

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INTERROGAZIONI

24° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 DICEMBRE 2002

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 6 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (DS-U)	6
* FABRIS (Misto-Udeur-PE)	5
* SOSPIRI, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti	4, 6
* TURRONI (Verdi-U)	3
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	8

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

L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Indipendente della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

I lavori hanno inizio alle ore 9,05.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni. Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-00702 (già 4-03056), presentata dal senatore Turroni.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. L'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici, con la determinazione n. 27 del 16 ottobre 2002, ha ribadito l'avviso già espresso nella precedente determinazione n. 8 del 7 maggio 2002, in ordine alla possibilità per le imprese qualificate nella categoria di opere generali OG11, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34, di partecipare alle gare che prevedono una o più delle quattro categorie specialistiche, cioè OS3, OS5, OS28 e OS30.

È stato, altresì, precisato che la suddetta partecipazione è indipendente dall'eventuale previsione nei bandi (TAR Veneto Sez. I, 1° agosto 2002, n. 3837), ma che è opportuno sia indicata negli stessi.

Tuttavia, nonostante i pareri espressi dalla citata Autorità, volti ad uniformare il comportamento delle stazioni appaltanti ed a garantire la maggiore partecipazione possibile agli affidamenti, con una recente pronuncia, il Consiglio di Stato – sezione V, sentenza 30 ottobre 2002, n. 5976 – ha sostenuto la legittimità della clausola di un bando, nella quale si richiedeva, obbligatoriamente, la qualificazione nelle categorie specialistiche, negando la possibilità di partecipazione per quelle imprese che fossero qualificate nella sola categoria generale OG11.

Tale decisione, precisa l'Autorità, è stata assunta nella camera di consiglio in data 19 marzo 2002, dunque, antecedentemente all'emanazione di entrambe le determinazioni da parte della medesima Autorità, il cui indirizzo interpretativo è stato costante, nonostante l'orientamento della giurisprudenza non si sia ancora consolidato in maniera uniforme.

Tale situazione di incertezza applicativa, che si ripercuote negativamente sul mercato delle opere pubbliche, rende evidente l'opportunità di un intervento normativo a chiarimento. L'occasione può essere quella offerta dalla legge n. 166 del 1° agosto 2002, che prevede modifiche ai decreti del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999 e n. 34 del 2000.

Al fine di chiarire, in via normativa, il principio dell'assorbimento tra la categoria OG11 e le quattro categorie specialistiche citate, l'Autorità si riserva di formulare apposite proposte ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lett. e), della legge n. 109 del 1994 e successive modifiche ed integrazioni.

TURRONI (*Verdi-U*). Sono soddisfatto della risposta del Sottosegretario perché accoglie le richieste che sono state formulate. Il principio dell'assorbenza, a mio avviso, doveva essere già chiaro perché assolutamente chiare erano le direttive dell'Autorità di vigilanza. Quindi, così come traspare dalla sua risposta, signor Sottosegretario, ritengo che l'interpretazione limitativa negativa sia stata messa in atto da taluni semplicemente per restringere il campo delle partecipazioni.

Siamo assolutamente favorevoli a garantire la maggiore partecipazione possibile di ciascuna impresa alle gare, avendone i requisiti, e la competizione senza ostacoli fittizi. Non posso, però, dire nulla a proposito dello strumento indicato dal Governo per risolvere il problema, con particolare riguardo alle modifiche ai decreti del Presidente della Repubblica che il Governo ha citato.

Mi auguro comunque che questa ulteriore interpretazione, a chiarimento di quelle precedenti, sia data presto dall'Autorità di garanzia competente. Chiedo, pertanto, al Governo una sollecitazione in tal senso.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00489, presentata dal senatore Fabris.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Con il nome Pedemontana Veneta viene designato un tracciato di circa 90 chilometri di lunghezza con caratteristiche autostradali i cui capisaldi sono Montebello, Thiene e Villorba.

Il tratto da Montebello Vicentino a Thiene, dell'estesa di 27,4 chilometri, è affidato in concessione alla Società Brescia-Padova e costituisce la Pedemontana Veneta Ovest.

Il tratto da Thiene a Villorba, denominato Pedemontana-Est, non è oggetto di alcuna concessione e la relativa progettazione, già sviluppata dall'Ente nazionale per le strade, è stata trasmessa con tutti gli atti relativi alla Regione Veneto, cui compete ogni decisione in merito.

L'Ente stradale, attesa la diversa competenza a tale ultimo riguardo, non ravvisa elementi di collegamento diretto con le vicende concernenti la Pedemontana Est.

Per quanto concerne, invece, la Pedemontana Ovest, l'ANAS ha fatto sapere che il ritardo cui ci si riferisce, rispetto alle previsioni di piano finanziario, è motivato dall'indagine conoscitiva in corso da parte dei servizi dell'Unione Europea, indagine volta ad accertare la compatibilità della realizzazione della Pedemontana stessa da parte della concessionaria con i principi di diritto comunitario inerenti il settore.

A tale riguardo, l'Ente stradale, più volte, ha fornito ogni utile chiarimento alla Unione Europea, al fine di superare tutte le perplessità sollevate in merito all'affidamento.

Attualmente, la Società concessionaria è in attesa di conoscere le decisioni degli organi dell'Unione, al fine di porre in essere le attività connesse all'esecuzione dei lavori.

Per quanto riguarda, infine, l'avvio delle procedure in caso di inerzie o ritardi, si fa presente che in base all'Accordo di programma quadro in materia di infrastrutture per la mobilità non è previsto alcun potere sostitutivo da parte dell'ANAS.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Ringrazio il Sottosegretario, ma devo anche far presente che a questa interrogazione viene data risposta con circa sette mesi di ritardo; francamente, pur considerando la mole di problemi che il Ministero delle infrastrutture deve affrontare, si tratta di un ritardo molto pesante per un'interrogazione urgente.

In ordine alla risposta che mi è stata fornita, devo dire che nel momento in cui io ho formulato l'interrogazione non era stata ancora aperta la procedura da parte dell'Unione europea, come è stato riferito questa mattina dall'onorevole Sottosegretario. Mi rendo perfettamente conto che in presenza di una procedura di questo tipo la società concessionaria deve cautelarsi e quindi giustamente sospendere qualsiasi altra procedura; vorrei però ricordare che la realizzazione del tratto Ovest della Pedemontana veneta era inserita sin dalla proroga della Concessione alla Società BS-PD del 1997, anche se poi tale proroga è stata registrata nel 1999; in ogni caso siamo nel 2002 ed è di tutta evidenza che il ritardo accumulato da parte della Concessionaria è di almeno tre anni rispetto alla registrazione della concessione.

Io ritengo, al di là di quanto ha detto questa mattina il Sottosegretario, che ci sia un'evidente connessione tra la realizzazione del tratto Ovest e la realizzazione del tratto Est, tratto anche questo che da appena dodici mesi è di competenza della Regione Veneto, ma che prima era di competenza dell'ANAS che doveva bandire, in base alla legge finanziaria per il 1999, il bando di gara per l'affidamento, la realizzazione, la costruzione e la gestione dell'intero asse della Pedemontana veneta.

Vorrei in linea generale far osservare al Presidente, all'onorevole Sottosegretario e ai colleghi, che ci troviamo in presenza di una difficoltà da parte dei senatori ad interrogare il Governo e a svolgere un efficace sindacato ispettivo, proprio perché una interrogazione collocata in un certo periodo temporale ha una valenza e un suo senso compiuto; se le risposte tardano, evidentemente cambiano anche i dati della situazione come in questo caso.

Ciò detto, attualizzato il senso della mia interrogazione ad oggi, mi devo ritenere parzialmente soddisfatto della risposta del Sottosegretario perché, di fronte allo stato dell'arte e al fatto che ci sia un'iniziativa da parte dell'Unione europea per la verifica di compatibilità tra la proroga delle concessioni del 1999 e la normativa comunitaria, è ovvio che il concessionario si sia fermato.

Mi conceda signor Sottosegretario, se avrà modo di portare l'esito di questo nostro confronto in sede ANAS, di segnalarle come sia impropria la parte finale della sua risposta, nel senso che l'Accordo di programma quadro in materia di infrastrutture per la mobilità a cui si fa riferimento, è un accordo di programma di cui l'ANAS è parte - c'è anche la firma

dell'amministratore delegato Pozzi – ed all'articolo 11 di quell'accordo è previsto espressamente il potere sostitutivo in caso di inerzie.

È quindi di tutta evidenza che se le opere contenute nei programmi finanziari delle concessionarie non vengono realizzate c'è un potere sostitutivo, previsto in maniera esplicita, che è stato anche molto pubblicizzato; lo Stato ha più volte definito negli accordi quadro anche quello che devono fare le Regioni.

Vorrei che nello stendere le risposte gli uffici del Ministero non sottovalutassero per disattenzione accordi che hanno una forte valenza e che non a caso ho richiamato nella mia interrogazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione n. 3-00696, presentata dal senatore Brutti Paolo.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Relativamente a quanto affermato dall'interrogante circa la presenza di un parlamentare presso le sedi dell'Enac, l'ente medesimo ha fatto conoscere che l'onorevole Muratori, già componente del Consiglio di amministrazione dell'ente, ha effettuato due visite presso le sedi di via di Villa Ricotti e presso la nuova sede di viale di Castro Pretorio ove si sono, di recente, trasferiti gli uffici.

In entrambe le occasioni si è trattato di visite di cortesia e nel corso di tali visite, garantisce l'Enac, non sono stati trattati gli argomenti indicati dal senatore interrogante.

Per quanto attiene la rimozione dell'attuale amministratore straordinario e la nomina del Consiglio di amministrazione dell'Ente nazionale assistenza al volo, si ricorda che il Parlamento si è espresso sulla materia approvando la risoluzione 8/00027 dei deputati Pasetto (eletto nelle liste della Margherita), Duca (eletto nelle liste dei Democratici di sinistra), Sardelli (Forza Italia), De Laurentiis (UDC) e Pezzella (AN) presso la competente IX Commissione permanente della Camera dei Deputati in data 25 settembre 2002 con la quale si impegnava il Governo a «procedere, dal 1° gennaio 2003, alla nomina del Consiglio di amministrazione» dell'ENAV.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Ringrazio il Sottosegretario per la risposta anche se purtroppo non posso dichiararmi soddisfatto se non per il fatto che essa conferma che vi sono stati incontri tra la dirigenza ENAC ed il parlamentare in questione. Naturalmente questo già di per sé fa ritenere che potrebbe esserci qualcosa di vero rispetto a quanto è accaduto. Vi è la smentita relativa agli argomenti trattati in questi incontri. Resta però confermato che l'onorevole Muratori ha partecipato a tali incontri; pertanto sarebbe opportuno indagare ulteriormente.

L'amministratore straordinario dell'ENAV ha dichiarato in una intervista di ricevere continuamente pressioni per favorire alcune aziende in relazione all'acquisto di apparecchiature da parte dell'ENAV. Nel denunciare la sua situazione di disagio, ha detto che tra coloro che si presentavano come commessi viaggiatori delle ditte produttrici di apparecchiature

vi era proprio l'onorevole Muratori. Immediatamente dopo il Ministro ha deciso di sostituire il commissario straordinario, indipendentemente dalla data di decadenza o del rinnovo del consiglio di amministrazione. L'onorevole Muratori interviene all'ENAC e successivamente altri dirigenti vengono anch'essi messi nella condizione di sospensione. Sembra che questo parlamentare di Forza Italia si muova tra i grandi enti di organizzazione del trasporto aereo, cercando di intromettersi in vicende interne, ivi comprese questioni di affari. La cosa è particolarmente delicata perché l'ENAV per lunghi anni ed ancor oggi effettua acquisti mediante aste in regime di secretazione. È noto che ciò rende impossibile ogni forma di controllo pubblico sulle procedure d'asta e sulle conclusioni cui si arriva. Quindi, è ancora più possibile eseguire pressioni e riuscire a realizzare indebite manovre in relazione alle conclusioni cui le aste stesse giungono.

Credo, signor Presidente, onorevole Sottosegretario, sia opportuno fare una indagine approfondita relativa all'ENAV, senza escludere la possibilità di ascoltare in Commissione l'amministratore straordinario dell'ENAV allo scopo di esaminare questi problemi estremamente delicati.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 9,35.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

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

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha dichiarato alla stampa (Air New dell'11 ottobre 2002) l'intenzione di sostituire l'intero vertice dell'ENAC, compreso il Direttore generale;

successivamente, secondo quanto risulta all'interrogante, si sarebbe tenuta una riunione presso il Direttore Generale di detto Ente, con la partecipazione dell'onorevole Luigi Muratori, Segretario della Commissione Trasporti della Camera dei deputati;

secondo quanto risulta, in detta riunione l'onorevole Muratori avrebbe chiesto l'allontanamento di tre alti dirigenti dell'Ente, ottenendo il consenso del Direttore Generale ad operare in tale direzione,

si chiede di sapere:

se il Ministro sia stato informato dal direttore generale dell'ENAC che un parlamentare di Forza Italia sia stato ammesso a partecipare a riunioni riservate, aventi per oggetto attività interne dell'Ente stesso, e che quest'ultimo avrebbe formulato la richiesta di allontanamento dei tre alti dirigenti;

se non si ravvisi in quanto accaduto all'ENAC analogie inquietanti con quanto denunciato dall'Amministratore straordinario dell'ENAV, che ha pubblicamente reso noto («La Repubblica» del 6 ottobre 2002) di aver subito pressioni per favorire alcune imprese nell'assegnazione di commesse, pressioni esercitate da parlamentari e specificatamente da parte dell'onorevole Muratori, definito dall'Amministratore straordinario dell'ENAV un «paladino di aziende italiane»;

se corrisponda al vero, come afferma l'Amministratore Straordinario dell'ENAV, che la sua possibile e ventilata rimozione dal vertice di ENAV deriverebbe proprio dalla resistenza dallo stesso frapposta alle pressioni subite per il favoreggiamento di determinate imprese, di cui si è fatto portavoce e sponsor proprio l'On. Muratori.

(3-00696)

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

l'attestazione S.O.A. è richiesta in base al decreto del Presidente della Repubblica 25 Gennaio 2000 n. 34 per partecipare ad appalti per lavori pubblici di importo superiore a 150.000 euro, sostituisce le verifiche che gli Enti appaltanti devono esercitare, circa le capacità tecnico-finanziarie delle imprese per ogni appalto, in modo tale che le aziende con at-

testazione S.O.A., possano partecipare alle gare senza dover ogni volta dimostrare la loro idoneità;

la legge prevede, ai fini dell'ottenimento l'attestazione S.O.A., che le imprese siano in possesso di requisiti di ordine generale e di requisiti di ordine speciale e possano essere qualificate per due diverse categorie di iscrizione: Opere generali (OG) ed Opere specialistiche (Os);

per consentire il rilascio della qualificazione nella categoria generale OG11, la determinazione dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici n. 48/2000 ha stabilito che l'idoneità a realizzare un «insieme coordinato di impianti da realizzare congiuntamente» non poteva ritenersi dimostrabile se non attraverso un procedimento che vedeva prima la qualificazione in almeno tre categorie specializzate e, poi, il possesso degli altri requisiti quali la idoneità tecnica e organizzativa, dimostrabile con la presentazione di certificati di esecuzione di lavori sempre di almeno tre impianti;

altre stringenti condizioni erano state poste dalla citata determinazione per la validità dei certificati dei lavori eseguiti in vigenza delle disposizioni antecedenti al decreto del Presidente della Repubblica n. 34/2000 ai fini della qualificazione nella categoria OG11;

le aziende che hanno ottenuto la classificazione OG11 sono dunque particolarmente qualificate per lo svolgimento di opere generali e, a maggior ragione, singole opere specialistiche;

contrariamente alla prassi consolidata, da alcuni mesi si ripetono casi di comuni italiani che non prevedono la possibilità per le imprese qualificate nella categoria di opera generale OG11 di partecipare ad appalti che prevedano come categoria prevalente oppure come categorie scorponabili una o più delle categorie di opere specializzate OS3, OS5, OS28 e OS30;

va ricordato (determinazioni n. 48/2000 e n. 7/2001 e comunicato della segreteria tecnica n. 12 del 6 luglio 2001 prot. n. 38379/01/segr. dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici) che per la qualificazione nella categoria di opera generale OG11 le imprese infatti possono essere in possesso di certificati di esecuzione dei lavori relativi a lavori i cui bandi di gara sono stati indetti in vigenza del decreto ministeriale 25 febbraio 1982 n. 770 e del decreto ministeriale 15 maggio 1998 n. 304 oppure di certificati di esecuzione dei lavori relativi a lavori i cui bandi di gara sono stati indetti in vigenza del decreto del Presidente della Repubblica n. 34/2000;

nel sancire il divieto generale che ad un bando di gara che preveda come categoria prevalente una categoria specializzata OS possa partecipare un'impresa qualificata in una categoria OG, l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici ha più volte chiarito che tale divieto non vale per la categoria generale OG11, per cui le imprese con tale classificazione possono partecipare a bandi di gara riguardanti alcune categorie di opere specializzate;

con determinazione n. 8 del 7 maggio 2002, l'Autorità ha rilevato che « presupposto per la qualificazione nella categoria di opera generale

OG11 è l'aver direttamente eseguito impianti appartenenti ai due sottosistemi di impianti. Sulla base di questo presupposto e del fatto che se una impresa qualificata nella categoria di opera generale OG11 può eseguire un insieme coordinato di impianti (appartenenti alle categorie specializzate OS3, OS5, OS28 e OS30) da realizzarsi congiuntamente, la stessa non può non ritenersi in possesso delle capacità economiche finanziarie e tecnico organizzative necessarie per la esecuzione anche di uno o più di uno dei suddetti quattro impianti che, in quanto non costituiscono sul piano tecnico un insieme coordinato di impianti, sono indicati nei bandi di gara come singoli impianti. Occorre, però che la classifica della qualificazione nella categoria di opera generale OG11 sia sufficiente a coprire la somma degli importi delle singole categorie di opere specializzate OS3, OS5, OS28 e OS30 previste nei bandi di gara. Tale avviso è stato espresso dall'Autorità in più occasioni e non vi sono ragioni per non confermarlo;

la medesima determinazione, tuttavia, nell'affermare la piena legittimità di una tale deroga al principio di non assorbimento fra categorie generali e categorie specializzate, sembra condizionarla alla previsione nel bando della gara;

con ciò si determina un evidente rischio di discriminazione ai danni di aziende aventi pari requisiti ed alta qualificazione, sulla base di una valutazione discrezionale dei singoli comuni circa l'inclusione o meno nel bando di gara di un principio sancito più volte dall'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici,

si chiede di sapere:

quali iniziative si intenda assumere per assicurare alle aziende in possesso di qualificazione SOA OG11 la possibilità di partecipare a gare riguardanti opere specializzate, stante le idonee garanzie tecniche e finanziarie che la certificazione per opere generali della categoria OG11 comporta;

quali iniziative si intenda assumere per garantire l'uniformità di trattamento tra le aziende qualificate su tutto il territorio nazionale, anche al fine di assicurare la migliore esecuzione delle opere da parte di imprese in possesso di idonei requisiti;

se non si intenda sottrarre ad un illogico regime di discrezionalità degli enti appaltanti la possibilità per le aziende qualificate OG11 di partecipare ai bandi di gara per gli appalti pubblici;

se non si intenda chiarire, infine, che sono automaticamente ammesse alle gare riguardanti opere specializzate delle categorie Os3, Os5, Os28 ed Os30 anche le imprese qualificate nella categoria generale OG11 per classifica adeguata alla somma degli importi delle categorie specializzate previste nel bando, senza necessità di inserire specificamente nel bando la previsione di tale possibilità come condizione per l'esercizio della stessa.

(3-00702)

FABRIS. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che il progetto originario della Pedemontana Veneta, così come in-

dividuato dalla regione Veneto e dagli Enti locali interessati, rispondeva alla necessità di realizzare un'arteria autostradale di collegamento tra le autostrade A31, A27 e A4, per una estensione totale di circa 92 Km, al servizio di una delle aree più produttive del Nord Est d'Italia, ma priva di adeguata rete infrastrutturale;

considerato:

che in occasione della proroga della concessione alla Società Autostradale Brescia-Padova S.p.a., registrata nel 1999, venne deciso di affidare a tale Società la realizzazione del tratto ovest della Pedemontana Veneta, nell'interconnessione sull'A31 tra Dueville e Thiene all'innesto sull'A4 tra le uscite di Montecchio Maggiore e Montebello in provincia di Vicenza, per un totale di circa 30 Km;

che più volte la Società Brescia-Padova S.p.a. ha annunciato il bando di gara per la progettazione del tratto della Pedemontana Ovest;

che sino ad oggi nulla però è stato concretamente avviato, mentre il progetto e la realizzazione della Pedemontana Est si sono arenati dopo l'intervento degli Enti locali, che hanno voluto la soluzione cosiddetta di superstrada a pagamento rispetto alla soluzione autostradale originariamente prevista;

che sembra che tale incertezza della Società Brescia-Padova S.p.a., per quanto riguarda la realizzazione del tratto ovest della Pedemontana, sia dovuta alla mancanza di chiarezza circa il prosieguo del progetto Pedemontana Est, per cui risulta difficile per la concessionaria valutare i flussi di traffico e finanziari derivanti dalla realizzazione della Pedemontana Ovest nel caso essa dovesse risultare interconnessa con la Pedemontana Est in soluzione superstrada;

che non sembra esistano contrarietà da parte delle Amministrazioni Locali interessate dalla Pedemontana Ovest circa il suo possibile tracciato, si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di tali ritardi nella realizzazione della Pedemontana Ovest;

se il Ministro ritenga che essi siano collegati, ed eventualmente giustificabili, con i ritardi nella realizzazione del tratto est;

nel caso consideri tali ritardi ingiustificati, se il Ministro non ritenga opportuno chiedere all'ANAS di intervenire presso il concessionario per valutarne le ragioni, chiedendo il rispetto della concessione sottoscritta in modo da garantire al territorio interessato una prima soluzione, seppur parziale, ai problemi viabilistici della fascia Pedemontana Veneta;

nel caso, invece, che il Ministro ritenga che i ritardi in questione siano giustificati, cosa ritenga di fare affinché si superi l'attuale situazione di stallo nella realizzazione della Pedemontana Est;

se il Ministro, anche in base alla cosiddetta legge obiettivo (legge n. 443 del 2001), non ritenga di dover intervenire al fine di ripensare la soluzione cosiddetta di superstrada a pagamento per il tratto est della Pedemontana, in modo da consentire alla Società Brescia-Padova S.p.a. per quanto di competenza con riferimento alla Pedemontana Ovest, e ad eventuali altri soggetti interessati alla realizzazione della Pedemontana Est, di

poter programmare i propri interventi per la realizzazione e la successiva gestione dei tratti est ed ovest della Pedemontana Veneta con maggiore tranquillità e certezze per quanto riguarda i flussi di traffico e i ritorni finanziari attesi;

se il Ministro non intenda avviare le procedure previste nell'articolo 11 (Poteri sostitutivi in caso di inerzie, ritardi e inadempienze) dell'«Accordo di programma quadro in materia di infrastrutture per la mobilità» firmato a Roma nel dicembre del 2001 tra Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, regione Veneto e ANAS, per accelerare la realizzazione della Pedemontana Veneta considerato che si sono già persi tre anni rispetto ai tempi fissati dalla legge finanziaria per il 1999.

(3-00489)