

Camera dei Deputati

Legislatura 15
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/00234
presentata da **FARINA GIANNI** il **13/06/2006** nella seduta numero **10**

Stato iter : **CONCLUSO**

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE , data delega **13/06/2006**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
DI PIETRO ANTONIO	MINISTRO, INFRASTRUTTURE	09/10/2006

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

RISPOSTA PUBBLICATA IL 09/10/2006
CONCLUSO IL 09/10/2006

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

CONCETTUALE :

CONTRIBUTI PUBBLICI, GALLERIE, OPERE PUBBLICHE, PROGETTI E PROGETTAZIONE, STATI ESTERI, VIABILITA'

SIGLA O DENOMINAZIONE :

AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE STATALI (ANAS), COLLE DI TENDA, FRANCIA

TESTO ATTO

Atto Camera
Interrogazione a risposta scritta 4-00234

presentata da

GIANNI FARINA

martedì 13 giugno 2006 nella seduta n.010

GIANNI FARINA. - Al Ministro delle infrastrutture. - Per sapere - premesso che:

la CIG Italo-Francese per le Alpi del Sud esaminerà nella sua prossima seduta il progetto definitivo predisposto dall'ANAS per la realizzazione del nuovo Traforo del Colle di Tenda, parallelo a quello esistente a quota 1400 m. s.l.m. in servizio da oltre 130 anni e non più adeguato al traffico ed alla sicurezza degli utenti;

sono note le vive aspettative delle popolazioni, degli Enti Locali, delle Province di Cuneo ed Imperia, del Conseil Général des Alpes Maritimes, degli operatori turistici e delle imprese del Piemonte sud-occidentale e segnatamente della provincia di Cuneo, del Ponente Ligure (provincia di Imperia) nonché del Dipartimento francese des Alpes Maritimes (Nizza e Costa Azzurra della Regione PACA) per la realizzazione di questa indispensabile opera attesa da decenni;

tale valico, in particolare consente: a) l'accesso del Ponente Ligure e della Costa Azzurra (Nizza, Monaco e Mentone) sia al domaine skiable di Limone Piemonte, il più importante del sud-ovest piemontese, sia ai siti turistici del Comune di Tenda (Siti archeologici preistorici della Valle delle Meraviglie); b) il traffico turistico e commerciale da e per Torino-Ventimiglia-Nizza e di tutta quella zona transfrontaliera evitando l'attuale tragitto alternativo attraverso l'autostrada della costa ligure, più lungo di circa 250 km. -:

se corrisponde al vero che è previsto lo stanziamento, già operativo, di 60 milioni di euro quale quota di cofinanziamento dello Stato Italiano per la realizzazione del nuovo traforo di Tenda;

se risulti al governo che lo Stato Francese abbia provveduto a stanziare nella propria Legge Finanziaria 2006 la quota di cofinanziamento di sua spettanza insieme alla regione PACA ed al Conseil Général des Alpes Maritimes;

quali siano i tempi per l'approvazione del Trattato Italo-Francese, concernente la realizzazione del nuovo traforo di Tenda;

quale sia l'intendimento del Governo, qualora gli stanziamenti non siano sufficienti, per reperire gli ulteriori fondi necessari e se, nel caso in cui l'attuale deficit dell'ANAS non consenta ulteriori stanziamenti, si intenda procedere con un «project financing» che preveda, oltre agli stanziamenti dei due Stati a fondo perduto, l'affidamento dell'opera in concessione di costruzione e gestione;

quali siano le misure previste dal Comitato di Sicurezza, istituito dalla CIG delle Alpi del Sud, per garantire il traffico nel vecchio e nel nuovo, costruendo, traforo;

infine quali siano i tempi certi per la gara di appalto del nuovo traforo.
(4-00234)

RISPOSTA ATTO**Atto Camera****Risposta scritta pubblicata lunedì 9 ottobre 2006**

nell'allegato B della seduta n. 049

All'Interrogazione 4-00234 presentata da

GIANNI FARINA

Risposta. - In riferimento all'interrogazione in esame, si premette che il progetto preliminare del nuovo tunnel di Tenda, elaborato dal gruppo tecnico italo-francese «sul nuovo Tunnel di Tenda», presieduto da Anas, s.p.a. appositamente istituito dalla Commissione intergovernativa (CIG), è stato presentato a quest'ultima nella riunione del 18 marzo 2005. Nella stessa sede, la Commissione, sulla base dell'analisi comparativa delle due alternative progettuali presentate («variante alta» e «variante bassa»), ha proposto alle competenti autorità politiche italiane e francesi la cosiddetta «soluzione alta», giudicandola più favorevole in relazione ai minori costi di realizzazione, ad una migliore fattibilità finanziaria ed al minor impatto dei materiali da deposito.

Con lettera congiunta del 18 aprile 2005, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti pro-tempore ed il Ministro francese des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer hanno confermato la scelta per la «soluzione alta», conferendo incarico ai Capi delle delegazioni dei due Paesi di proseguire nello svolgimento delle attività e delle procedure necessarie a dare avvio, in tempi brevi, all'esecuzione dell'opera.

Nella riunione del 24 giugno 2005, la Commissione intergovernativa ha approvato, infine, il cronoprogramma relativo all'elaborazione e all'approvazione del progetto definitivo da porre a base di gara per l'affidamento dell'appalto (integrato) dei lavori relativi alla realizzazione del nuovo tunnel di Tenda.

Pertanto, al momento questo ministero sta procedendo alla formalizzazione dei rapporti con l'Anas Spa mediante la redazione di un protocollo d'intesa.

In ordine al finanziamento dell'opera l'articolo 1, comma 452, della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (legge finanziaria 2005) ha autorizzato la spesa di 5 milioni di euro per dodici anni, a decorrere dal 2005, a valere sulle risorse previste dall'articolo 19-bis, comma 1 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67 convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135 e successive modificazioni, finalizzando tali somme al completamento delle opere di viabilità autostradale speciale e di grande comunicazione connesse al percorso di cui alla Convenzione sottoscritta tra l'Italia e la Francia il 24 giugno 1970, ratificata e resa esecutiva con legge 18 maggio 1973, n. 475 (itinerario Cuneo-Breil-Ventimiglia).

I suddetti limiti di impegno, peraltro, sono stati ridotti dalla legge finanziaria 2006 a 3 milioni di Euro per gli anni 2006, 2007 e 2008 e a 4 milioni di Euro per gli anni 2009 e successivi.

Pertanto l'odierno finanziamento statale ammonta ad un importo complessivo di 54 milioni di euro.

A seguito di quanto sopra, è stata redatta la convenzione tra il Dipartimento per le infrastrutture stradali, l'edilizia e la regolazione dei lavori pubblici, di questo ministero, e l'Anas Spa con la quale è

stato previsto l'impegno da parte della medesima società ad inserire l'intervento in argomento nelle previsioni del contratto di programma triennale, al fine di consentire l'integrale copertura delle somme necessarie alla realizzazione completa dell'opera.

Si rende noto che la convenzione è stata sottoposta all'esame dell'Ufficio generale del bilancio che ha ritenuto di formulare alcune osservazioni attualmente al vaglio del ministero delle infrastrutture.

In ordine alla progettazione si ritiene di sottolineare che la legge n. 166 del 1^o agosto 2002 articolo 19 ha assegnato all'Anas Spa un finanziamento di 1.000.000 di euro per la progettazione e la realizzazione del nuovo Traforo del Colle di Tenda, strada statale n. 20, e per consentire la messa in sicurezza della galleria esistente ed affettuare le indagini di sondaggio profondo nel versante francese.

Ad ulteriore informazione, si evidenzia che i Governi italiano e francese stanno proficuamente collaborando per la definitiva messa a punto del testo dell'Accordo relativo al miglioramento delle condizioni di circolazione nel tunnel di Tenda, alla messa in opera di una gestione unificata e alla costruzione di un nuovo tunnel, da affidare entrambe all'Italia. Si prevede che la bozza di Accordo possa essere approvata dalla Commissione intergovernativa in occasione della prossima riunione che dovrebbe aver luogo nel corrente mese di settembre, prima di essere sottoposta all'esame dei Ministri competenti in vista del successivo espletamento delle procedure di ratifica, in conformità alle disposizioni vigenti in ciascuno dei due Paesi.

Le attività del Comitato di sicurezza sono state orientate, sin dalla istituzione del Comitato stesso, all'individuazione di soluzioni tese a garantire la prevenzione degli incidenti all'interno del Tunnel esistente ed il rafforzamento degli interventi di soccorso.

A decorrere dalla data di inizio dei Giochi olimpici invernali del febbraio 2006, al fine di prevenire eventuali incidenti, è stato istituito un regime di circolazione con divieto di transito per i veicoli di peso superiore ai 3,5 tonnellate nonché agli autobus di portata superiore ai 9 passeggeri dalle 6 alle 22. Non appena saranno state modificate le impostazioni semaforiche sui due ingressi del tunnel, sarà inoltre istituito un regime di alternanza totale di notte (dalle 22 alle 6) per tutti i veicoli autorizzati.

In occasione dell'ultima riunione, svoltasi a Nizza, il 21 marzo 2006, il predetto Comitato ha confermato che la circolazione dei mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate e dei veicoli di trasporto comune di oltre 9 passeggeri non può che essere autorizzata in regime di alternanza totale evidenziando, in ogni caso, che la determinazione degli orari da applicare ai regimi di circolazione notturna e diurna compete alle autorità locali dei due Paesi. Inoltre, il Comitato ha previsto la possibilità di deroghe durante il periodo diurno per il transito degli autobus scolastici con più di 9 passeggeri, ferma restando la necessità che il transito dei veicoli si effettui in regime di alternanza totale.

Le misure di cui sopra rimarranno in vigore fino all'apertura del nuovo tunnel, allorquando verrà istituito il senso unico di circolazione in ciascuna delle due canne del tunnel, e verrà quindi meno la necessità di ridurre al minimo la possibilità di incidente tra veicoli che marcano in senso opposto.

Nel corso dell'ultimo anno, sono state, poi, effettuate due esercitazioni congiunte dei servizi di soccorso (30 giugno 2005 e 23 gennaio 2006) al fine di formulare proposte di miglioramento degli impianti di sicurezza del tunnel nonché di migliorare le procedure d'intervento dei soccorsi.

Successivamente, il Comitato di sicurezza ha proposto che venga effettuata annualmente un'esercitazione di sicurezza che preveda la partecipazione di tutti i servizi interessati e ha raccomandato che si provveda, ogni tre mesi, ad addestramenti comuni tra vigili del fuoco italiani, Sapeurs Pompiers francesi, Anas e Direction Departementale de l'Equipement.

Nello scorso mese di aprile, sono state definite le misure da applicare in caso d'incidente, mediante la redazione del capitolato tecnico per la gestione italo-francese del tunnel esistente e, inoltre, dovrà essere completato il piano di soccorso binazionale redatto a cura delle due prefetture competenti.

Relativamente al nuovo traforo del Tenda, il Comitato di sicurezza, nell'esercizio dei propri compiti, ha espresso parere sul progetto definitivo dell'opera relativamente agli aspetti concernenti la sicurezza e fornendo, inoltre, il proprio contributo alla redazione della bozza di Accordo sopra menzionato.

Sulla base del cronoprogramma elaborato dal gruppo tecnico italo-francese «sul nuovo Tunnel di Tenda» ed approvato dalla Cig nella seduta del 24 giugno 2005, l'affidamento dell'appalto per la realizzazione del nuovo tunnel di Tenda, è previsto, in linea di massima, per i primi mesi dell'anno 2008.

Il Ministro delle infrastrutture: Antonio Di Pietro.