

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

n. 71

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 22 al 26 gennaio 2015)

INDICE

CARDIELLO: sulle opere di adeguamento del raccordo autostradale Salerno-Avellino (4-01042) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	Pag. 1981	FILIPPI: sul cedimento del viadotto Scorciovacche 2 sulla strada statale 121 Palermo-Agrigento (4-03206) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	1984
COMPAGNA: sulla situazione di un cittadino italiano detenuto ad Anversa in Belgio (4-03179) (risp. GIRO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i>)	1983	MANASSERO: sulle chiusure al traffico predisposte presso i valichi della Maddalena e di Tenda verso la Francia, specie nei mesi invernali (4-02807) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	1986

CARDIELLO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

in data 21 ottobre 2013, si è tenuto un incontro tra le segreterie provinciali sindacali Feneal-Uil, Fillea-Cgil e Filca-Cisl, presso l'Assessorato regionale per i trasporti della Campania, con la presenza dell'assessore Vetrella, in merito all'adeguamento del raccordo autostradale Salerno-Avellino;

in tale circostanza è emerso che l'ANAS non avrebbe ancora effettuato il progetto preliminare per la terza corsia, e addirittura avrebbe preso tempo sino al 2017 per elaborare il progetto esecutivo dell'opera;

l'assessore Vetrella ha smentito la notizia secondo cui vi era da firmare l'accordo quadro di programma con il Governo per potere appaltare l'opera, così come aveva comunicato l'ANAS in un precedente incontro nella Prefettura di Salerno;

a seguito di tali ritardi, si rischia la revoca per la seconda volta del finanziamento dell'opera e il dirottamento delle risorse finanziarie verso altri progetti;

la delibera CIPE n. 14 del 17 giugno 2013 stabilisce la revoca dei finanziamenti per tutte le opere che non hanno la progettazione esecutiva;

appare poco comprensibile che per progettare l'adeguamento di 4 chilometri del raccordo, da Fratte (Salerno) a Baronissi (Avellino), l'ANAS impieghi ben 4 anni,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda convocare con urgenza un tavolo tecnico con gli enti coinvolti e i sindacati al fine di sviluppare azioni decisive per superare tale ingiustificabile ritardo da parte dell'ANAS nell'elaborazione del progetto preliminare e del progetto esecutivo;

se risultino responsabilità da parte dell'ANAS nell'ingiustificato ritardo che comprometterebbe il completamento dell'importante opera.

(4-01042)

(23 ottobre 2013)

RISPOSTA. - Come è noto l'ammodernamento del raccordo Salerno-Avellino è inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche (ex legge obiettivo n. 443 del 2001); con delibera CIPE n. 62 del 3 agosto 2011 sono state attribuite alla Regione Campania risorse del fondo sviluppo e coesione (FSC) 2007-2013, per complessivi 1.181,6 milioni di euro, a copertura finanziaria delle "infrastrutture strategiche regionali" (12 interventi). Tra queste, risulta ricompreso l'intervento "Potenziamento raccordo SA-AV SS7 e SS7bis primo lotto Mercato San Severino-Fratte", con un finanziamento FSC pari a 123 milioni di euro.

Trattandosi di risorse della programmazione unitaria, il termine vincolante per l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante (aggiudicazione provvisoria dell'intervento), secondo le norme che regolano il FSC, era fissato al 30 giugno 2014, poi posticipato al 31 dicembre 2014 con delibera CIPE n. 21 del 30 giugno 2014.

In proposito, il punto 2.4 della delibera dispone che "Saranno altresì sottratte alla disponibilità delle Regioni le risorse assegnate agli interventi di cui al punto 2.1 per i quali non saranno rispettati i termini indicati per l'assunzione dell'OGV. Tali risorse potranno essere riassegnate alle Regioni interessate, al netto di una decurtazione del 15 per cento".

Con la recente delibera di Giunta regionale n. 650 del 15 dicembre 2014, la Regione Campania ha dato atto di non essere in grado di aggiudicare l'intervento in esame entro il termine del 31 dicembre 2014; ha pertanto proposto un programma alternativo di interventi cantierabili da coprire, tra l'altro, con le risorse poste originariamente a copertura del suddetto intervento (al netto di una decurtazione del 15 per cento sui 123 milioni complessivi). Tale proposta è stata quindi inoltrata al CIPE per le approvazioni di competenza, alla cui adozione è subordinata l'efficacia dell'accordo di programma quadro "Sistemi di mobilità. Atto aggiuntivo", sottoscritto tra il 30 ed il 31 dicembre 2014 tra le amministrazioni statali competenti e la Regione.

Infine, il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica del Ministero dello sviluppo economico, interessato al riguardo, informa che nella stessa delibera, la Giunta ha deliberato di confermare, in ogni caso, la rilevanza e la strategicità dell'intervento in questione ai fini del finanzia-

mento, in via successiva, nell'ambito della programmazione unitaria 2014-2020.

Per quanto riguarda, poi, il 2° stralcio del 1° lotto Mercato San Severino-Fratte, l'ANAS ha fatto presente che l'intervento è previsto nella propria programmazione degli investimenti tra le opere prioritarie da avviare nel prossimo futuro, non appena disponibili le necessarie risorse finanziarie.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(23 gennaio 2015)

COMPAGNA. - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

un cittadino italiano, Francesco Morabito, artigiano gioielliere, incensurato, è da più di un anno recluso nella prigione di Anversa, città fiamminga e centro mondiale del commercio dei diamanti;

le difficoltà di comunicazione (non solo linguistiche) hanno precluso finora il diritto alla difesa del cittadino italiano, al quale non è mai stato dato finora modo di leggere in italiano alcun documento relativo al processo,

si chiede di sapere come l'ambasciata italiana abbia finora fornito assistenza al nostro connazionale e se sia stato fatto presente alle autorità belghe quali gravi violazioni sono state finora arrecate al diritto alla difesa di un cittadino italiano in un tribunale fiammingo.

(4-03179)

(18 dicembre 2014)

RISPOSTA. - Il signor Francesco Morabito, nato a Napoli il 21 settembre 1965, è stato arrestato ad Anversa il 23 ottobre 2013 ed è attualmente detenuto nel carcere di Dendermonde (Fiandre orientali) per traffico di gioielli e pietre preziose e associazione a delinquere.

In seguito all'arresto, l'ambasciata italiana a Bruxelles si è immediatamente attivata, mantenendosi in contatto con il legale del connazionale

per monitorare il procedimento in corso. La sentenza di primo grado, pronunciata il 16 dicembre 2014, ha condannato il signor Morabito ad una pena detentiva di 7 anni. Attualmente l'interessato sta valutando, insieme al suo avvocato, se presentare ricorso in appello.

Nella fase istruttoria gli interrogatori si sono sempre svolti alla presenza del suo legale difensore e di un interprete, come previsto dalla legge belga.

L'ambasciata a Bruxelles ha seguito il caso sin dall'inizio con la massima attenzione effettuando, su richiesta dell'interessato, periodiche visite consolari in carcere e fornendo le informazioni rilevanti sui suoi diritti e sull'applicazione delle procedure legali in vigore in Belgio. Ha mantenuto inoltre continui contatti con l'avvocato del connazionale e con le competenti autorità giudiziarie belghe, nel rispetto ovviamente dei limiti imposti dall'ordinamento giuridico del Paese.

Il Ministero continuerà, anche per il tramite della nostra rappresentanza diplomatica *in loco*, a seguire gli sviluppi del caso in costante raccordo con la famiglia e il legale di fiducia del signor Francesco Morabito.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale

GIRO

(22 gennaio 2015)

FILIPPI, ORRU'. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. - Premesso che:

il viadotto "Scorciavacche 2", sulla strada statale 121 Palermo-Agrigento è stato inaugurato ed aperto alla circolazione il 23 dicembre 2014;

il viadotto, che si trova in provincia di Palermo nel comune di Mezzojuso, è costato 13 milioni di euro e si tratta di una variante nell'ambito dei lavori di ammodernamento dell'itinerario Palermo-Lercara Friddi (Palermo);

dopo una decina di giorni dall'apertura, metà carreggiata è sprofondata e la restante presenta una profonda spaccatura. L'Anas aveva chiuso il viadotto già il 30 dicembre, interrompendo la viabilità in un tratto lungo circa un chilometro, senza, però, dare informazione del cedimento strutturale;

la Procura della Repubblica di Termini Imerese ha ordinato il sequestro negli uffici dell'Anas della documentazione relativa all'appalto per il viadotto Scorciavacche 2. L'impresa che ha eseguito i lavori è la Bolognetta scpa, che fa parte di un raggruppamento che ha come capofila la Cmc di Ravenna,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo fosse già stato informato, al momento della chiusura del viadotto, del cedimento strutturale;

se non ritenga opportuna una revisione dell'attuale schema del *general contractor* in cui chi progetta, chi realizza e chi collauda l'opera è totalmente fuori da ogni controllo successivo all'aggiudicazione;

se ritenga opportuno attivarsi per far diventare ANAS SpA, unico ente predisposto al controllo e collaudo, un soggetto privato;

se non ritenga necessario intervenire tempestivamente anche sulla riforma del codice degli appalti (di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006), considerato che è anche in via di attuazione la nuova direttiva europea in materia.

(4-03206)

(7 gennaio 2015)

RISPOSTA. - In via preliminare, si evidenzia che il cedimento del rilevato stradale sulla strada statale 121 "Catanese" non attiene ad alcun cedimento strutturale del viadotto 5 Scorciavacche2 né deve essere posto in relazione ai problemi strutturali che hanno riguardato negli ultimi anni altri viadotti appartenenti alla rete stradale siciliana di competenza ANAS.

Il cedimento è avvenuto su un tratto di rilevato stradale posto immediatamente *a tergo* della spalla del viadotto, di recente costruzione da parte del contraente generale Bolognetta scpa, costituito dalle imprese CMC, Tecnis e CCC, realizzato nell'ambito dei lavori di ammodernamento del tratto Palermo-Lercara Friddi, lotto funzionale dal chilometro 14+400 al chilometro 48+00, dell'itinerario Palermo-Agrigento.

Sebbene il tratto stradale fosse stato aperto al traffico, in via provvisoria, il giorno 23 dicembre 2014, il cedimento del rilevato è avvenuto nei primi giorni di gennaio 2015, in un momento in cui la circolazione stradale era già stata interdetta da ANAS; infatti, come la stessa società ha riferito, il 30 dicembre il proprio personale tecnico intervenuto sul posto nell'ambito

delle ordinarie attività di sorveglianza e monitoraggio della rete in esercizio, accertava un avvallamento anomalo nella zona di rilevato di accesso al viadotto, lato Palermo, situato a circa 20 metri dal giunto dello stesso.

La circolazione stradale, a valle della chiusura al traffico del tratto della strada statale 121 interessata dal cedimento, è stata comunque garantita dalla deviazione sull'adiacente strada provinciale 55bis.

Pertanto, non si sono verificate situazioni di reale pericolo per gli utenti della strada ma, naturalmente, questo non esime dal rilevare l'anomalia di quanto accaduto. E infatti, i competenti uffici del Ministero hanno provveduto a istituire, il successivo 5 gennaio, una apposita commissione ispettiva ministeriale finalizzata alla ricostruzione dell'accaduto, alla verifica delle cause e all'individuazione delle responsabilità.

La commissione ispettiva sta operando parallelamente alla commissione d'inchiesta nominata dall'ANAS e dal consulente tecnico d'ufficio nominato dalla Procura di Termini Imerese.

Il 12 gennaio 2015 la commissione ministeriale ha effettuato un sopralluogo sull'area, sottoposta a sequestro dal 4 gennaio, alla presenza dei Carabinieri, del personale ANAS e del contraente generale; ha quindi iniziato l'esame della documentazione consegnata da ANAS, dalla quale emerge, per ora, che le indagini geognostiche preventive sono state eseguite. Rimane ancora da accertare se tali indagini siano state svolte correttamente e se siano state sufficienti.

Le responsabilità amministrative saranno prontamente registrate e perseguite, nella piena consapevolezza della serietà delle problematiche sollevate dall'episodio.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(23 gennaio 2015)

MANASSERO. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno.* - Premesso che:

il colle di Tenda è un valico internazionale situato nelle Alpi occidentali tra le regioni del Piemonte e della Provenza-Alpi-Costa Azzurra e divide la valle della Roia a sud con quella della Vermenagna a nord, segnando il confine tra Italia e Francia;

tale importante collegamento internazionale è da qualche mese oggetto di lavori finalizzati alla realizzazione di un nuovo *tunnel* come previsto dall'accordo di Parigi del 12 marzo 2007;

considerato che:

già nella prima fase dei lavori si è verificata una serie di inconvenienti che hanno comportato la sospensione o la limitazione della circolazione all'interno della galleria; l'ultimo episodio si è verificato nei giorni scorsi a causa di un allagamento al suo interno della galleria che ha comportato la sospensione in entrambi i sensi di marcia nel fine settimana del 13-14 settembre 2014; inoltre, sono state previste altre chiusure notturne e, dal 1° ottobre al 30 novembre, la chiusura totale dalle ore 19 del martedì alle ore 7 del venerdì per un totale di 2 giorni e 3 notti consecutivi a settimana;

inoltre si registrano problemi anche per l'altro valico internazionale del colle della Maddalena che collega la valle Stura in Italia con la val d'Ubaye in Francia che è, nei mesi invernali, oggetto di chiusure per le precipitazioni nevose e, anche, per la mancata assunzione di responsabilità tra le autorità che dovrebbero essere preposte a mantenere il collegamento aperto anche in condizioni di tempo avverso;

il blocco, totale o parziale, di questi collegamenti ha creato disagi particolari alle aziende del cuneese che, spesso, puntano proprio sull'*export* delle merci per migliorare i propri conti in questo difficile tempo di crisi, oltre a difficoltà per i movimenti delle persone in un'area fortemente turistica, in modo particolare nei mesi più freddi con gli impianti sciistici aperti,

si chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano di farsi carico di un'attività di monitoraggio della situazione per evitare che un territorio ampio e ricco di insediamenti industriali e commerciali possa venire privato del diritto alla mobilità;

se, a questo proposito, non ritengano di interessare il prefetto di Cuneo in modo tale che, per il tramite dell'ufficiale di Governo, enti locali e associazioni di categoria possano essere messe in condizioni di partecipare alle decisioni su blocchi e chiusure dei valichi. Si eviterebbero così situazioni verificatisi nell'inverno 2013-2014 con autorevoli esponenti di associazioni datoriali pronti a presentare denunce alla Procura della Repubblica per interruzione di pubblico servizio. Si intende, in questo modo, non già cancellare i disagi, inevitabili per lavori come quelli del colle di Tenda, ma tendere il più possibile a un percorso condiviso per minimizzarli.

(4-02807)

(9 ottobre 2014)

RISPOSTA. - Si forniscono i seguenti elementi di risposta sulla base delle informazioni fornite dai competenti uffici di questo Ministero e dalla società ANAS.

Il passaggio attraverso il valico del Colle di Tenda consente il collegamento diretto dalla pianura Padana (province di Cuneo e Torino) alla Costa Azzurra, attraverso le propaggini occidentali delle Alpi marittime, lungo la valle Vermenagna (Italia) e quella della Roya (Francia).

Il progetto dei lavori di costruzione del nuovo *tunnel* del Colle di Tenda e delle opere accessorie nasce dalle indicazioni espresse dalla commissione intergovernativa per il miglioramento dei collegamenti franco-italiani nelle Alpi del sud (CIG) e prevede la realizzazione di una nuova canna monodirezionale e l'allargamento del traforo esistente, oltre all'adeguamento della viabilità di accesso sul versante francese, mediante l'eliminazione di 2 dei 4 tornanti attualmente esistenti.

L'accordo di Parigi del 12 marzo 2007 prevede che l'importo complessivo dell'intervento, di circa 210 milioni di euro, sia suddiviso per il 58,35 per cento a carico dell'Italia e per il 41,65 per cento a carico della Francia.

Il progetto esecutivo è stato approvato dall'ANAS il 18 novembre 2013 e, successivamente, dalla CIG, con presa d'atto da parte dei Governi italiano e francese.

Al fine di evitare l'interruzione del collegamento tra i 2 versanti, i lavori, consegnati il 23 novembre 2013 e con ultimazione fissata al 20 febbraio 2020, sono stati articolati in fasi temporali distinte: fase 1: realizzazione della nuova canna Italia-Francia e utilizzo dell'attuale *tunnel* con doppio senso di circolazione. L'ultimazione e la messa in esercizio sono programmate per il mese di luglio 2017; fase 2: alesaggio del *tunnel* esistente e utilizzo della nuova canna con doppio senso di circolazione. L'ultimazione è stabilita per il mese di febbraio 2020.

Nella fase 1, prima dell'inizio dello scavo della nuova galleria, nel tratto del *tunnel* esistente su lato sia italiano che francese, la progettazione esecutiva ha previsto interventi di alleggerimento del carico idrico sotterraneo nell'area che sarà interessata dallo scavo della nuova galleria, così da limitare il rischio di rallentamento nell'avanzamento dei lavori e della sicurezza delle maestranze.

Tali interventi consistono in drenaggi radiali di lunghezza variabile tra 15 e 40 metri, ubicati in modo da intercettare la massima quantità di acqua presente nell'ammasso roccioso.

Prima dell'avvio delle attività di drenaggio, l'ANAS ha coinvolto le prefetture di Cuneo e Nizza al fine di concordare le soluzioni ottimali per la gestione del traffico durante la fase più critica.

Per minimizzare gli impatti negativi per i territori coinvolti, è stata attivata una rete di informazione e ascolto delle esigenze locali; a tal fine, il 25 giugno 2014, presso il Comune di Limone Piemonte (Cuneo), si è tenuta una riunione congiunta italo-francese alla quale hanno partecipato gli amministratori pubblici locali e gli operatori economici dei 2 versanti; in tale sede è stato concordato il seguente calendario di chiusure notturne al traffico del tunnel: 1) dalle ore 22:00 del lunedì alle ore 06:00 del sabato, a partire dalla metà del mese di luglio e fino alla metà del mese di settembre 2014, eccetto i prefestivi e festivi francesi e italiani; 2) dalle ore 19:00 del 15 settembre 2014 alle ore 06:00 del 15 dicembre tutte le notti compresi i fine settimana, festivi e prefestivi francesi e italiani, ad eccezione del 5, 6, 7 e 8 dicembre 2014, nonché per i mesi di ottobre e novembre 2014 dalle ore 19:00 del martedì alle ore 06.00 del venerdì; 3) dalle ore 22:00 del 15 dicembre 2014 alle ore 06:00 del 23 dicembre 2014, eccetto prefestivi e festivi francesi e italiani; 4) dal 24 dicembre 2014 al 6 gennaio 2015 nessuna chiusura; 5) dalle ore 22.00 del 7 gennaio 2015 alle ore 06.00 di sabato 31 gennaio 2015 divieto di circolazione totale, tutte le notti della settimana dal lunedì al venerdì mattina ovvero i lunedì, martedì, mercoledì e giovedì eccetto prefestivi e festivi francesi e italiani.

Quanto, poi, all'allagamento del *tunnel* accaduto nella notte tra l'11 e il 12 settembre 2014 nella tratta francese della strada statale 20 compresa tra i chilometri 3+180 e 3+380, questo ha determinato un leggero ritardo sull'orario programmato di riapertura del *tunnel*, in quanto le perforazioni hanno intercettato un flusso d'acqua che, considerata la natura dell'acquifero, non poteva essere prevista nella sua portata improvvisa; di conseguenza, le attività di convogliamento nelle tubazioni verso l'imbocco del versante francese hanno richiesto un tempo maggiore rispetto a quanto pianificato.

I successivi fenomeni di filtrazione lungo la calotta della galleria hanno richiesto un approfondimento delle attività di verifica delle condizioni di sicurezza e la necessità di approntare tutti gli interventi necessari per l'evacuazione delle acque di percolazione; ciò ha determinato l'ulteriore chiusura al traffico della galleria, fino alle ore 6 del 16 settembre 2014.

Per quanto detto, è evidente con quale attenzione la locale prefettura e l'ANAS seguono l'avanzamento dei lavori, nel rispetto delle esigenze dei territori e in accordo con le amministrazioni e le realtà locali. Infatti,

come riferisce la prefettura di Cuneo, il 10 dicembre 2014 si è tenuta apposita riunione informativa con il tavolo di coordinamento e concertazione delle iniziative legate ai lavori del nuovo *tunnel* di Tenda, coordinato dalla Confcommercio e composto dai sindaci della valle Vermenagna e dalle associazioni provinciali di categoria, durante la quale i vertici del compartimento della viabilità per il Piemonte dell'ANAS hanno presentato un piano di comunicazione specificatamente predisposto per superare le problematiche di informazione del territorio sui lavori al nuovo *tunnel* di Tenda.

Per quanto attiene, invece, alle problematiche relative al valico del Colle della Maddalena (in corrispondenza del confine di Stato tra Italia e Francia), si ricorda che per la sua configurazione orografica e la mancanza di vegetazione, durante le nevicate invernali, è costantemente interessato da fenomeni valanghivi che pongono in serio pericolo la circolazione e la sicurezza stradale. Pertanto, tutte le chiusure al traffico della strada statale 21 “della Maddalena” vengono predisposte a scopo cautelativo, avvalendosi anche del parere della competente commissione valanghe, al fine di evitare epiloghi drammatici sulla sicurezza dell’utenza.

Si fa presente, infine, che la prefettura di Cuneo ha comunicato che il 9 dicembre 2014 si è tenuta una riunione di coordinamento per l’esame della bozza di convenzione per l’applicazione del piano di intervento per il distacco artificiale delle valanghe. La convenzione consentirà l’applicazione in via sperimentale di tale piano, con l’obiettivo di garantire la transitabilità del Colle della Maddalena nel corso della stagione invernale 2014-2015.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(23 gennaio 2015)
