SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 63

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 16 al 21 dicembre 2009)

INDICE

BALDINI: sull'incidente ferroviario di Viareggio (4-01745) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) *Pag.* 1811

RANUCCI ed altri: sulle infiltrazioni malavitose nell'ambito dei lavori relativi alle infrastrutture nel Mezzogiorno, in particolare per quanto riguarda l'autostrada Salerno-Reggio Calabria (4-00802) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1815

TIPOGRAFIA DEL SENATO (280)

BALDINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il giorno 29 giugno 2009, nella stazione ferroviaria di Viareggio (Lucca), si è verificato il deragliamento di un treno con il quale venivano trasportate alcune cisterne piene di gas liquido altamente infiammabile;

a seguito del sinistro, una delle cisterne ha subito uno squarcio dal quale è fuoriuscito il gas, che, incendiatosi, ha provocato un altissimo numero di morti, di feriti e la distruzione di numerose abitazioni poste nelle vicinanze della stazione ferroviaria;

la città di Viareggio ha voluto manifestare il suo profondo dolore e la sua grande solidarietà con una commossa e generale partecipazione ai solenni funerali che si sono svolti nello stadio della città di Viareggio, alla presenza del Capo dello Stato, dei Presidenti del Senato e della Camera, nonché di esponenti del Governo e del Parlamento;

in tale occasione il Presidente della Repubblica ha dichiarato che «si deve fare chiarezza» su tutta la tragica vicenda;

a giudizio dell'interrogante, i morti, i superstiti, i familiari delle vittime, la città di Viareggio esigono che le autorità competenti (l'autorità giudiziaria, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Ferrovie dello Stato) vadano rapidamente ad accertare le cause ed anche le responsabilità, perché queste non possono essere assolutamente escluse,vista la grandissima pericolosità del materiale trasportato e la mancanza di misure idonee ad evitare le conseguenze drammatiche del deragliamento;

questa grande tragedia ripropone purtroppo il tema della sicurezza dei cittadini soprattutto quando si è in presenza del trasporto di materiali altamente pericolosi;

a giudizio dell'interrogante, quando si trasportano prodotti pericolosi per la vita delle persone si deve, in via generale, prevedere la possibilità che un qualunque mezzo di trasporto possa essere coinvolto in un sinistro, e, conseguentemente, si devono adottare, in via preliminare, tutte quelle misure necessarie per garantire la sicurezza dei cittadini;

quando si trasporta un'opera d'arte vengono prese misure eccezionali di prevenzione, di sicurezza e di controllo, che, a quanto risulta all'interrogante, purtroppo non vengono adottate quando si tratta del trasporto di vere e proprie bombe, pronte ad esplodere ed a provocare gravissime tragedie;

ad opinione dell'interrogante tutto ciò può portare a ritenere il valore di una vita umana inferiore al valore di un'opera d'arte;

le Ferrovie dello Stato, a giudizio dell'interrogante, non possono assolutamente lavarsene le mani, arrivando ad affermare a quanto risulta

all'interrogante, di non aver neppure informato le compagnie di assicurazione, omettendo, a quanto risulta all'interrogante, in tal modo, di fornire ai familiari delle vittime della tragedia, ai feriti ed alla città di Viareggio riferimenti certi per un rapido risarcimento dei gravissimi danni morali e materiali subiti, costringendoli quindi ad una incerta quanto estremamente difficoltosa ricerca dei responsabili;

vi è l'urgenza e la necessità di seguire gli sviluppi della vicenda giudiziaria attraverso un'immediata e forte partecipazione sia dello Stato che del Comune di Viareggio, con la costituzione di parte civile da parte di entrambi,

si chiede di sapere:

quali iniziative siano state fino ad oggi adottate per individuare cause e responsabilità e se vi sia la volontà di costituirsi parte civile nel procedimento penale in corso;

quali iniziative si intendano adottare per una rapida azione volta all'immediato risarcimento di tutti i danni morali e materiali subiti dai familiari delle vittime, dai superstiti e dalla città di Viareggio.

(4-01745)

(9 luglio 2009)

RISPOSTA. – Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 3 agosto 2009.

In conseguenza del gravissimo incidente ferroviario verificatosi il 29 giugno 2009 nella stazione di Viareggio, in data 3 luglio 2009 il Consiglio dei ministri ha deliberato la dichiarazione dello stato di emergenza fino al 31 dicembre 2009.

Successivamente, d'intesa con la Regione Toscana ed all'esito di una serie di riunioni con i rappresentanti di tutte le amministrazioni interessate, è stata predisposta ed emanata l'ordinanza del Presidente del Consiglio n. 3800 del 6 agosto 2009 finalizzata a porre in essere tutte le idonee misure di messa in sicurezza dell'area interessata dall'evento in questione nonché di tutte le iniziative di carattere straordinario volte al ritorno alle normali condizioni di vita della popolazione.

Il provvedimento emergenziale, nel nominare il Presidente della Regione Toscana Commissario delegato, ha disposto che lo stesso provveda al completamento degli interventi di soccorso ed assistenza alla popolazione, rimborsando le spese sostenute dal Comune di Viareggio nella prima fase dell'emergenza, nonché per le esequie solenni delle vittime.

In particolare, il predetto Commissario deve assicurare la ripresa delle attività produttive mediante la concessione di contributi in favore dei titolari di imprese i cui immobili siano stati distrutti, danneggiati o resi inagibili dagli eventi del 29 giugno 2009 per consentire la locazione di immobili da destinare temporaneamente allo svolgimento delle attività produttive, nonché per il riacquisto dei beni mobili indispensabili per la ripresa dell'attività.

L'ordinanza sopra citata ha previsto che il Commissario delegato provveda alla progettazione degli interventi di messa in sicurezza ed all'eventuale bonifica del territorio interessato: ove si tratti di aree pubbliche o, comunque, di competenza della pubblica amministrazione, provvederà anche all'esecuzione di tali interventi; per le parti di proprietà privata, invece, procederà solo alla definizione della tempistica e delle modalità di esecuzione degli interventi necessari.

Inoltre, lo stesso Commissario sta predisponendo un piano degli interventi finalizzati alla complessiva risistemazione dell'area interessata dalla catastrofe ed al ripristino degli edifici e dei beni mobili privati, nonché delle infrastrutture e dei beni di proprietà del Comune di Viareggio distrutti o danneggiati, corredato del relativo cronoprogramma e della stima del fabbisogno delle risorse finanziarie occorrenti.

Per la realizzazione dei primi interventi, l'articolo 7 ha stanziato la somma di 15 milioni di euro a carico del Fondo della protezione civile ed 1,5 milioni di euro a carico del bilancio della Regione Toscana, autorizzando il Commissario delegato ad utilizzare le eventuali risorse finanziarie di competenza regionale, fondi comunitari, nazionali, regionali e locali comunque assegnati o destinati per le finalità sopra descritte, nonché a ricevere risorse derivanti da donazioni ed atti di liberalità da impiegare nell'attuazione delle iniziative necessarie al rientro alla normalità.

Per quanto riguarda le attività dell'organismo investigativo, questo, subito dopo l'incidente di Viareggio ha posto in essere tutte le attività di propria competenza nominando una commissione di indagine con lo scopo di individuare le cause degli incidenti o degli inconvenienti.

Per quanto riguarda la sicurezza nel trasporto ferroviario di merci pericolose e nocive, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha provveduto a predispone controlli straordinari di tutti gli assi che, per caratteristiche progettuali o produttive a manutentive, sono accostabili a quello andato a rottura nel disastroso evento.

L'Agenzia ha altresì disposto che tutte le matrici che esercitano il traino di convogli che trasportano merci pericolose devono essere attrezzate, senza ulteriori dilazioni, di sistemi di protezione della marcia del treno, cioè sistemi capaci di fermare automaticamente il freno in caso di errore del macchinista (superamento di un semaforo rosso, eccetera).

In ambito europeo, l'Agenzia stessa ha sollecitato in seno all'ERA (European Railway Agency) alcune misure di carattere tecnico che mirano ad intensificare i controlli sui carri e sulle singole parti degli stessi.

A seguito della conferenza sulla sicurezza ferroviaria tenuta a Bruxelles l'8 settembre 2009, l'ERA ha istituito infatti un apposito gruppo di lavoro per l'elaborazione di norme europee al fine di aumentare il livello di sicurezza delle infrastrutture, quello dei trasporti merci, la sicurezza da un punto di vista tecnico dei mezzi utilizzati.

Di più, l'Agenzia italiana proporrà sempre in sede ERA, dove partecipa per il sottosistema «Materiale rotabile carri merci», l'obbligo di in-

stallazione di un apposito rilevatore inerziale di svio a bordo dei singoli vagoni utilizzati per il trasporto delle merci pericolose capace di far arrestare il convoglio se una ruota perde il contatto con la rotaia.

Va poi evidenziato che il trasporto delle merci pericolose per ferrovia è soggetto al regolamento internazionale RID (Règlement international dangereuses), per la parte che riguarda i sistemi di contenimento delle merci, e alla normativa generale di circolazione dei treni anch'essa riconducibile a norme regolamentari internazionali.

Già precedentemente all'incidente di Viareggio, il Ministero, nell'ambito delle attività attualmente in corso di riordino del quadro normativo nel settore della sicurezza ferroviaria, ha svolto un approfondito esame della materia del trasporto di merci pericolose per ferrovia attraverso l'istituzione di uno specifico gruppo di lavoro, anche al fine di identificare i soggetti cui attribuire specifiche responsabilità per ciascuna delle disposizioni previste dal regolamento internazionale RID che, come è noto, disciplina il trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia. Lo stesso rapporto conclusivo rassegnato dal suddetto gruppo di lavoro ha infatti ipotizzato un articolato quadro di ripartizione di attività ed attribuzione di responsabilità tra i soggetti competenti in materia. La definitiva attribuzione delle rispettive competenze, dopo il necessario confronto con tutti i soggetti interessati, dovrà avvenire con l'emanazione di una specifica disposizione normativa.

In quanto alle immediate disposizioni adottate a seguito dell'incidente, il Ministro ha emanato il 29 luglio 2009 una direttiva con la quale impegna il gruppo FS ad intensificare l'attività di controllo ed ad adottare misure al fine di mitigare i rischi derivanti dal trasporto merci pericolose per ferrovia unitamente ad altri adempimenti finalizzati al conseguimento nel più breve tempo possibile di un più elevato *standard* di sicurezza ferroviaria.

Da ultimo si evidenzia che, su proposta di quest'amministrazione, il Consiglio dei ministri, nella seduta del 15 ottobre, ha approvato in via preliminare il decreto legislativo con il quale viene recepita la direttiva comunitaria 2008/68 relativa al trasporto dì merci pericolose su strada, per ferrovie e per vie navigabili. Il testo prevede la possibilità, come del resto è facoltà della direttiva, di dettare norme più restrittive rispetto a quelle poste in essere dal RID, e, in particolare, contempla un inasprimento delle sanzioni di carattere sia amministrativo che penale.

Il testo del provvedimento è attualmente all'esame delle competenti Commissioni parlamentari, prima della definitiva approvazione.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MATTEOLI

(15 dicembre 2009)

RANUCCI, FILIPPI Marco, BUBBICO, PAPANIA. – *Ai Ministri dell'interno, delle infrastrutture e trasporti e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

gli atti assunti dal Governo, insieme agli Accordi di programma Stato-Regioni, prevedono per il Mezzogiorno ed in particolare per la Calabria uno sviluppo economico, produttivo ed occupazionale fondato sulla realizzazione delle grandi infrastrutture, in modo particolare quelle per la movimentazione delle genti e delle merci;

il piano di spesa, a sostegno di tutti gli atti di programmazione, per la Calabria prevede un impegno economico di 21,480 miliardi di euro; a fronte di impegno di spesa, la disponibilità finanziaria è di 7,543 miliardi di euro, pari al 35,61 per cento;

il progetto di ammodernamento e messa in sicurezza dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituisce una priorità di assoluta valenza strategica nella politica infrastrutturale del Paese; ciò nonostante lo svolgimento dei lavori continua a registrare grande lentezza, con continui rinvii e forti ritardi nell'effettivo inizio delle opere e nei finanziamenti;

le imprese che operano nel settore dei lavori pubblici al Sud, e in particolare in Calabria, lamentano diverse criticità, ed in particolare: ritardi intercorrenti dall'aggiudicazione dell'appalto all'avvio dei lavori che mediamente superano i 24 mesi; rescissioni degli atti contrattuali a causa di inadempienze alle vigenti norme di legge; continui attentati a mezzi meccanici o alla logistica in molti cantieri, a seguito dei quali i lavori subiscono notevoli rallentamenti; difficoltà di approvvigionamento di forniture e materiali nei cantieri in produzione e di riflesso notevoli incertezze operative che limitano anche lo sviluppo occupazionale;

le richieste di estorsioni e le intimidazioni delle organizzazioni criminali sono diventate soffocanti al punto che molte ditte impegnate nei lavori sull'A3, e in altre grandi opere pubbliche, hanno manifestato l'intenzione di interrompere i lavori ed abbandonare i cantieri;

le inchieste «Tamburo» e «Arca» condotte dalla Direzione investigativa antimafia e svolte in periodi diversi, dimostrano ad esempio come le modalità di infiltrazione delle cosche nei lavori di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria non cambiano e passano innanzitutto attraverso il pagamento di una tangente pari al 3 per cento dell'importo complessivo dei lavori e che i sistemi, attraverso i quali le imprese imposte dalla malavita organizzata accantonano le somme per pagare le tangenti, sono innanzitutto la sovrafatturazione, in secondo luogo l'emissione di fatture a copertura di operazioni inesistenti, infine la fornitura di materiale non corrispondente, per qualità e quantità, al capitolato d'appalto;

considerato che:

la realizzazione di un Piano di infrastrutture organico, necessario e urgente per tutto il Sud, e in particolare per la Calabria, rappresenta, per la «società civile», una sfida concreta tesa ad avviare un circuito virtuoso fatto di certezze e di prospettive di sviluppo economico, produttivo ed occupazionale;

trasferire i finanziamenti disponibili per le opere infrastrutturali, destinati alla Calabria o alle regioni del Sud, in altri programmi per altre regioni, non è certo il rimedio per non «sovvenzionare» la malavita organizzata, anzi creerebbe ulteriori impedimenti allo sviluppo di queste aree già fortemente sottosviluppate e per questo sottoutilizzate;

è nelle fasi della sub-contrattazione che la malavita organizzata determina il suo massimo interesse per controllare o tentare di controllare, ogni forma di cessione a terzi;

per controllare e governare, in trasparenza, tutte le fasi della subcontrattazione a terzi, prevedere che l'affidamento in subappalto avvenga mediante contratti «di tipo passante», regolati da apposite norme, o che i pagamenti siano effettuati mediante bonifico bancario, costituirebbe un forte deterrente per le organizzazioni malavitose;

la portata strategica delle opere per le infrastrutture del Sud deve prevedere un accurato e ben strutturato sistema di controllo dei cantieri e dei subcantieri, a garanzia della piena regolarità dei lavori e per assicurare concrete condizioni di sicurezza tali da prevenire ogni possibile tentativo di infiltrazione della criminalità organizzata,

si chiede di sapere:

quali misure i Ministri in indirizzo, nell'ambito delle rispettive competenze, intendano adottare al fine di realizzare un piano straordinario di vigilanza e controllo sui cantieri e nei sub-cantieri nelle aree territoriali del Mezzogiorno e di garantire la trasparenza nelle procedure di aggiudicazione degli appalti, con particolare attenzione ai sub-appalti;

quali provvedimenti di carattere eccezionale intendano disporre al fine di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali nelle grandi opere infrastrutturali di interesse nazionale in corso di realizzazione nel Mezzogiorno, con specifico riferimento all'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

quali iniziative intendano assumere al fine di monitorare, nelle aree territoriali del Mezzogiorno, i flussi di manodopera e controllare la regolarità dei rapporti di lavoro, anche allo scopo di evitare le sempre più frequenti frodi di identità;

quale sia la situazione aggiornata dei lavori e dei finanziamenti nei singoli ed ulteriori lotti degli appalti lungo l'autostrada A3, specificando il grado e la percentuale di avanzamento delle opere e dei cantieri.

(4-00802)

(13 novembre 2008)

RISPOSTA. – Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 24 febbraio 2009.

Per quanto concerne la situazione dei lavori di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, si rappresenta la situazione sui diversi macrolotti e, di seguito, sui singoli lotti.

Ad oggi, risulta completato l'intervento denominato macrolotto 1 (dal chilometro 53+800 al chilometro 82+330), per un'estesa di 28,530 chilo-

metri e spesa complessiva pari a circa 597 milioni di euro, finanziati con fondi CIPE.

I macrolotti attualmente in esecuzione risultano quattro ed interessano un'estesa complessiva di circa 100 chilometri. In particolare:

il macrolotto 2 (dal chilometro 108+000 al chilometro 139+000) ha raggiunto una produzione di cantiere pari al 22,5 per cento. L'ultimazione dei lavori è prevista per il 1º semestre 2011;

per il macrolotto 4b (dal chilometro 286+000 al chilometro 304+800) si è raggiunta una produzione pari a circa il 13 per cento e l'ultimazione dei lavori è prevista per il 1º semestre 2011;

il macrolotto 5 (dal chilometro 393+500 al chilometro 423+300) ha raggiunto una produzione di cantiere pari circa al 47 per cento, con previsione di ultimazione al 2º semestre 2011;

per il macrolotto 6 (dal chilometro 423+300 al chilometro 442+920) si è raggiunta una produzione di circa il 3 per cento, con ultimazione dei lavori prevista per il 2º semestre 2011.

L'importo complessivo dei suddetti lavori ammonta a circa 2.988 milioni di euro, di cui 2.585 milioni finanziati con fondi CIPE, 240 milioni di euro finanziati con fondi QCS 2000-06 e 163 milioni di euro finanziati con fondi del piano triennale ANAS 2002-2004.

I macrolotti già appaltati, per i quali non è ancora intervenuta la consegna dei lavori, risultano due e precisamente:

macrolotto 3-II (dal chilometro 153+400 al chilometro 173+900), per il quale è in corso la redazione del progetto esecutivo da parte dell'aggiudicatario dei lavori (contraente generale);

macrolotto 3-III (dal chilometro 173+900 al chilometro 185+000), per il quale è in corso la redazione del progetto esecutivo da parte dell'aggiudicatario dei lavori (appalto integrato).

L'importo complessivo degli interventi ammonta a circa 941 milioni di euro, la copertura finanziaria fa capo al Fondo centrale di garanzia.

Risulta in gara l'intervento relativo al macrolotto 3-I (dal chilometro 139+000 al chilometro 148+000) per una spesa complessiva di circa 518 milioni di euro. Le procedure di gara sono attualmente in fase di completamento e si prevede di disporre a breve l'aggiudicazione provvisoria. La copertura finanziaria fa capo al Fondo centrale di garanzia.

Risultano in fase di progettazione definitiva tre interventi (macrolotto 3-IV, macrolotti 4-I e 4-II), con un'estesa di circa 48 chilometri ed un importo di circa 1.984 milioni di euro, da finanziare. Per il macrolotto 3-IV e per il macrolotto 4-I è in fase di completamento la redazione del progetto definitivo da sottoporre poi all'esame del CTPE.

Per il macrolotto 4-II, finanziato per 343 milioni di euro a valere sui fondi del piano per gli interventi infrastrutturali di cui alle delibere CTPE del 6 marzo 2009 e del 26 giugno 2009, è al momento in corso di svolgimento l'*iter* istruttorio sul progetto definitivo da parte del CTPE.

La situazione lavori sui lotti singoli è la seguente.

Ad oggi, risultano completati 27 interventi. Sono comunque fruibili ed aperti al traffico complessivamente circa 190 chilometri.

La spesa complessiva ammonta a circa 1.223 milioni di euro, di cui 1.056 milioni di euro finanziati con fondi CIPE, 158 milioni di euro finanziati con fondi QCS e 9 milioni di euro finanziati con fondi del piano triennale ANAS 2002-2004.

Ad oggi, i lotti in esecuzione risultano nove ed interessano un'estesa di circa 41 chilometri. Di questi:

a) il lotto dal chilometro 2+500 al chilometro 8+000 si attesta su un avanzamento dell'88 per cento circa, con ultimazione prevista alla fine del 2009;

b) il lotto dal chilometro 13+000 al chilometro 16+890 (consegnato a febbraio 2009) registra una produzione pari a circa il 5 per cento con previsione di ultimazione al 1° semestre 2010;

c) il lotto relativo allo svincolo di Pagliarone (chilometro 17+750), consegnato ad aprile 2009, evidenzia una percentuale di avanzamento pari a circa il 22 per cento, prevedendone l'ultimazione entro la fine del 2009;

d) il lotto dal chilometro 29+400 al chilometro 30+000 (svincolo di Eboli) ha sviluppato un avanzamento pari a circa il 77 per cento, con previsione di completamento alla fine del 2009;

e) il lotto dal chilometro 47+800 al chilometro 53+800 registra una produzione pari circa al 41 per cento, prevedendone l'ultimazione al 1° semestre 2010;

f) il lotto dal chilometro 88+657 al chilometro 103+840 (consegnato a novembre 2008) ha raggiunto un avanzamento pari a circa il 16 per cento, con previsione di ultimazione al 1° semestre 2010;

g) il lotto dal chilometro 206+500 al chilometro 213+500 presenta una produzione pari circa all'8 per cento con ultimazione prevista entro il 1° semestre 2010;

h) il lotto dal chilometro 222+000 al chilometro 225+800 (appalto integrato) ha raggiunto una percentuale di avanzamento pari a circa il 6 per cento, con ultimazione al 1° semestre 2011;

i) il lotto dal chilometro 353+000 al chilometro 355+800 ha sviluppato un avanzamento pari a circa il 3,5 per cento con ultimazione prevista al 1° semestre 2011.

L'importo complessivo dei suddetti lavori ammonta a circa 633 milioni di euro, di cui 143 milioni di euro finanziati con fondi CIPE, 373 finanziati con fondi FAS e 117 milioni di euro finanziati con fondi del piano triennale ANAS 2002-2004.

Risulta aggiudicata definitivamente la gara per l'affidamento dei lavori relativi allo svincolo di Battipaglia (dal chilometro 22+400 al chilometro 23+000), per il quale è stato recentemente approvato il progetto esecutivo redatto dall'ATI aggiudicataria (appalto integrato) e si procederà a breve alla consegna dei lavori. L'importo complessivo dell'intervento ammonta a circa 34 milioni di euro, la copertura finanziaria fa capo ai fondi CIPE.

Risultano in gara due interventi (riappalto lavori dal chilometro 369+800 al chilometro 378+500 e svincolo di Rosarno), per un'estesa di circa 9 chilometri ed una spesa complessiva di circa 127 milioni di euro.

La fonte di finanziamento fa capo al Piano per gli interventi infrastrutturali di cui alle delibere CIPE del 6 marzo 2009 e del 26 giugno 2009 per 79,2 milioni di euro e ai fondi CIPE per circa 48 milioni di euro.

Risultano in fase di progettazione sette interventi e precisamente:

a) il lotto dal chilometro 320+400 al chilometro 331+400, già in esecuzione e successivamente rescisso, per il quale è in corso la redazione del progetto esecutivo di completamento dei lavori, per la spesa complessiva di circa 77 milioni di euro, già in parte finanziata per 45,52 milioni di euro;

b) il lotto dal chilometro 148+000 al chilometro 153+400 (galleria Fossino-Laino Borgo), per il quale è in corso la predisposizione del progetto definitivo per l'approvazione e l'invio al CIPE (spesa complessiva pari a 113 milioni di euro, da finanziare);

c) lotti relativi ai nuovi svincoli di Eboli, Sala Consilina, Padula e Laureana Borrello, per i quali è in corso la progettazione definitiva per una spesa complessiva di 94 milioni di euro, da finanziare;

d) il lotto dal chilometro 337+800 al chilometro 348+600 (Pizzo Calabro-Sant'Onofrio), di spesa complessiva di circa 452 milioni di euro, da finanziare, per il quale si prevede il completamento delle procedure di gara per l'affidamento della progettazione definitiva con la relativa aggiudicazione entro ottobre 2009.

Per quanto concerne quindi i quesiti attinenti alla vigilanza ed al controllo sui lavori al fine di prevenire le infiltrazioni criminali, il Ministero dell'interno ha fornito le seguenti notizie.

La Direzione investigativa antimafia, tramite il proprio Osservatorio centrale sugli appalti e le dipendenti articolazioni territoriali, opera un costante monitoraggio della realizzazione di opere pubbliche di rilievo strategico al fine di prevenire e reprimere i rischi di infiltrazione della criminalità di tipo mafioso nelle imprese impegnate nei lavori.

L'attività di monitoraggio è finalizzata a rilevare eventuali connessioni o condizionamenti criminali con lo scopo di verificare la base proprietaria e gli assetti gestionali delle ditte interessate agli appalti a livello nazionale.

Questa operazione si estrinseca sul territorio anche attraverso il ricorso agli accessi ispettivi ai cantieri ove sono in corso i lavori da parte di gruppi interforze costituiti presso le Prefetture ai sensi del decreto interministeriale 14 marzo 2003.

Per quanto riguarda, in particolare, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria si segnala che nel 2007 sono stati eseguiti quattro monitoraggi relativi ad imprese che hanno sede nelle province di Catanzaro e Vibo Valentia, ed effettuati cinque accessi a cantieri aperti lungo l'autostrada che hanno consentito di controllare 668 persone fisiche e 470 mezzi.

L'attività preventiva, proseguita nel 2008, ha permesso di effettuare sei monitoraggi nei confronti di ditte con sede in provincia di Salerno, Catanzaro, Reggio Calabria e Messina, nonché due accessi presso i cantieri ubicati nella provincia di Reggio Calabria, che hanno consentito di controllare 775 persone fisiche e 644 mezzi.

Si rappresenta, inoltre, che nei primi tre mesi del 2009 si sono registrati 27 episodi di danneggiamento dei quali 5 compiuti da persone armate e travisate nei cantieri che operano sul tratto Scilla-Bagnara e sono stati compiuti 38 furti, tentati o consumati, nei confronti delle imprese impegnate nei lavori di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Come evidenziato nell'interrogazione è vero che vi è un perdurante e crescente interesse mafioso per i pubblici appalti, con particolare riferimento al tratto autostradale A3, evidenziato anche dagli esiti giudiziari delle operazioni denominate «Tamburo» e «Arca» conclusesi nel 2007 in collaborazione con la Questura di Reggio Calabria.

Si evidenzia, comunque, che le attività condotte hanno portato all'esecuzione di numerose ordinanze di custodia cautelare in carcere ed hanno permesso di accertare che la ndrangheta e segnatamente le ndrine dominanti nelle zone interessate dai lavori, oltre a pretendere ed ottenere dalle imprese appaltatrici una somma pari, in genere, al 3 per cento dell'intero importo dei lavori, aveva anche imposto che i sub-appalti e le forniture di conglomerati cementizi e bituminosi venissero affidati a ditte collegate alle cosche medesime con costi superiori a quelli che, sulla base dei preventivi presentati, sarebbero stati praticati da altre ditte.

Ad oggi è in atto un'azione attiva per fronteggiare detto fenomeno come si evince dal sequestro di beni per oltre 60 milioni di euro da parte della Direzione investigativa antimafia di Catanzaro avvenuto nel mese di ottobre 2009 nell'ambito dell'inchiesta sulle infiltrazioni della ndrangheta nei lavori di ammodernamento della autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Infine, per quanto riguarda le misure di contrasto alle infiltrazioni della criminalità negli appalti pubblici si evidenzia che la legge 15 luglio 2009, n. 94, «Disposizioni in materia di sicurezza pubblica», all'art. 2, comma 2, modifica quanto stabilito dal decreto legislativo 8 agosto 1994, n. 490; in particolare, si dispone che per l'espletamento delle funzioni volte a prevenire infiltrazioni mafiose nei pubblici appalti, il Prefetto può disporre accessi ed accertamenti nei cantieri delle imprese interessate all'esecuzione di lavori pubblici, avvalendosi, a tal fine, dei gruppi interforze di cui all'articolo 5, comma 3, del decreto del Ministro dell'interno 14 marzo 2003, estendendo pertanto i poteri di accesso e accertamento del Prefetto.

Inoltre è stato stabilito che con regolamento su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione, di concerto con i Ministri dell'interno, della giustizia, dello sviluppo economico e delle infrastrutture e trasporti, sono definite, nel quadro delle norme previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, le modalità di rilascio delle comunicazioni e delle informazioni riguardanti gli accessi e gli accertamenti effettuati presso i cantieri.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(15 dicembre 2009)