presentato al MIT dalle Università coinvolte in data 11/12/2020 ed è adesso in fase di sperimentazione anche nella A7 ligure.



2. Ispezioni del MIT

Le tratte autostradale su indicate sono state oggetto di ispezioni da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, con Ordine di Servizio n. 28868 del 29/11/2019, ha disposto l'estensione delle competenze per le visite ispettive straordinarie, già avviate negli anni passati dall'Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma della DGVCA, anche alle Regioni Liguria e Piemonte.

Le visite hanno interessato le seguenti opere e/o componenti:

- Viadotti e Ponti
- Gallerie
- Barriere di sicurezza
- Barriere integrate (Integautos)

Complessivamente, nell'area su indicata (UIT Roma + Liguria + Piemonte), il Ministero ha eseguito negli ultimi tre anni, n. 511 visite così distribuite:

ISPEZIONI 2018-2019-2020	n.
Ponti e Viadotti	301
Gallerie (opere civili)	92
Gallerie (Impianti - Dlvo 264/06)	56
Barriere di sicurezza BP,BL e arginelli	65
Barriere Integrate (Integautos)	2
	511



di cui, dalla data di estensione dell'incarico sopra citato (29/11/2019) sono state eseguite nella regione Liguria n.132 visite così ripartite:

ISPEZIONI "LIGURIA" 2019-2020 (a seguito dell'OdS n. 28868 del 29/11/2019)	n.
Ponti e Viadotti	50
Gallerie (opere civili)	75
Barriere di sicurezza BP,BL e arginelli	5
Barriere Integrate (Integautos)	2
	132

I risultati delle visite sono stati riportati nei verbali redatti in contraddittorio e possono essere sintetizzati nella presenza di difetti sia nelle opere d'arte che nei componenti edilizi strutturali. Di seguito sono illustrate le anomalie riscontrate divise per opere d'arte o componenti strutturali e funzionali.

Viadotti

Nella stragrande maggioranza delle opere ispezionate, sono stati rilevati difetti e/o carenze che possono sintetizzarsi con quanto riportato nei verbali, che si trascrive sinteticamente:

- ammaloramento sbalzi della soletta con ossidazione delle armature, specialmente in corrispondenza dei giunti, tale da incidere anche sul sistema di ancoraggio della soprastante barriera di sicurezza alla struttura sottostante e quindi sul comportamento della barriera in caso di urto;
- corrosione delle armature e rottura di staffe specialmente in corrispondenza degli appoggi e nelle travi di bordo;
- ammaloramenti degli strati superficiali dei sistemi di appoggio per infiltrazioni/percolazioni nella zona di giunto tra gli impalcati;
- inefficacia della guaina di protezione ubicata all'estradosso della soletta interna;
- danneggiamento delle opere di regimazione delle acque di piattaforma (pluviali);
- ammaloramenti in campata ove la corrosione con il suo sviluppo ha fessurato e creato distacco anche degli interventi in malta fibrorinforzata eseguiti in passato;
- micro-lesioni da ritiro sul rivestimento in malta fibrorinforzata, dovuto a un possibile difetto di posa in opera che abbia fatto perdere parziale efficacia alla malta di che trattasi;
- ammaloramento diffuso con perdita di funzionalità delle seggiole Gerber nelle quali sono alloggiati gli ancoraggi dei cavi di precompressione post-tesi (la seggiola Gerber è un elemento strutturale molto fragile in quanto soggetta ad azioni taglienti che possono produrre rotture fragili);
- presenza di selle Gerber non ispezionabili e quindi di capacità prestazionali incerte oltre che a vincoli e sistemi di appoggio la cui funzionalità può essere compromessa rispetto al progetto originario;
- cavi di precompressione a vista con presenza di lesioni diffuse in corrispondenza della zona di appoggio;
- ammaloramento delle travi precomprese con armatura ordinaria ossidata e sezioni dell'acciaio ridotte e cavi di precompressione a fili aderenti o cavi post-tesi con sezione ridotta;
- lesioni da schiacciamento sui baggioli di appoggio di alcune travi che denunciano l'anomalo funzionamento del sistema di appoggi;
- ammaloramento pulvini con espulsione del calcestruzzo e armatura ordinaria ossidata;
- ammaloramento trasversi con armatura ordinaria a vista, sezione ossidata e riduzione delle sezioni;



- ammaloramento fusto delle pile con espulsione diffusa del calcestruzzo, staffe rotte, e ferri longitudinali rotti che si disgregano al semplice contatto, tali da compromettere la capacità di resistenza della struttura;
- presenza di movimenti gravitazionali del pendio;
- gli impalcati non verificano ai carichi verticali (permanententi + accidentali);
- le pile non verificano principalmente alle azioni orizzontali (vento + frenatura + centrifuga + sisma).

Si riporta di seguito una illustrazione fotografica di un ammoloramento sulle pile, particolarmente significativo:

Ammaloramenti e Duttività



Le visite ispettive su indicate hanno messo in evidenza anche la necessità di approfondire alcuni aspetti scientifici di rilevante importanza ai fini della valutazione della vulnerabilità sismica correlata con lo stato di degrado registrato nelle strutture, e di cui la foto su esposta ne rappresenta un caso significativo. A riguardo il Ministero ha avviato con l'Università di Roma 'La Sapienza' una ricerca scientifica che consentirà di individuare i difetti presenti nella struttura che hanno una rilevanza ai fini della risposta sismica dei viadotti. I risultati della prima fase di tale ricerca sono stati già illustrati in recente convegno svoltosi a Catania in data 12/09/2020. È in corso di ultimazione anche l'elaborazione della seconda fase di tale studio scientifico. La ricerca di che trattasi consentirà, come detto, di classificare la sensibilità dei difetti, ai fini della risposta sismica e quindi di fornire un contributo efficace ai fini della definizione degli interventi di ripristino.

I difetti, sinteticamente sopra riportati, hanno reso necessari urgenti interventi di mitigazione associati a riduzione dell'uso delle carreggiate autostradali, nelle more che fosse ripristinato un adeguato stato di conoscenza dell'opera e un idoneo standard di sicurezza della circolazione. A riguardo si riporta, a titolo esemplificativo, la trascrizione integrale di alcune disposizioni impartite a seguito delle ispezioni:

- procedere all'immediata sostituzione degli apparecchi di appoggio ammalorati ed al ripristino del sistema di appoggio (baggioli e sottostanti strutture).
- predisporre appoggi provvisori che, in sostituzione dell'attuale sistema di appoggio, consentano la trasmissione di carichi verticali nel caso di collasso di detti appoggi esistenti;



- interdizione del transito dei mezzi eccezionale e regolamentazione del transito dei mezzi pesanti fino alla massa di 44t disponendo il divieto di sorpasso l'interdistanza tra i mezzi medesimi a 100 m;
- interdizione totale o parziale dell'uso della carreggiata autostradale;
- procedere alle ispezioni delle pile cave verificando la presenza di eventuali ammaloramenti che dovranno essere tenuti in debita considerazione per l'esecuzione delle verifiche medesime;
- procedere ad un attenta campagna di saggi in corrispondenza dei cavi di precompressione della testata delle travi;
- monitorare gli spostamenti dell'impalcato per quanto concerne gli appoggi mobili (con integrazione della temperatura) e l'eventuale inclinazione della pila tramite l'installazione di un inclinometro da posizionarsi sulla pila.
- eseguire le verifiche di sicurezza di tutta la struttura che prevedono un grado di conoscenza LC3.

Le verifiche strutturali e le ispezioni sui viadotti hanno preso a riferimento, inizialmente solo le NTC2018 e successivamente le specifiche linee guida emanate dal Ministero, attraverso il mio Ufficio, e ancora quelle emesse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, a cui ho partecipato come relatore. Di seguito si indicano i documenti di che trattasi:

- *“VERIFICHE, MONITORAGGIO E MANUTENZIONE DEI VIADOTTI AUTOSTRADALI”* rev. 08/08/2019, emesse dal MIT - Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma;
- *“CRITERI DI PRIORITA' E PROGRAMMA DELLE MANUTENZIONI AUTOSTRADALI”* rev.1 del 22/11/2019, emesse dal MIT - Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma;
- *“LINEE GUIDA PER LA CLASSIFICAZIONE E GESTIONE DEL RISCHIO, LA VALUTAZIONE DELLA SICUREZZA ED IL MONITORAGGIO DEI PONTI ESISTENTI”* emesse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a maggio 2020.

Complessivamente, sulla rete di competenza sopra descritta e su un campione di n. 200 viadotti ispezionati, è stato riscontrato quanto segue:

- ▶ **5%** dei casi disposta interdizione totale al traffico, ovvero possibilità di utilizzo marginale con forti disagi alla circolazione (sia mezzi pesanti che leggeri);
- ▶ **89%** dei casi disposti interventi di mitigazione del rischio con nuova regolamentazione del traffico che ha interessato quasi esclusivamente i mezzi pesanti;
- ▶ Solo per il **6%** dei casi non è stato necessario adottare alcun provvedimento.

Tale evidenza è stata confermata, seppur in misura minore, anche nelle ispezioni liguri. Pertanto, si può dire che è presente un generale stato di degrado che, in alcuni casi come detto, ha reso necessaria l'attuazione di immediati interventi di mitigazione del rischio con restrizioni all'uso, nelle more della definizione ed esecuzione dei progetti di ripristino e adeguamento definitivi, ovvero di demolizione e ricostruzione dei viadotti.

Gallerie

Per quanto attiene le GALLERIE, le ispezioni eseguite hanno messo in evidenza la presenza di difetti sulla totalità delle gallerie non impermeabilizzate.

Nella stragrande maggioranza delle opere ispezionate, sono stati rilevati difetti e/o carenze che possono sintetizzarsi con quanto riportato nei verbali in contraddittorio e che si trascrive sinteticamente:



- presenza delle anomalie strutturali inserite nel catalogo dei difetti (di tipo S o 3U) con pregiudizi alla sicurezza della circolazione:
 - lesioni, crepe e fessurazioni in calotta e sui piedritti;
 - reticolo di fessure che individua cunei potenzialmente instabili in presenza di venute d'acqua;
 - fessurazioni diffuse con zone interessate da significativi stati tensionali e da ammaloramento superficiale del calcestruzzo in presenza di venute d'acqua;
 - distacchi corticali;
 - presenza di vuoti significativi nel rivestimento definitivo per mancato riempimento in fase di getto;
 - mancanza dell'arco rovescio e presenza di materiali spingenti;
- sottospessore del rivestimento definitivo rispetto allo spessore previsto nel progetto, tale da avere una incidenza sulle capacità prestazionali del rivestimento medesimo ed in particolare sulla possibilità di eventuali distacchi che dovranno in ogni caso essere evitati;
- venute d'acqua diffuse /concentrate;
- strato di calcestruzzo in cui sono presenti solo inerti in assenza di legante;
- ammaloramento dei piedritti;
- franco interno (Gabarit) inferiore a 5 m, da segnalare adeguatamente all'utenza con opportuni dispositivi di sicurezza (limitatori di sagoma o strumenti equivalenti).

Tali difetti hanno reso necessario, in un numero rilevante di fornici, l'interdizione al traffico autostradale nelle more dell'esecuzione dei necessari ripristini.

A tal proposito sono state emesse dal Ministero, attraverso il mio Ufficio, le specifiche Linee Guida, di seguito indicate, che consentono alle Società Concessionarie di omogenizzare le ispezioni, restituendo adeguate informazioni per la transitabilità o meno dell'infrastruttura. Anche in questo caso il CSLLPP sta elaborando specifiche linee guida per la definizione del rischio e le attività di monitoraggio, di cui faccio parte come componente relatore.

- “*Manuale Ispezione Gallerie*” Aprile 2020, basato principalmente sugli studi effettuati dall'Organo ministeriale francese CETU (Centre d'Etudes des Tunnels) e attuati nel Traforo del Monte Bianco, trasmesso alle società Concessionarie con nota prot. 12920 del 26/05/2020;
- “*Catalogo dei difetti*” allegato al “*Manuale Ispezione Gallerie*” Aprile 2020,
- Linee Guida Gallerie in corso di elaborazione dal CSLLPP.

Anche gli IMPIANTI in galleria sono stati riscontrati carenti rispetto agli standard minimi prescritti dal D.Lgs. 264/2006.

Barriere di sicurezza

Le ispezioni eseguite hanno preliminarmente messo in evidenza, in parecchie tratte autostradali, la presenza di barriere vetuste la cui data di installazione risale agli anni '80-'90 (barriere cosiddette da “Catalogo Blu”).



Tali barriere forniscono capacità prestazionali che non sempre sono in grado di rispondere adeguatamente alla domanda di sicurezza generata dai nuovi assetti del parco mezzi circolante, oltreché dalla modificata esposizione delle tratte autostradali medesime.

Ciò determina un innalzamento delle condizioni di rischio che rende necessaria la riqualifica di tali barriere.

In aggiunta a quanto su esposto, le visite ispettive seguite dal mio Ufficio hanno messo in evidenza alcuni difetti che possono incidere in maniera rilevante sulla sicurezza della circolazione.

Di questi ultimi si illustrano di seguito le due criticità che si ritengono più rilevanti ai fini di un anomalo funzionamento delle barriere.

- Sostituzione degli ancoraggi Liebigh con barre filettate (barriere bordo ponte).

Le norme di settore non prevedono la possibilità di apportare varianti o modifiche al progetto delle barriere o, per meglio dire, le eventuali variazioni al sistema che il progettista volesse apportare, successivamente all'installazione delle barriere medesime, dovranno essere certificate alla stessa stregua di nuovi dispositivi. A riguardo l'iniziativa intrapresa della Società Concessionarie, di manomettere il sistema di ancoraggio previsto in progetto sostituendo i tirafondi Liebigh con barre filettate, non trova alcuna corrispondenza legislativa e non è regolamentata dalle norme di settore. Pertanto la barriera deve ritenersi non integra.

- Assenza dell'arginello (barriere bordo rilevato).

L'assenza o la ridotta presenza dell'arginello costituisce un'alterazione del comportamento del sistema di sicurezza, in quanto altera la formazione della cerniera plastica all'interno dei montati della barriera medesima. Conseguentemente tutta la deformazione del sistema di ritenuta, in caso di incedente, deve ritenersi alterata rispetto a quanto testato in sede di crash-test. La barriera in tal caso non può più considerarsi adeguatamente installata e tale da garantire i necessari standard di sicurezza.

Quanto su esposto ha reso necessario definire un programma di sostituzione delle barriere di sicurezza. A riguardo il Ministero, attraverso il mio Ufficio, ha predisposto il documento *“Definizione criteri di priorità generali per la sostituzione barriere di sicurezza Bordo Ponte/Spartitraffico/Bordo Laterale”* del 24/07/2019.

Tale documento è stato preso a riferimento dalle Società Concessionarie per l'elaborazione dei programmi di sostituzione e riqualifica delle barriere.

Barriere Integrate (Integautos)

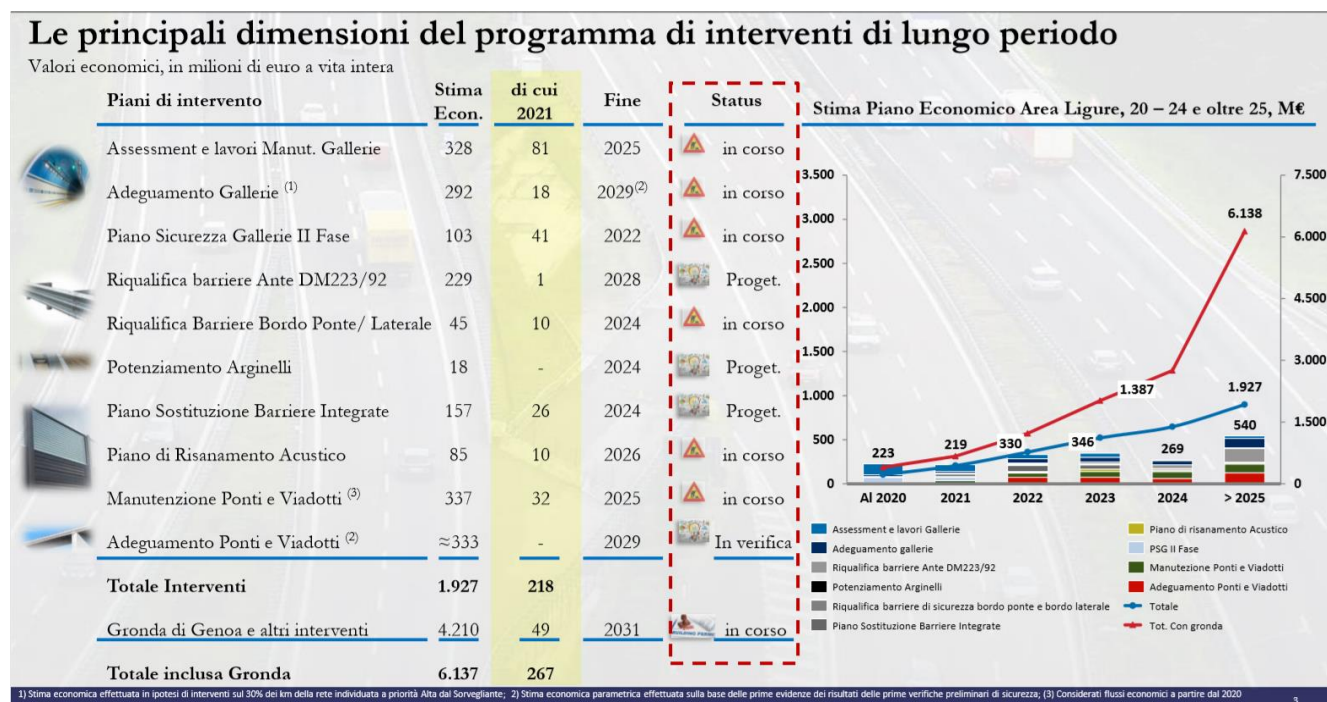
Le ispezioni eseguite hanno messo in evidenza la necessità di sostituire immediatamente le barriere già installate per la presenza di difetti esecutivi ed errori progettuali. Il MIT ha fornito sull'argomento ampia collaborazione alla Magistratura di Genova che sta indagando sull'argomento.



3. Programmazione interventi di ripristino e adeguamenti

La situazione rilevata a seguito dei sopralluoghi, e sopra sommariamente descritta, ha messo in evidenza la necessità di programmare interventi di manutenzione e/o adeguamento delle infrastrutture liguri che possono essere riepilogati in termini di spesa secondo le tabelle che di seguito si riportano.

Interventi sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia (scadenza concessione 31.12.2038)



Le analisi/costi benefici di ogni singolo intervento di adeguamento manutentivo e strutturale non possono non tenere considerazione le ridotte capacità prestazionali associate ai progetti originari delle opere d'arte. Conseguentemente è sembrato opportuno analizzare la possibilità di prevedere anche demolizioni e ricostruzioni di intere opere d'arte, come ad esempio l'impalcato a 10 campate in prossimità dello svincolo di Scrivia-Busalla sulla A7.

Parallelamente si è rilevata l'importanza strategica che deve essere conferita ad interventi già previsti nel piano finanziario di Autostrade per l'Italia, come la Gronda di Genova che assume un rilievo determinante anche ai fini della sicurezza della circolazione autostradale.

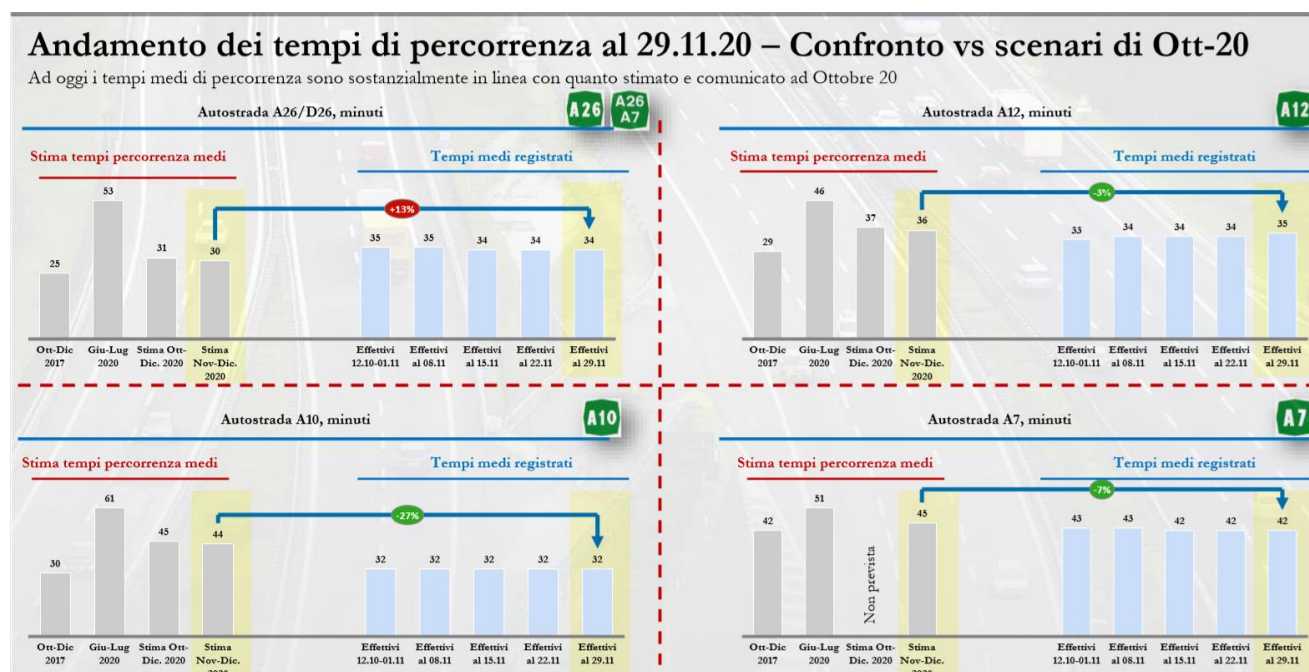
La Gronda, infatti, consentirà di declassare a rampa di svincolo del casello di Genova Bolzaneto della A7, l'attuale sedime autostradale che comprende la galleria Monte Galletto che è stata oggetto di rilevanti pregiudizi statici e di limitazioni di sagoma negli anni passati. La Gronda consentirà di deviare il traffico autostradale in una carreggiata nuova dotata dei maggiori standard di sicurezza oggi previsti dalle norme di settore, scaricando l'asse esistente che presenta diverse criticità per la sicurezza autostradale. Saranno così programmabili sull'asse esistente, interventi di consolidamento statico con declassamento a rampa di svincolo che consente l'utilizzo di n.1 sola corsia centrale.



Il piano degli investimenti descritti determinerà, inevitabilmente, la necessità di programmare in maniera oculata le cantierizzazioni in modo da incidere in maniera meno impattante possibile sulle condizioni di mobilità della regione.

A riguardo il MIT ha istituito un tavolo di coordinamento con le Autorità, gli Enti Territoriali e le Associazioni portatrici di interesse (Stakeholders), nel quale con cadenza mensile si aggiorna il piano di dettaglio degli interventi recependo eventuali osservazioni.

A titolo esemplificativo, si riportano di seguito le tabelle dei tempi di percorrenza medi discussi nell'ultima riunione del 04/12/2020.





Interventi sulla rete gestita dal gruppo ASTM

Si riporta di seguito il quadro degli interventi esigenziali dichiarato dalle Società Concessionarie, seppur in scadenza di concessione.

Piano interventi	Autostrada A6		Autostrada A12		Autostrada A10		Autostrade Liguria
	Stima esigenziale (milioni €)	Scadenza Concessione	Stima esigenziale (milioni €)	Scadenza Concessione	Stima esigenziale (milioni €)	Scadenza Concessione	Totali parziali (milioni €)
Adeguamento Gallerie (opere civili)	12,4	31.12.2038	2,9	31.07.2019	10,6	30.11.2021	25,9
Piano Sicurezza Gallerie (DLgs 264/2006)	24,6		0		258,1		282,7
Riqualifica barriere Ante DM 223/92	71,6		63,8		146,9		282,3
Riqualifica Barriere Bordo Ponte/ Laterale	0		14,3		0		14,3
Potenziamento Arginelli	0		11,3		0		11,3
Piano Sostituzione Barriere Integrate (Integautos)	0		0		0		0
Piano di Risanamento Acustico	8,2		0		18,7		26,9
Ponti e Viadotti (adeguamento)	331,9		45,3		65,1		442,3
Altri interventi adeguamento	92,3		0		60,9		153,2
TOTALE	541		137,6		560,3		1238,9

Anche in questo caso si dovrà attuare un adeguato piano delle cantierizzazioni con le società Concessionarie subentranti all'esito conclusivo delle procedure di gara.

4. Attività Ispettiva del MIT

Ai sensi della legge n. 130 del 16/11/2019 e del Regolamento di cui al Decreto Interministeriale n. 25 del 13/11/2020, le funzioni ispettive sulle opere d'arte e componenti strutturali sono state trasferite ad ANSFISA. A riguardo con nota prot. 47374 del 03/12/2020 il Capo di Gabinetto del MIT ha comunicato la piena operatività della citata Agenzia a decorrere dal 30/11/2020.

Nelle more che l'Agenzia in parola possa avviare e completare la strutturazione organizzativa prevista dal comma 3 dell'articolo unico del Decreto Ministeriale n. 520 del 20/11/2020, e quindi dell'espletamento di tutte le sue funzioni, la signora Ministra ha condiviso la proposta del Sottoscritto di dare continuità alle attività ispettive straordinarie espletate dal mio Ufficio, estendendole a livello nazionale. Nel caso di specie, infatti, il Ministero vuole garantire una costante e continua vigilanza sulle opere d'arte e sulla sicurezza della circolazione. Conseguentemente, in ottemperanza alle disposizioni della signora Ministra, di cui al richiamato comma 3 dell'articolo unico del DM n.520 del 20/11/2020, saranno individuate le forme e i protocolli al fine di garantire continuità all'attività ispettiva.

Roma, 15/12/2020

Ing. Placido Migliorino