

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

n. 6

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 21 al 27 settembre 2006)

INDICE

FERRANTE: sul progetto di adeguamento di una strada statale in Abruzzo (4-00129) (risp. DI PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i>)	Pag. 59
MALABARBA: sulla sicurezza di un agente dei servizi segreti (4-00093) (risp. MINNITI, <i>vice ministro dell'interno</i>)	61
MONACELLI: sulla realizzazione di una strada statale tra l'Umbria e le Marche (4-00282) (risp. DI PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i>)	62
ZUCCHERINI, BRUTTI Paolo: sulla realizzazione di una strada statale tra l'Umbria e le Marche (4-00435) (risp. DI PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i>)	63

FERRANTE. – *Al Ministro delle infrastrutture.* – Premesso che:

sono in corso lavori, realizzati dall'ANAS, per l'adeguamento della strada statale 17 in Abruzzo, provincia de L'Aquila, lungo la Piana di Navelli;

l'opera, necessaria per garantire la sicurezza stradale, sta, però, determinando un gravissimo impatto paesaggistico a causa della sproporzione e della tipologia delle opere. Il complesso degli interventi (l'allargamento della sede stradale unitamente a sopraelevate, sottopassaggi, complanari, numero di svincoli, ecc.) si sta dimostrando di un peso eccessivo. Un'intricata rete stradale, troppo invadente, sotto la quale sta annegando uno dei paesaggi storici finora meglio conservati della regione Abruzzo;

i lavori in corso prevedono un fronte stradale che in alcuni tratti supera i 50 metri di larghezza (mentre per l'allargamento dell'autostrada Torino-Milano, con la realizzazione di 3 corsie, della corsia d'emergenza e di un ampio spartitraffico centrale, vengono occupati poco più di 32 metri);

la Piana di Navelli raccoglie testimonianze inestimabili della cultura della transumanza: preziosi luoghi di culto, centri storici, beni culturali, paesaggio agrario, ambienti naturali e siti archeologici. Un patrimonio che rischia di degradare, sopraffatto da un anonimo stradone di periferia industriale;

il danno non è solo paesaggistico, ma anche economico: turismo, agricoltura di qualità, servizi avanzati hanno bisogno di un contesto territoriale di pregio per contribuire al rilancio economico e sociale dei piccoli comuni montani;

la sicurezza stradale può essere ugualmente garantita con una notevole riduzione dell'impatto paesaggistico ed ambientale, purché si intervenga in maniera attenta all'inserimento paesaggistico delle opere ed evitando quelle inutili;

vista l'urgenza di un intervento tempestivo per evitare che i danni siano portati ad ulteriore compimento,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario prevedere un sospensione dei lavori allo scopo di consentire la modifica del progetto finalizzata a ridurre l'impatto paesaggistico ed ambientale attraverso l'introduzione delle opportune migliorie;

se non si ritenga utile un ridimensionamento dei lavori anche attraverso l'eliminazione di quelle opere inutili e dannose.

(4-00129)

(27 giugno 2006)

RISPOSTA. - L'ANAS Spa informa che il progetto definitivo dei lavori di adeguamento della strada statale 17 «dell'Appennino Abruzzese» si propone la messa in sicurezza del tratto tra l'abitato di Castelnuovo di San Pio delle Camere e la strada statale 153 «della valle del Tirino» per uno sviluppo totale di circa 10,50 chilometri.

Sulla base di uno studio sulla percorribilità della statale 17, eseguito a cura della Regione Abruzzo nel maggio del 1998, sul tratto in questione, particolarmente soggetto ad incidentalità, era stato previsto un intervento finalizzato non solo a migliorare l'attuale andamento plano-altimetrico ma anche ad adeguare la sezione stradale secondo i volumi di traffico attuali e previsti a medio e lungo termine, in ottemperanza alle vigenti leggi e normative di settore.

Tale intervento prevedeva l'adeguamento alla tipologia IV delle norme del Consiglio nazionale delle ricerche per la viabilità extraurbana (78/80), il miglioramento e la razionalizzazione degli innesti principali, la regimentazione idraulica delle acque di piattaforma, nonché l'eliminazione delle numerose immissioni a raso costituite da accessi incontrollati per la viabilità interpodereale da cui si inseriscono mezzi lenti di tipo agricolo.

Gli innesti alla viabilità provinciale che attualmente sono ubicati in corrispondenza dei centri abitati di San Pio delle Camere, Caporciano e Civitaretenga con cadenza regolare (circa ogni 3 chilometri) sono mantenuti e migliorati con l'inserimento di innesti a rotatoria eccezion fatta per lo svincolo di San Pio delle Camere, ove l'orografia del territorio ha consentito l'inserimento di intersezione a due livelli.

L'intervento è stato inserito in tutte le programmazioni dal 1997 in poi.

La società stradale riferisce che l'itinerario Rieti - L'Aquila - Navelli rientra nelle priorità di legge obiettivo di cui alla deliberazione CIPE 121/2001 ed è inserito nell'Intesa generale quadro Governo - Regione Abruzzo del 20 dicembre 2002.

Il progetto esecutivo, provvisto dei necessari pareri di legge, è stato approvato il 17 gennaio 2003 e dichiarato di pubblica utilità nonché di urgenza ed indifferibilità a tutti gli effetti di legge con dispositivo del Presidente ANAS n. 15349/829.

I lavori sono stati consegnati il 21 dicembre 2004, attualmente sono in corso di esecuzione e se ne prevede l'ultimazione entro il 2007.

L'opera non rientra nell'ambito degli interventi da sottoporre a Valutazione d'impatto ambientale regionale e nazionale. Ciò nonostante, seguito dell'interesse manifestato dalle associazioni locali, l'ANAS ha proceduto a numerosi confronti tecnici con enti ed amministrazioni territoriali.

Nel corso dell'ultima riunione tenutasi il 12 giugno 2006 presso la Regione Abruzzo alla presenza della Direzione regionale ai beni ambientali del Ministero dei beni e delle attività culturali, delle soprintendenze, dei Comuni interessati e di alcune associazioni ambientaliste, si è deciso di procedere nel corso dei lavori ad incontri finalizzati ad esaminare gli aspetti di dettaglio costruttivo relativi ad opere o parti di opera non ancora eseguiti. L'obiettivo è evitare ritardi all'ultimazione dei lavori ed aggravio dei costi di esecuzione ed il mantenimento degli *standard* prestazionali di sicurezza per cui l'opera è stata progettata.

Al momento l'intero tracciato risulta interessato dalle operazioni di scotico e bonifica dei piani di appoggio per la preparazione della futura sede stradale.

L'ANAS fa presente, infine, che non è possibile prevedere le eventuali sospensioni delle lavorazioni in quanto le stesse, durante il periodo invernale, sono ridotte se non impedito dalle sfavorevoli condizioni meteorologiche essendo l'altopiano collocato oltre i 700 metri sul livello del mare a ridosso tra i massicci del Gran Sasso e del Velino-Sirente.

Il Ministro delle infrastrutture

DI PIETRO

(21 settembre 2006)

MALABARBA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* – Risultando all'interrogante che:

è stato accertato che oltre alla organizzazione Gladio operante in Italia, e resa nota a suo tempo, è esistita anche un'altra Gladio (o una componente non nota della Gladio nota) che operava all'estero, come risulta ad esempio dalle dichiarazioni rilasciate dall'on. Beppe Pisano nell'intervista rilasciata al «Il Corriere della Sera» il 4 aprile 1997, in cui si afferma, tra l'altro: «(...) Finchè Gladio è esistita, l'Italia ha avuto un efficientissimo sistema di informazione in tre zone molto calde: i Balcani, l'Africa del Nord e il Corno d'Africa (...)»;

tra gli appartenenti a questa altra Gladio operante all'estero vi è l'agente Pierfrancesco Cangedda, che tra l'altro venne impiegato per seguire l'addestramento delle BR all'estero e che, in base ad una segnalazione della Stasi, fornì notizia dell'esistenza di un covo della BR a via Gradoli (Gradoli Strasse), mentre si indagava nel paese di Gradoli in base alla segnalazione di un tavolo spiritico di Bologna;

all'agente Cangedda è stata per tre volte incendiata la macchina («La nuova Sardegna» del 2 dicembre 2004 e del 20 dicembre 2005) e, la quarta volta, bruciata la macchina il 19 dicembre 2005,

si chiede di sapere quali provvedimenti siano stati adottati per tutelare la incolumità del Cangedda e quali provvedimenti urgenti si intendano adottare in relazione a questi quattro attentati.

(4-00093)

(13 giugno 2006)

RISPOSTA. – Si premette che il signor Piero Francesco Cangedda risulta indagato nell'ambito dell'inchiesta avviata dalla Procura della Repubblica di Genova sul «Dipartimento Studi Strategici Antiterrorismo - D.S.S.A.».

L'imputazione a suo carico è quella di associazione a delinquere finalizzata a commettere i delitti di usurpazione di funzioni pubbliche in materia di prevenzione e repressione di reati ed altro.

Negli ultimi anni, il signor Cangedda ha denunciato quattro episodi intimidatori rispettivamente avvenuti il 30 marzo 1999 (furto dell'autovettura di sua proprietà), il 27 marzo 2003 (incendio di un suo autoveicolo), il 30 novembre 2004 (incendio della sua autovettura) ed il 19 dicembre 2005 (tentativo di incendio con lievi danni all'autovettura di cui aveva l'uso).

Le indagini su ciascuno degli episodi non hanno consentito di individuare gli autori.

La possibile esposizione a rischio del signor Cangedda è stata in varie occasioni valutata dal Prefetto di Oristano, provincia di residenza, che il 4 marzo 2005 ha disposto la misura di protezione della vigilanza dedicata, revocata nel successivo mese di giugno poiché i profili di rischio che ne avevano consigliato l'adozione sono stati ritenuti non più attuali.

Il Vice Ministro dell'interno

MINNITI

(13 settembre 2006)

MONACELLI. – *Al Ministro delle infrastrutture.* – Premesso che:

la scarsità ed inadeguatezza delle opere infrastrutturali umbre concorrono ad aggravare la crisi economica dell'intero territorio regionale;

la realizzazione della strada statale «Perugia – Ancona», per il ruolo di «bretella di collegamento» della maggior parte dei centri turistici della Regione (Perugia, Assisi, Gubbio ...) con il Centro-Italia, rappresenta una delle principali priorità infrastrutturali dell'Umbria;

emergono rilevanti preoccupazioni sul proseguimento dei lavori in oggetto, in modo particolare per la realizzazione del lotto riguardante le gallerie di Valfabbrica e Casacastalda (località Picchiarella), in quanto la ditta appaltatrice Grassetto s.p.a, a seguito dell'aumento dei costi derivanti da fenomeni di smottamento, verificatisi in galleria, ha aperto da circa un anno una trattativa con l'Anas – Dipartimento di Perugia, ed ha annunciato che il 31 luglio 2006 chiuderà il cantiere, se non si arriverà ad una rapida soluzione;

a seguito dell'apertura dei tratti stradali Montefiore – Branca, Schifanoia – Sospertole e Pianello – Lidarno si è determinato un notevole aumento di traffico, soprattutto pesante, in corrispondenza delle località di Casacastalda e Valfabbrica ove, per il vecchio e disagiata percorso,

irto di curve e fondo stradale sconnesso, si verificano notevoli disagi con ribaltamenti ed incidenti gravi,

l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine di evitare la chiusura del cantiere al 31 luglio 2006, che determinerebbe nuovi e pesanti costi, inevitabili ripercussioni occupazionali sulle maestranze, oltre che un indeterminato allungamento dei tempi di realizzazione dell'opera infrastrutturale sopra menzionata.

(4-00282)

(11 luglio 2006)

ZUCCHERINI, BRUTTI Paolo. – *Al Ministro delle infrastrutture.* – Premesso che:

la strada statale Perugia-Ancona è in costruzione dagli anni '60; tale opera risulta essere fondamentale per il collegamento tra i due capoluoghi di Regione, ma anche e soprattutto per i collegamenti merci dall'Umbria al porto di Ancona;

il primo tratto dell'opera, Lidarno-Pianello, è stato da tempo completato;

il 6° lotto vede completato il 2° stralcio Schifanoia-Valfabbrica, mentre, il 1° stralcio, relativo al tratto Valfabbrica-Fosso Calvario, è bloccato: le ragioni di tale blocco risiedono nella progettazione carente che non ha tenuto conto degli aspetti legati alla stabilità dei versanti e alla necessità di messa in sicurezza delle gallerie previste in appalto;

tale situazione necessita di nuove perizie e varianti in corso d'opera che, nei fatti, hanno determinato un contenzioso tra Anas compartimentale e l'azienda operante sul cantiere;

da oltre un anno si assiste a questo balletto di responsabilità, che sta determinando nelle comunità locali e tra i lavoratori del cantiere grande incertezza e preoccupazione;

i lavori di cui sopra esulano dal cosiddetto progetto «quadrilatero», si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di convocare urgentemente una riunione con tutti i soggetti interessati per dirimere questa situazione.

(4-00435)

(2 agosto 2006)

RISPOSTA. (*) – L'ANAS Spa fa conoscere che l'ammodernamento del collegamento stradale tra Perugia e Ancona è previsto con doppia carreggiata, ciascuna con due corsie per senso di marcia e intersezioni a livelli sfalsati.

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

La nuova infrastruttura è in parte già aperta al traffico, in parte in costruzione ed in parte in progettazione.

L'intervento comprende tre infrastrutture in variante rispetto alle statali ed è suddiviso in 3 tratti: tratto 1 - strada statale 318 «Valfabbrica» da Perugia a Branca; tratto 2 - strada statale 219 «di Gubbio e Piandassino» da Branca fino a Fossato di Vico; tratto 3 - strada statale 76 «della Val d'Esino» da Fossato di Vico fino a Falconara.

Il tratto 1 - strada statale 318 «Valfabbrica» da Perugia a Branca è suddiviso in 7 lotti:

- 1° lotto (dall'innesto sulla strada statale 3-bis - E45, in prossimità di Perugia, fino a Pianello) - aperto al traffico;

- 2°, 3° e 4° lotto (da Pianello fino a Valfabbrica) è in corso la progettazione esecutiva. I lotti sono inseriti nel primo programma della legge obiettivo e fanno parte del maxilotto 2 del Quadrilatero Marche Umbria appaltato dalla Quadrilatero s.p.a. al General Contractor Consorzio Operae il 23 giugno 2006. L'affidamento comprende la progettazione esecutiva e la costruzione. Lo sviluppo dei tre lotti è di circa 8 chilometri;

- 5° lotto (da Valfabbrica a Schifanoia) - il lotto è suddiviso in due stralci: il primo dal chilometro 13+640 al chilometro 17+454 ha un avanzamento del 45 per cento, il secondo dal chilometro 17+454 al chilometro 20+433 è al 92 per cento di avanzamento, appaltati all'Impresa Grassetto. L'importo dei lavori in appalto relativi al 5° lotto ammonta a circa 27,5 milioni di euro e riguardano la costruzione del tratto in variante della strada statale n. 318 di Valfabbrica tra la statale 3 bis «Tiberina» e la strada di grande comunicazione E45 tra la progressiva chilometri 13+640 (Valfabbrica) e la progressiva chilometri 20+433 (Sospertole) nel territorio della Regione Umbria.

I lavori hanno avuto un complesso *iter* procedurale fin dal momento dell'aggiudicazione. Attualmente è in corso di avanzata elaborazione una perizia di variante a fronte anche del ripetersi nel tempo di fenomeni frastuonosi interessanti il tracciato, con la definizione dei necessari interventi.

In considerazione dell'attuale situazione di carenza di finanziamenti, l'ANAS è orientata a contenere gli interventi entro l'importo contrattuale e ad assicurare il completamento di una sola carreggiata e la fruibilità delle opere realizzate.

La perizia in parola è oggetto di confronto con l'impresa, che avanza serie riserve sulla stessa e sulla prosecuzione dei lavori in appalto. Qualora non si raggiungesse l'intesa tra le parti non si può escludere la possibilità di risoluzione del contratto.

Gli importi necessari per il completamento dovranno essere ricompresi nelle nuove risorse finanziarie da destinare all'ANAS, nell'ambito della programmazione degli interventi sulla viabilità ordinaria:

- 6° e 7° lotto (da Schifanoia a Branca) - i lotti sono terminati ed aperti al traffico.

Tratto 2 - strada statale 219 «di Gubbio e Piandassino» da Branca fino a fossato di Vico: il tratto 2 è in costruzione. I lavori, appaltati all'ATI Todini-Ediltevere nel marzo 2005, procedono regolarmente e termineranno a novembre 2007. La percentuale di avanzamento lavori è del 30 per cento.

Tratto 3 - strada statale «della Val d'Esino» da Fossato di Vico fino a Falconara:

Lotto da Fossato di Vico a Cancelli

È in fase di elaborazione il progetto esecutivo. Il lotto è inserito nel primo programma della legge obiettivo e fa parte del maxilotto 2 del Quadrilatero Marche-Umbria appaltato dalla Società Quadrilatero al General Contractor Consorzio Operae. L'affidamento comprende il progetto esecutivo e la costruzione. Lo sviluppo del lotto è di chilometri 8.

Lotto da Cancelli a Albacina

È aperto al traffico.

Lotto da Albacina a Serra San Quirico

È in fase di elaborazione il progetto esecutivo. Il lotto è inserito nel primo programma della legge obiettivo e fa parte del maxilotto 2 del Quadrilatero Marche-Umbria appaltato dalla Società Quadrilatero al General Contractor Consorzio Operae. L'affidamento comprende il progetto esecutivo e la costruzione. Lo sviluppo del lotto è di chilometro 14,3.

Lotto da Serra San Quirico a Falconara Marittima

Il lotto è aperto al traffico.

All'interno di questo tratto, tra i chilometri 64+400 e 68+400, è in corso di appalto la realizzazione dello svincolo per il collegamento del Centro Intermodale di Jesi che prevede, nel tratto interessato, anche l'adeguamento della sezione esistente a quella richiesta dal Consiglio nazionale delle ricerche.

Il Ministro delle infrastrutture

DI PIETRO

(21 settembre 2006)
