

## INTERROGAZIONE IN AULA

Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Premesso che:

- la mattina del 29 novembre 2015, il viadotto "Traversa II" è stato chiuso per motivi precauzionali a causa dell'inclinazione di un pilone di sostegno, nel tratto di strada compreso tra San Giuseppe Jato e San Cipirello, tra il 23esimo e il 28esimo chilometro della SS 624 Palermo-Sciacca;
- già nel mese di ottobre i carabinieri avevano segnalato un pericolo riguardante il pilone del viadotto. Le precipitazioni dell'ultimo periodo avrebbero fatto sprofondare il terreno attorno al pilone. La decisione di chiudere la strada sarebbe stata determinata anche da un allargamento dei giunti di dilatazione;
- dopo cinque ore di interdizione al traffico, che hanno fatto paventare un nuovo 'caso Himera' con una Sicilia ancora spezzata in due, ma questa volta lungo la direttrice nord-sud, l'Anas ha deciso di riaprire il viadotto;
- secondo quanto reso noto alla stampa dall'Anas "un'attenta verifica finalizzata a focalizzare ulteriori problematiche relative allo spostamento del pilone non ha riscontrato nuove anomalie" e dunque ne è stata predisposta la riapertura;
- a quanto si apprende, il pilone era già inclinato "e sotto costante monitoraggio da tempo", così come spiegato dall'Anas;
- la SS 624 è una delle strade siciliane più trafficate quotidianamente dai pendolari, collegando il capoluogo con l'entroterra palermitano e l'Agrigentino;
- la momentanea chiusura della strada statale si aggiunge ai già numerosi blocchi, chiusure, interruzioni che ormai da oltre un anno contraddistinguono l'arteria viaria e ferroviaria siciliana. La grave situazione della viabilità in Sicilia è stata più volte rappresentata in precedenti atti di sindacato ispettivo a prima firma dell'interrogante;

Considerato che:

- l'interruzione - seppure momentanea si aggiunge ad altri gravi eventi che hanno letteralmente compromesso l'intero sistema viario siciliano. Si ricordano tra questi: la frana della collina di Letojanni (in provincia di Messina) del 5 ottobre scorso a causa della quale era stato chiuso il tratto autostradale della A18 siciliana tra Giardini Naxos e Roccalumera; il crollo del viadotto "Himera" avvenuto il 10 aprile 2015, in fase di ripristino; il sequestro operato dai Carabinieri il 27 maggio 2015 del tratto del viadotto "Cinque archi" al chilometro 95 dell'autostrada A19 Palermo-Catania, la principale arteria autostradale della Sicilia, evento su cui è stata aperta un'indagine a carico di ignoti per attentato alla sicurezza dei trasporti determinata dallo stato di pericolo legato alle condizioni di alcuni piloni del viadotto; il cedimento strutturale del viadotto ferroviario Caltagirone-Gela nel maggio 2011, e quello sulla tratta ferroviaria Trapani-Palermo via Milo nel febbraio 2013, evento quest'ultimo per il quale la prima firmataria ha presentato 2 atti di sindacato ispettivo stante la strategicità del percorso che collega i 2 aeroporti (Trapani Birgi e Palermo Punta Raisi) della Sicilia occidentale; il crollo di una porzione del viadotto "Verdura" il 2 febbraio 2013, lungo la strada statale 115 che collega Agrigento con Sciacca, in territorio di Ribera; il crollo di una campata del viadotto "Petrulla" fra Ravanusa e Licata avvenuto l'8 luglio 2014, lungo la strada statale 626 in cui vennero coinvolti diversi automobilisti; anche in questo caso si trattava di una costruzione relativamente recente, la cui apertura al traffico era avvenuta nel 1984; il cedimento strutturale, il 7 gennaio 2015, del viadotto "Scorciavacche 2", sulla strada statale 121 Palermo-Agrigento, inaugurato ed aperto alla circolazione solo 10 giorni prima, ovvero il 23 dicembre 2014.

Successivamente, a distanza di un mese sullo stesso tratto di strada si è verificato un ulteriore crollo a soli 150 metri dal primo;

-in Sicilia, il sistema infrastrutturale fa registrare nodi stradali al limite della praticabilità invasi dal fango e pieni di buche, e in alcuni casi vere e proprie voragini non segnalate e tale drammatica situazione - unitamente all'arretratezza dei collegamenti ferroviari tra l'est e l'ovest della regione - hanno reso ormai improcrastinabile un coordinamento costante e sinergico tra Stato e Regione, per affrontare, organicamente e con la massima urgenza, una inarrestabile escalation di eventi franosi che - oltre ai danni economici ingenti - mette a rischio l'incolumità degli utenti;

per sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover avviare con la massima urgenza una puntuale e rigorosa mappatura dell'intero sistema viario e ferroviario della Sicilia, attraverso un monitoraggio costante della rete infrastrutturale;

quali provvedimenti di competenza intenda adottare, di concerto con i soggetti interessati, per individuare le aree e gli snodi a rischio e adottare misure di prevenzione che garantiscano ai cittadini una mobilità sicura ed evitino al territorio siciliano pesanti ripercussioni economiche.

ORRU'