

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INTERROGAZIONI

7° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 MARZO 2002

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

I N D I C E

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 6 e <i>passim</i>
DELOGU (AN)	4
FABRIS (Mar-DL-U)	8, 11
GIOVANELLI (DS-U)	6
MAMMOLA, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti	3, 4, 6 e <i>passim</i>
MENARDI (AN)	5
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	12

N.B.: *I testi di seduta sono riportati in allegato al Resoconto stenografico.*

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Unione Democristiana e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Gruppo per le autonomie: Aut; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma.

I lavori hanno inizio alle ore 14,50.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-00037, presentata dal senatore Delogu.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il senatore Delogu chiedeva di conoscere quali provvedimenti il Ministro adotterà al fine di ripristinare il collegamento aereo Cagliari-Roma delle ore 7,15.

Nella stagione estiva 2001 la società Alitalia ha operato il collegamento Cagliari-Roma con otto voli giornalieri nei mesi di aprile e maggio. Nel mese di giugno è stata aggiunta una nona frequenza operata con aeromobile MD82 a 163 posti con partenza da Roma alle ore 20.40 e ritorno alle ore 22.20.

La soppressione del volo delle ore 07.15 sulla tratta Cagliari-Roma è avvenuta, come riferisce la società Alitalia, per ragioni tecnico-operative, legate alle esigenze di flotta e del personale navigante. Alitalia aveva in ogni caso programmato una decima frequenza, con partenza da Roma alle ore 07.00 e da Cagliari alle ore 8,55, da operarsi con aeromobile A321 da 187 posti che è il più ampio velivolo, quanto a capacità unitaria, disponibile nella flotta di breve-medio raggio della società.

Si fa presente che, per effetto dell'immediata operatività nel sistema giuridico italiano dei Regolamenti CEE n. 2408/92 e n. 2409/92, entrambi del 28 luglio 1992, esiste tra i vettori comunitari, un regime di libera concorrenza nella determinazione dei voli che abbiano origine e destinazione in punti all'interno dell'Unione Europea, rispetto al quale il potere di intervento dei singoli Governi è di fatto impedito in quanto le competenti autorità, a termine della citata normativa comunitaria, non possono interferire con le determinazioni dei vettori sia per quanto attiene alle rotte da effettuare, che alla quantificazione delle tariffe.

Peraltro, l'esplicazione di detto principio ha determinato la presenza, sulla tratta in questione, di un vettore concorrente, «Volare», che ha effettuato tre frequenze giornaliere, una delle quali in partenza da Cagliari per Fiumicino, alle ore 7,20, con aeromobile A320.

A definizione delle problematiche, si rappresenta che, in attuazione della procedura degli oneri di servizio, la linea Cagliari-Roma è stata affidata alla società Alitalia. La medesima società, a partire dal 31 dicembre 2001, opera in base ai vincoli imposti dai suddetti oneri i quali prevedono,

sulla tratta Roma-Cagliari-Roma almeno otto frequenze giornaliere nella stagione invernale, con l'obbligo sulla tratta Roma-Cagliari di due voli nella fascia oraria 13,00-16,00 e di due voli nella fascia oraria 21,00/23,00; mentre sulla tratta Cagliari-Roma sussiste l'obbligo per la medesima società, di due voli nella fascia oraria 6,15-17,45, di due voli nella fascia 13,00-15,30 e di due voli nella fascia 20,00/22,00.

L'orario estivo della medesima società prevede, invece, sulla medesima tratta Roma-Cagliari-Roma, almeno undici frequenze giornaliere nella stagione cosiddetta di spalla (Aprile, Maggio ed Ottobre) e tredici frequenze giornaliere nella stagione estiva di picco e nel periodo 21 dicembre-7 gennaio.

Si comunica, infine, che l'ENAC sta verificando la possibilità di incrementare le frequenze sulle tratte assoggettate ad oneri di servizio pubblico in relazione al prevedibile aumento della domanda nel periodo estivo, compatibilmente con la normativa che disciplina l'affidamento delle tratte soggette ad oneri di servizio pubblico.

DELOGU (AN). Mi dichiaro soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo anche in relazione al fatto che il volo ricordato nell'interrogazione è stato ripristinato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00127 presentata dal senatore Menardi.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e di trasporti*. L'Ente nazionale per le strade ha fatto conoscere che la progettazione dell'adeguamento a norma della Galleria di Tenda lungo la Strada statale n. 20 risulta inserita nel piano triennale ANAS 2001-2003, con una stima di costo complessivo pari a euro 5.681.000,00 (11 miliardi di lire) per opere di impiantistica di sicurezza e di consolidamento. I relativi fondi risultano stanziati dalla legge n. 388 del 2000 (finanziaria 2001).

Il progetto suddetto, riguardante opere di impiantistica di sicurezza e di consolidamento all'interno della galleria Tenda, prevede: l'adeguamento degli impianti esistenti alla normativa recentemente emanata; la realizzazione di un impianto antincendio, con vasca di accumulo da 120 metri cubi e doppie manichette di attacco sia sul lato italiano sia francese; la realizzazione di un impianto controllo video a circuito chiuso con registrazione; la realizzazione di una pista di atterraggio per elicotteri; la realizzazione di una nuova cabina di gestione e controllo con trasmissione dei dati ed il coordinamento dell'impiantistica a gestione italiana con quella francese.

A seguito di un recente incontro tra l'ANAS e l'Amministrazione francese competente (*Direction des routes du Ministère de l'Équipement*) è emersa l'esigenza di armonizzare lo svolgimento dei lavori di impiantistica da realizzarsi all'interno della galleria, sia attraverso l'approvazione di un unico progetto definitivo, valido per l'Italia e la Francia, sia attraverso lo studio di nuove modalità di appalto che possano consentire la rea-

lizzazione degli impianti stessi in maniera uniforme. Conseguentemente è stata disposta la sospensione dell'appalto cui verrà dato seguito all'esito delle predette condizioni.

Relativamente, infine, alla messa in sicurezza e alla ricostruzione del *tunnel* stradale, l'ANAS fa conoscere che la CIG (Commissione Intergovernativa) delle Alpi del Sud ha deciso, dopo aver esaminato varie ipotesi, che la soluzione più idonea, sotto il profilo della sicurezza, circolazione e dei costi, è rappresentata dalla costruzione di una galleria monodirezionale collegata alla galleria esistente mediante *by-pass*. In sostanza, si prevede un raddoppio del *tunnel* con la possibilità di godere di un sistema di *by-pass*, quindi di collegamento tra le due canne. Gli accordi con il Governo francese prevedono la costruzione di un nuovo *tunnel*: realizzata la nuova canna, si procederà quindi all'adeguamento dell'attuale galleria fino alla realizzazione di un *tunnel* bidirezionale collegato, anche per questioni di sicurezza, mediante *by-pass*.

MENARDI (AN). Ringrazio il Sottosegretario per la risposta fornita anche se mi dichiaro parzialmente soddisfatto per due ragioni: evidentemente a causa della mia incapacità di esprimermi precisamente, ho dato adito ad una risposta recante l'esposizione dei fatti, peraltro a me già noti. I lavori di manutenzione della galleria programmati già con la legge finanziaria dell'anno passato sono quelli cui ha fatto riferimento in modo preciso il Sottosegretario di Stato. In realtà, chiedevo ciò che al termine della sua risposta, il Sottosegretario ha gentilmente detto: la necessità, cioè, di realizzare una nuova canna per consentire a questa galleria, datata 1800, di funzionare in modo adeguato ai flussi di traffico attuali.

Nell'interrogazione ho fatto presente la situazione in cui versano tutti i collegamenti della provincia di Cuneo con la Francia. Per inciso, la galleria non è funzionante al momento perché una nuova frana avvenuta sul fronte francese ne impedisce la percorribilità e non a causa della sua pericolosità, nota a tutti.

Ad oggi il confine tra l'Italia e la Francia in tutta l'area della provincia di Cuneo è pressoché impermeabile perché il Colle dell'Agnello è situato a 2 mila metri di altezza e si apre soltanto nel mese di agosto quando non nevica; il Colle della Maddalena presenta le difficoltà di transito che tutti conosciamo; il Colle di Tenda è chiuso per cui per attraversare il confine si deve passare per Ventimiglia, per Savona o sulla direttrice del Frejus.

La mia interrogazione si pone come obiettivo di sapere, in termini precisi, qual è l'attuale stato dell'arte, quali sono i rapporti con la Francia in tal senso; se la costruzione della nuova galleria sul versante italiano è prevista nell'attuale legge finanziaria; se la Commissione intergovernativa ha stabilito un cronoprogramma per la realizzazione dell'opera. Non è un'opera relevantissima dal punto di vista strutturale; la sua lunghezza è di tre chilometri e dal punto di vista geologico il terreno sul quale deve essere realizzata non presenta problemi; una galleria di tre chilometri comporta una spesa relativamente modesta che credo possa essere realizzata

con una cifra pari a 150 miliardi di lire da suddividere tra i due Paesi. È quindi un'opera modesta che, però, risolverebbe un problema enorme, permettendo ai due Paesi di comunicare: le Alpi stanno, infatti, diventando un limite invalicabile. È una situazione difficile da sostenere complessivamente non solo per la provincia di Cuneo ma per l'intero Paese. Dovreste verificare personalmente la situazione in cui versa il sistema del traffico in questa area.

Sono consapevole di situazioni altrettanto difficili ma la spesa da sostenere per realizzare questa opera è molto limitata; stiamo parlando di circa 70 miliardi. Non credo, quindi, che il problema sia rappresentato dal costo ma dalla mancanza di volontà di risolvere il problema.

Considerato quanto letto sui giornali circa la missione a Bruxelles del Governo; il momento non molto propizio per instaurare buoni rapporti con la Francia, faccio presente che questo è comunque un tema da affrontare con l'impegno dovuto che deve essere portato a termine in tempi ragionevoli e non biblici.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00057 presentata dai senatori Giovanelli e Soliani.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il senatore Giovanelli chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro adotterà per il completamento del tratto Bocco-Canala in Emilia Romagna.

In riferimento all'atto cui si risponde, l'ANAS fa preliminarmente presente che lo stesso si riferisce alla galleria «Vaglio» ricadente sulla strada statale n. 63 del Valico del Cerreto i cui lavori (lotto variante di Casina) furono appaltati con i fondi stanziati per le Colombiane.

Il tratto Bocco-Canala, di cui è parte la galleria di Vaglio, fu però stralciato dal lotto principale, Variante di Casina, per mancanza di fondi mentre erano in corso i lavori.

Il competente Compartimento ANAS di Bologna ha agli atti il progetto esecutivo dei lavori di completamento di questo tratto Bocco-Canala dell'importo di 50 miliardi di lire che la regione Emilia-Romagna aveva individuato al dodicesimo posto tra gli interventi prioritari da realizzare sulla rete statale in attuazione del Programma triennale 2000-2002.

Il progetto è completo dei relativi pareri ad eccezione di quello relativo ai Beni ambientali e culturali, ad oggi non ancora espresso.

A causa delle esigue risorse finanziarie assegnate alla Regione Emilia-Romagna non è stato, però, possibile inserire la precitata opera nel piano stralcio 2000, né nel piano triennale 2001-2003 approvato in data 25 maggio 2001.

GIOVANELLI (*DS-U*). Onorevole Sottosegretario, lei ha dato una risposta burocratica, fotografando lo stato dell'arte al maggio 2001, ma senza dire che cosa il Governo intenda fare circa il prossimo stralcio an-

nuale del piano triennale ANAS, che era esattamente l'oggetto dell'interrogazione.

Devo dedurre che al momento la situazione non è definita. Colgo l'occasione per fare presenti due questioni: prima di tutto, come lei stesso ha ricordato, vi è un credito morale degli utenti possibili di questa infrastruttura, dal momento che lo Stato e l'allora ANAS hanno già approvato e finanziato l'opera; essa quindi ha titoli di priorità e preferenza autentici, dal momento che effettivamente, in parte, è stata iniziata.

Come sa chi conosce i luoghi, vi sono profonde trincee scavate nella montagna all'imboccatura della galleria ed un progetto esecutivo che, ad un certo punto, è stato corredato di tutti i pareri.

Inoltre, esponenti locali di Forza Italia proclamano ripetutamente annunci che assicurano che il Ministro avrebbe deciso di finanziare l'opera: devo prendere atto che lei smentisce tali affermazioni.

Tuttavia, al di là di queste considerazioni che sono anche politiche, voglio entrare nel merito sostenendo la necessità che il Governo si procuri rapidamente il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali; credo che, volendo, si sia in condizione di finanziare l'opera in questione.

Ho visto, nelle graduatorie sull'ordine di priorità, scavalcare quest'opera da tante altre che non avevano assolutamente un grado di maturazione e progettazione paritetico né, tantomeno, erano iniziate.

Desidero inoltre aggiungere che tale opera inconclusa rappresenta un atto di accusa nei confronti dell'allora ministro Prandini: infatti, non si afferma che un'opera è finanziata se poi non la si completa. Certo, vi è stata Tangentopoli, e in verità anche il progetto è evidentemente menzognero.

Naturalmente, non chiedo al Governo di cui lei fa parte, di farsi difensore dell'allora ministro Prandini, anche se vedo che se ne rinnovano alcune filosofie (ma le filosofie non sono di per sé responsabili delle loro cattive applicazioni).

Tuttavia, ritengo che quando si forma un Governo si assumono debiti e crediti; negli anni passati gran parte delle opere interrotte, anche più difficili e importanti, sono state portate a conclusione; insisto quindi affinché nel prossimo stralcio annuale del piano triennale venga inserita l'opera in argomento.

In conclusione, mi dichiaro non soddisfatto della «non risposta»: il Governo mi ha informato di cosa accadeva nella scorsa legislatura, con notizie di cui peraltro ero a conoscenza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00153 presentata dal senatore Fabris.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. Il senatore Fabris chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro adotterà per il completamento dell'autostrada Pedemontana Veneta.

Si rappresenta che il progetto definitivo della Pedemontana Veneta è stato predisposto dall'ANAS ai sensi dell'articolo 10 della legge n. 144 del 1999.

L'infrastruttura progettata è del tipo autostradale con sistema di esazione aperto, a due corsie più una di emergenza per senso di marcia.

Il tracciato si sviluppa tra la A31 in prossimità di Thiene e la A27 nei pressi di Spesiano per una lunghezza complessiva di 60 chilometri circa.

L'importo del progetto è stimato in circa 1.500 miliardi di lire. Il finanziamento disponibile è pari a 600 miliardi di lire come stabilito con la legge n. 448 del 1998.

Successivamente l'articolo 45, comma 75, della legge n. 388 del 2000 (legge finanziaria 2001) ha previsto la possibilità di realizzare l'infrastruttura come superstrada a pedaggio.

La decisione di procedere con la realizzazione di una superstrada a pedaggio è stata assunta il 30 marzo 2001 con apposita Conferenza dei servizi tenutasi a Castelfranco Veneto.

Il citato articolo 45 prevede che alla realizzazione della superstrada a pedaggio si applichino le norme di cui all'articolo 21 della legge n. 340 del 2000, con ricorso alla procedura del *Project Financing* prevista dall'articolo 37-bis e seguenti della legge-quadro sui lavori pubblici.

L'ANAS ha quindi provveduto a dare comunicazione, a mezzo stampa, di avviso al pubblico per la presentazione di eventuali domande da parte di promotori.

Alla data del 30 giugno 2001, termine fissato per la presentazione di eventuali domande, è pervenuta una nota della Società Brescia-Padova che si è dichiarata disponibile ad assumere il ruolo di promotore ed a presentare, in fase successiva, la documentazione prevista dalla normativa vigente.

In base all'accordo quadro sottoscritto il 9 agosto 2001 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro delle infrastrutture ed il Presidente della Regione Veneto, il Governo si è impegnato a proporre in sede di legge finanziaria 2002 il trasferimento delle risorse stanziare con la legge finanziaria 1999 per la realizzazione della Pedemontana est alla Regione.

La Regione Veneto, da parte sua, si è impegnata ad attivare le procedure per la realizzazione di una superstrada a pedaggio provvedendo, in sede di Finanziaria regionale 2002, ad integrare gli stanziamenti pubblici eventualmente necessari.

L'articolo 73 della legge n. 448 del 2001 (legge finanziaria 2002) ha quindi assegnato i fondi alla Regione Veneto.

Come previsto dall'accordo di programma quadro sottoscritto tra Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Veneto ed ANAS, l'ente stradale è in procinto di trasmettere il progetto dell'autostrada Pedemontana Veneta alla Regione.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Ringrazio il Sottosegretario, che a nome del Governo ha risposto all'interrogazione; tuttavia non posso non rilevare che essa sia datata 22 ottobre 2001 e che la risposta sia intervenuta con tanti mesi di ritardo facendo quindi venir meno il senso di tale atto di sindacato ispettivo.

Si trattava infatti di capire, in una fase in cui non erano ancora chiari gli orientamenti che l'Esecutivo stava assumendo, come esso intendesse garantire gli impegni assunti dal Governo negli anni precedenti nei confronti degli enti locali.

Sappiamo, come ricordava poc'anzi il Sottosegretario, che dal 22 ottobre ad oggi sono intervenuti una serie di atti tra i quali spicca la legge finanziaria, approvata nel dicembre scorso, che ha trasferito queste risorse alla Regione Veneto. Quindi, una serie di questioni che ponevo nella interrogazione non sono venute a cadere, ma hanno trovato nei fatti una risposta consistente nell'assegnare alla Regione la responsabilità realizzativa dell'opera.

Tuttavia, torno a ripetere che molte delle problematiche da me sollevate rimangono tuttora aperte e approfitto dell'occasione per sottolinearne alcuni aspetti.

Nell'interrogazione ho chiesto se, prima di trasferire le risorse dallo Stato alla Regione, il Governo avesse chiarito l'effettiva possibilità della realizzazione di tale progetto: stante il trasferimento intervenuto di gran parte della rete già ANAS alle Regioni, è stata data una indicazione delle strade di interesse nazionale rispetto a quelle di interesse locale. La Pedemontana Veneta è sicuramente inserita nelle strade di interesse nazionale. Trasferirne oggi la competenza alle Regioni, assistita dai relativi finanziamenti, dal mio punto di vista, può aprire una serie di richieste da parte di altre Regioni che non so se consentirebbero di mantenere un quadro unitario della programmazione statale della realizzazione di opere, ritenute appunto di interesse nazionale. La Regione Veneto ha ottenuto di poter gestire in proprio finanziamenti che lo Stato aveva assicurato per realizzare una propria rete d'interesse nazionale, quale la Pedemontana Veneta. Così facendo, si apre una questione che non so se in futuro sarà ripresa da altre Regioni interessate.

Non sono certamente contrario alla gestione locale della realizzazione di infrastrutture ritenute di interesse nazionale. È evidente, però, che questa procedura è abbastanza atipica ed accettabile solo contemporaneamente al trasferimento delle competenze dallo Stato alle Regioni. In futuro, se sarà una rete di interesse nazionale dovrà essere gestita con risorse nazionali; se sarà di interesse regionale le Regioni, che ne fanno richiesta, dovranno disporre delle risorse utili per sostenerle.

Vi è inoltre l'esigenza di una valutazione complessiva del valore delle opere e delle risorse necessarie prima di operare il trasferimento. Oggi il Sottosegretario ci dice che la valutazione è di circa 1.540 miliardi in lire. Quindi, il finanziamento allora assicurato di 650 miliardi era abbastanza congruo, vista la normale procedura nella gestione di opere assistite dal finanziamento pubblico. Siamo nell'ordine di quel 40 per cento che mediamente costituisce la parte di contributo pubblico alla realizzazione di opere che prevedono l'intervento di capitali privati.

È importante sottolineare questo perché in passato si era detto che le risorse nazionali non erano sufficienti a dare il via alla realizzazione del-

l'opera. Così non è perché i numeri che possiamo nuovamente verificare sono quelli che sono.

L'ultima osservazione per cui mi dichiaro insoddisfatto della risposta del Governo è relativa al fatto che, comunque sia- per responsabilità principalmente locali nonché per errori fatti credo anche dall'ultimo Ministro dei lavori pubblici, quando ha assecondato alcuni enti locali che chiedevano il trasferimento delle competenze dallo Stato alla Regione- questa opera, di cui era stata assicurata la realizzazione ed il finanziamento dalla lontana legge n. 448 del 1998, oggi subisce un ritardo di realizzazione tranquillamente quantificabile in almeno un paio di anni, visto che il progetto definitivo, di cui parla anche il rappresentante del Governo, era stato consegnato nel dicembre 1999; nel corso del 2000 saremmo stati nelle condizioni di poter dare il via all'appalto dell'opera. Il Governo ci dice oggi che il progetto definitivo, già predisposto dall'ANAS, sta per essere trasmesso alla Regione Veneto. Inoltre, se la Regione Veneto dovesse ottemperare a tutte le richieste che gli enti locali hanno avanzato, è evidente che quel progetto definitivo dovrebbe essere modificato. Quindi, al ritardo si aggiungerà sicuramente ritardo.

In questa sede sottolineo ancora una volta che di questo ritardo portano responsabilità quegli enti locali che hanno preteso la trasformazione dell'autostrada Pedemontana Veneta in superstrada a pagamento, elemento non ancora ben definito nel sistema infrastrutturale italiano, che non sottrarrà gli eventuali utenti al pedaggio e che soprattutto non modificherà l'uso del territorio perché comunque la riduzione del sedime stradale sarà pari a ben 48 centimetri; pertanto, tutto il movimento che si è venuto a creare ha comportato un ritardo di tre anni nella realizzazione di un'opera ritenuta importante, con un risparmio del territorio pari a ben 48 centimetri.

Mi dichiaro, quindi, insoddisfatto perché il Governo non è riuscito a garantire tempi certi che pure ci eravamo impegnati a garantire anche nella legge finanziaria in cui venne accettata l'eventuale trasformazione dell'autostrada in superstrada. Nella finanziaria per il 2000 si era stabilito che questo fosse possibile a patto che entro tre mesi gli enti locali sciogliessero il dubbio se costruire una autostrada piuttosto che una superstrada. Stiamo parlando di tutto questo nel marzo 2002: il ritardo è diventato francamente inaccettabile.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00322 presentata dal senatore Fabris.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti*. L'interrogazione in oggetto fa riferimento all'asta di svincolo che collega l'Autostrada A3 con la città di Cosenza, costruita in sede di primo impianto a due corsie per ogni senso di marcia e successivamente raddoppiata, stante il volume di traffico da e per Cosenza. L'Ente nazionale per le strade - ANAS - assicura di avere curato gli interventi di manutenzione ordinaria, tra cui si segnalano quelli di rafforzamento della sovrastruttura stradale dell'asta principale e sulla pavimentazione stradale. L'ammoder-

namiento dello svincolo di Cosenza rientra tuttavia nei lavori straordinari di ammodernamento della A3, nel cui ambito è previsto l'adeguamento a norme CNR 80 tipo A1. La relativa gara d'appalto è stata già esperita ed è attualmente in fase di aggiudicazione. Nelle more di esecuzione di detti lavori, è stato disposto un ulteriore intervento manutentorio sulla pavimentazione del suddetto svincolo.

La segnaletica installata sul tratto stradale è pienamente in regola con quanto disposto dal codice della strada, con limitazione di velocità a 40 chilometri orari sullo svincolo della A3 e sull'asta di raccordo con Cosenza.

Lo svincolo è inoltre dotato di impianto di adeguata illuminazione a servizio della sua intera estesa e dell'asta di raccordo nonché di *display* luminoso all'ingresso sul lato Cosenza al fine di fornire le informazioni in tempo reale sulla transitabilità della A3. L'Ente Nazionale per le Strade assicura infine che lo stato di manutenzione del tratto è da considerarsi soddisfacente, ribadendo purtuttavia che le condizioni di sicurezza sono imprescindibilmente collegate a condotte di guida rispettose della segnaletica e dei limiti di velocità.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Ringrazio il Governo sia per la tempestiva risposta alla mia interrogazione presentata solo tre settimane fa sia per le notizie oggi giunte sul via dato ad un cantiere da lungo tempo bloccato. È inutile sprecare parole sulla pericolosità di questo svincolo perché purtroppo gli incidenti, le morti, i feriti e quant'altro sono lì a testimoniarlo.

Questa interrogazione, di cui mi sono fatto firmatario ma che rispecchia l'opinione espressa anche dal senatore Veraldi, da ultimo in occasione dell'audizione dell'amministratore delegato dell'ANAS, è tesa proprio a sbloccare una situazione che vede le ultime risorse (circa 500 milioni dopo la tragedia della famiglia Pipitone) spese per questo tratto di strada nel lontano 1995. Ricordo che uno dei morti fu ritrovato tre giorni dopo l'incidente proprio perché la zona è quanto mai impervia. Questo gravissimo incidente aveva mosso l'allora Presidente della Regione ad intervenire direttamente ottenendo il finanziamento di 500 milioni per questo unico intervento. Ci sono diversi cantieri aperti per l'ammodernamento delle gallerie che rimangono continuamente al buio ed i *guard-rail* sono comunque al di sotto delle misure di sicurezza così come gli svincoli della A 3 sono molto pericolosi perché l'ordinaria manutenzione è assente.

Spero che la sollecitazione al Governo e la risposta che quest'ultimo ha ottenuto dall'ANAS inducano quest'ultima ad intervenire non solo sullo svincolo ma anche su quel tratto dell'autostrada A3 che mantiene comunque i livelli di pericolosità denunciati nell'interrogazione.

Ad ogni modo, mi dichiaro soddisfatto della risposta del Governo che spero solleciti l'ANAS ad intervenire su queste tratte autostradali al fine di renderle meno pericolose nella loro percorribilità.

I lavori terminano alle ore 15,25.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

DELOGU. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

di recente l'Alitalia ha sospeso nella tratta Cagliari-Roma il volo delle ore 7,15 che, in precedenza, insieme con il volo delle 6,50, consentiva di raggiungere Roma nelle prime ore del mattino;

pertanto, in quelle ore strategiche, opera un solo volo invece di due e l'Alitalia, nonostante l'affollamento, non ha destinato, all'unico volo ancora operante, un aereo dotato di un maggior numero di posti, il che avrebbe consentito di venire, almeno parzialmente, incontro alle esigenze di tutti coloro, e sono moltissimi, che debbono essere a Roma nella prima mattina;

di conseguenza, oggi è difficilissimo partire da Cagliari con l'unico aereo delle 6,50 se non a seguito di prenotazione effettuata molti giorni prima: è evidente che non tutti possono sapere con tanto anticipo se debbono partire per Roma; spesso le esigenze più gravi e pressanti sorgono all'improvviso;

il provvedimento dell'Alitalia, del tutto ingiustificato e immotivato, ha così ulteriormente penalizzato la Sardegna e peggiorato i già non ottimi collegamenti tra l'Isola e il Continente,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda intervenire con la necessaria fermezza affinché l'Alitalia ripristini il collegamento aereo delle ore 7,15 o, quantomeno destini, all'unico collegamento esistente, un aeromobile dotato di un maggior numero di posti.

(3-00037)

GIOVANELLI, SOLIANI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il progetto relativo al tratto di strada statale n. 63 «Bocco-Casina» che comprendeva la galleria tra Bocco e Canala era stato approvato e finanziato in data 14/05/1990 per un importo complessivo di lire 43.8 miliardi. I lavori furono appaltati nel giugno del 1990, quindi assegnati alle ditte C.C.P.L. di Reggio Emilia e Adanti Sollazzi di Bologna, che dovevano concluderli entro la primavera del 1992;

il finanziamento non fu però sufficiente per terminare l'opera e si rese necessaria la stesura di una perizia suppletiva per il completamento del tratto «Bocco-Canala». Nel frattempo intervenne con la vicenda di Tangentopoli il blocco di tutti i cantieri e la perizia non fu mai finanziata;

d'altro canto altre tratte della medesima strada statale n. 63 (come la principale delle gallerie, quella tra Migliara-Ca' del Merlo), egualmente bloccate e interessate anche da procedimenti penali, sono state nella pas-

sata legislatura rifinanziate e felicemente completate con ricorso alle leggi speciali, cosiddette «sblocca-cantieri»;

per la suddetta galleria «Bocco-Canala» il progetto esecutivo aggiornato ma non modificato (con il contributo della provincia e della Comunità montana) è stato inviato al Compartimento Emilia-Romagna dell'ANAS in data 16/03/1998 (prot. 6653/3357). L'importo complessivo dell'opera risultava di lire 52.335 miliardi. Alla data della consegna degli elaborati il progetto era completo di tutte le autorizzazioni;

quest'opera è stata in un primo tempo inserita nella delibera della Giunta regionale n. 675 del 06/05/1997 ratificata dal Consiglio regionale con atto n. 628 del 04/06/1997, relativa al Piano triennale ANAS 1997-1999, tra le ulteriori opere che si rendono necessarie per il miglioramento e la razionalizzazione della rete, e tuttavia non rientrò tra quelle finanziate con il programma stesso;

successivamente il Consiglio regionale ha approvato con delibera n. 808 del 18/12/1997 il programma di investimenti ANAS 1998-2000 e nello specifico gli interventi riferiti all'anno 2000. Tra questi interventi è inserita la variante alla strada statale n. 63 «Bocco-Canala». In data 29/03/1999 l'Assessore regionale alla mobilità ha inviato una nota all'Amministratore e al Direttore Generale dell'ANAS facendo presente che gli Enti Locali emiliano-romagnoli hanno finanziato la progettazione delle opere previste in tale programma e che alcuni progetti hanno già ottenuto i pareri di legge e possono considerarsi cantierabili. Si tratta di quattro opere tra cui la variante alla strada statale n. 63 nel tratto «Bocco-Canala»;

il lotto in oggetto è stato infine inserito tra le priorità dell'ultimo piano triennale 2000-2002 la cui proposta provinciale è stata inviata in regione il 14/06/2000 e poi recepita con delibera del Consiglio regionale n. 37 del 26/07/2000 tra gli interventi prioritari con livello di progettazione 1 (progetto esecutivo completo di pareri), e tuttavia di nuovo non è rientrata tra quelle finanziate col primo stralcio del piano triennale medesimo;

la variante è stata anche oggetto di un accordo congiunto regione Emilia-Romagna, provincia e comune di Reggio Emilia sottoscritto nell'ambito delle Convenzioni TAV in data 23/07/1997 e aggiornato in data 31/07/1998 in cui si prevede di operare per la ricerca delle risorse necessarie all'esecuzione del lavoro, nell'ambito dei finanziamenti ANAS o altre fonti statali e/o comunitarie;

in occasione della presentazione da parte della provincia della prima ipotesi per la formazione del Piano Poliennale Regionale in materia di viabilità, il tratto di strada statale n. 63 del Valico del Cerreto, «Bocco-Canala», è stato presentato come opera prioritaria per la provincia di Reggio Emilia,

si chiede di sapere se nell'ambito del prossimo stralcio annuale del piano triennale dell'ANAS per la viabilità in Emilia-Romagna si intenda ricomprendere l'effettivo finanziamento di quest'opera, la cui realizzazione è del tutto matura e possibile, in considerazione della compiutezza

della progettazione e del fatto che essa è stata, almeno in parte, già iniziata e, ancorché interrotta, attende da tempo il completamento.

(3-00057)

MENARDI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la Provincia di Cuneo confina a sud con la Francia;

da sempre i rapporti con l'oltralpe sono fondamentali nella vita della società cuneese;

per tutto il confine l'unico passaggio alpino in galleria è la «Galleria di Tenda» parte della strada statale n. 20 che nella tratta Cuneo-confine rimane di competenza dell'ANAS;

nel periodo invernale sovente i collegamenti con la Francia sono interrotti a causa della neve per parecchi giorni;

la Galleria di Tenda a causa della sua vetustà è soggetta a continue manutenzioni durante le quali spesso il traffico non è consentito ed il costo di tale interventi è rilevante, soprattutto se riferito al risultato degli stessi, che non consente un miglioramento della fluidità del traffico ma sovente copre solo le responsabilità nei confronti dell'utenza;

da anni le amministrazioni locali, soprattutto la Regione chiedono che venga posto rimedio a tale situazione con la realizzazione di un nuovo traforo in grado di rispondere alle necessità di mobilità di un paese moderno;

tale situazione è sicuramente nota al Ministro in indirizzo per le continue richieste che le amministrazioni locali ed i parlamentari della Provincia hanno rivolto negli ultimi 20 anni,

si chiede di sapere se vi siano interventi già programmati al fine di risolvere in modo definitivo tale situazione e qualora non ve ne siano, quali siano gli intendimenti del Ministero.

(3-00127)

FABRIS. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la legge finanziaria 1999 definì risorse finanziarie e procedure per la realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Veneta;

che nella legge finanziaria 2001 è stata prevista la possibilità per gli enti locali interessati alla realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Veneta di realizzarne la costruzione anche in soluzione superstrada;

considerato che:

dopo l'espressione nel marzo 2001 da parte della maggioranza degli enti locali interessati, convocati dall'allora Ministro dei lavori pubblici, a realizzare la Pedemontana Veneta in soluzione superstrada, non si è provveduto, entro i 3 mesi previsti in quella sede, all'adeguamento del progetto definitivo, già consegnato all'ANAS, da autostrada a superstrada;

che il Governo risulta si sia impegnato, in base all'accordo sottoscritto dal Presidente del Consiglio nell'agosto scorso a Venezia con la

Regione Veneto, a trasferire le risorse finanziarie già stanziata nella finanziaria 1999 alla stessa Regione;

che tali risorse dovranno essere necessariamente integrate con stanziamenti regionali ora non quantificabili in quanto il progetto non è stato ancora modificato come richiesto dagli enti locali;

che in base all'intesa Stato-Regioni per il trasferimento (decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112) dallo Stato alle Regioni di tutte quelle strade (circa i due terzi delle strade già statali) non considerate di interesse nazionale, e dunque trasferite dalla gestione statale a quella regionale, le stesse dovrebbero essere finanziate con risorse locali, bisognerebbe valutare se le risorse previste nella Finanziaria 1999 per l'Autostrada Pedemontana Veneta, di valenza nazionale, siano trasferibili alla Regione per un'opera divenuta di competenza regionale;

che nella migliore delle ipotesi solo nel 2002 la Regione, nuova titolare dell'opera, potrebbe rifare il bando di gara per una nuova progettazione secondo le indicazioni della maggioranza degli enti locali interessati;

che nel frattempo tutto l'*iter* realizzativo si è bloccato, nonostante siano trascorsi ben tre anni, con spese notevoli per gli studi, le progettazioni e i monitoraggi avviati secondo quanto previsto dalla finanziaria 1999;

che non risulta sia mai stata realizzata in Italia una superstrada a pagamento come ipotizzato dalla maggioranza degli enti locali e dunque non vi siano certezze circa i ritorni finanziari per eventuali candidati intenzionati a investire risorse private per la costruzione e gestione della nuova arteria;

che il ritardo accumulato nella realizzazione della Pedemontana Veneta ha già causato, e causerà ancor più in futuro, gravissimi danni alla mobilità delle persone e delle cose in un'area strategica per il sistema produttivo nazionale, interessata ai collegamenti in particolare con l'Est europeo,

si chiede di sapere se il Governo non ritenga che sia il caso di riconsiderare immediatamente l'intera vicenda, valutando l'opportunità di riprendere l'*iter* procedurale stabilito nella finanziaria 1999, al fine di ridare tempi e procedure certi per realizzare un'opera di straordinario interesse strategico per la mobilità nazionale.

(3-00153)

FABRIS. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno.* – Premesso:

che lo scorso 7 febbraio, nell'ennesimo incidente stradale verificatosi nello svincolo che collega la città di Cosenza con la A3, è deceduto l'appuntato dei carabinieri Antonio Di Lauro;

che lo stesso tratto stradale, di competenza dell'ANAS, è stato più volte, negli anni passati, protagonista di gravi incidenti stradali tra i quali particolare sensazione suscitò quello avvenuto il 17 dicembre 1997 nel quale persero la vita 4 ragazzi;

considerato:

che le condizioni del manto stradale, e più in generale i livelli di sicurezza di quel tratto stradale, sono quanto meno precari e causa primaria dei suddetti incidenti;

che all'indomani del grave incidente del dicembre 1997 il Consiglio comunale di Cosenza approvò un ordine del giorno, successivamente trasmesso alla competente direzione ANAS, affinché l'Ente provvedesse in tempi brevi a porre in atto tutte quelle misure necessarie alla messa in sicurezza dello svincolo in questione;

che da allora nessuna sostanziale opera in tal senso è stata posta in essere dall'ANAS, nonostante le molteplici sollecitazioni da parte di Amministratori locali e comuni cittadini,

si chiede di sapere: cosa intenda fare il Governo al fine di sollecitare l'ANAS affinché vengano realizzate tutte quelle opere necessarie alla messa in sicurezza del tratto stradale che collega la città di Cosenza all'imbocco dell'autostrada A3, nell'intento di porre un freno ad una ingiustificabile strage.

(3-00322)