

colosi per i cittadini ed anche per i lavoratori addetti alla manutenzione delle condutture. (4-32621)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, il Ministro dei lavori pubblici, per sapere – premesso che:

il 1° agosto 1997 è stato siglato l'accordo quadro tra il Governo e la regione Veneto per la realizzazione delle principali opere infrastrutturali e ferroviarie nella regione;

l'accordo quadro nasceva dalla condivisa analisi che il Veneto costituisce un'area in notevolissimo sviluppo economico ma con una riconosciuta sottodotazione di reti infrastrutturali utili per una mobilità di persone e merci realmente efficace;

l'accordo ricordava anche gli impegni assunti dal nostro paese dopo il Consiglio europeo di Essen (1994) e perfezionati con la decisione n. 1692/96/Ce;

si rammentava, anche, nelle premesse l'Accordo Quadro fra la regione Veneto, il Ministero dei trasporti, le Ferrovie dello Stato spa e la Tav spa per la riorganizzazione dell'intera rete ferroviaria regionale (26 ottobre 1995);

si dedicava una specifica attenzione a cinque grandi questioni: attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale; il quadruplicamento della linea ferroviaria Milano-Venezia all'interno del sistema nazionale di Alta Velocità ferroviaria; la soluzione del nodo autostradale di Mestre con realizzazione di un by pass autostradale; potenziamento dell'itinerario pedemontano-veneto; potenziamento dell'itinerario europeo E55 con realizzazione della nuova Romea Commerciale per il collegamento fra Venezia e Ravenna;

tali tematiche, peraltro oggetto di altre iniziative parlamentari dell'interrogante, hanno trovato esiti differenziati nel triennio 1997-2000. Va tuttavia sottolineato, con una certa preoccupazione, quanto dichiarato dal Sottosegretario di Stato Angelini nella seduta – alla Camera – del 14 novembre 2000 commentando il comma 2 dell'articolo 72 della legge finanziaria 2001. Ovvero: « Vorrei partire dalla prima questione relativa ai tempi e ai costi facendo alcuni esempi (...) la Padova-Mestre si è svincolata (dalla normativa previgente) e ancora oggi vi è una trattativa aperta – probabilmente si finirà con un arbitrato – per l'acquisizione dei progetti e per poter andare alla gara pubblica: questo è il tema di fronte al quale ci troviamo. La prima questione è che non siamo in grado di avere tempi certi né di sapere quando le opere saranno concluse ». Va segnalato che tale incertezza si connette logicamente con i moduli e le procedure previste per l'esecuzione delle opere del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale;

eguale preoccupazione si può rilevare circa gli impegni effettivi dell'Anas sia nel corso del triennio 1997-1999 sia per triennio 2000-2002. Va osservato, a questo proposito, che le bozze del nuovo piano triennale – licenziate dall'Anas nel luglio 2000 – non hanno trovato, presso la giunta regionale del Veneto alcun gradimento e si è anzi provveduto ad una formale delibera di Giunta negativa (8 settembre 2000);

se a questo si saldano le perduranti polemiche sul tracciato definitivo della Autostrada Pordenatana Veneta (anche e soprattutto per specifiche responsabilità di enti locali interessati) e le virulente discussioni sulle soluzioni prospettate per il nodo della tangenziale di Mestre, appare evidente che le questioni poste dall'accordo – quadro sono – per molte parti – ancora aperte –:

si chiede, quindi, una risposta dettagliata rispetto alle questioni sin qui evidenziate e – ancor più – sul grado di attuazione di quanto previsto dalla scheda per la nuova « Romea ». Ovvero:

1) il Ministero dei lavori pubblici, attraverso l'Anas, proceda con la massima sollecitudine alla realizzazione delle opere già progettate e relative ai due lotti denominati: Variante di Adria e Variante fra Adria e Cavarzere;

2) il Ministero dei lavori pubblici si impegna a finanziare, nell'ambito del fondo Unico Progettazioni di cui al Piano triennale Anas 1997-1999 un importo pari a lire 6 miliardi per la progettazione integrale delle altre opere relative al completamento dell'itinerario E55 ricadente nel territorio della regione Veneto;

3) il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero dei trasporti e la regione Veneto, per quanto di rispettiva competenza si adopereranno per l'ottenimento di eventuali cofinanziamenti in ambito comunitario per la progettazione e la realizzazione delle opere;

4) sulla base delle disponibilità finanziarie di cui al precedente punto 2) la regione del Veneto procederà alla redazione della progettazione definitiva ed esecutiva dei vari lotti, comprensiva del necessario studio di impatto ambientale ove normativamente prescritto, entro otto mesi dalla formalizzazione della concessione del finanziamento richiesto;

5) il Ministero dei lavori pubblici e la regione del Veneto, per quanto di rispettiva competenza, si adopereranno per l'acquisizione dei pareri previsti dalle leggi vigenti, al fine di consentire la tempestiva realizzazione delle opere;

6) la regione del Veneto presenterà gli ulteriori lotti della E55 quali richieste di finanziamento per i successivi aggiornamenti del Piano Triennale Anas a partire dal 1998;

7) il Ministero dei lavori pubblici si impegna ad inserire gli interventi di cui sopra all'interno dei prossimi Programmi Triennali Anas a partire dal 1998 fra gli interventi di area nazionale, cofinanziati o finanziati con risorse nazionali.

(2-02740)

« Saonara ».

Interrogazione a risposta scritta:

NAPOLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato hanno assunto, da diverso tempo, un'assoluta indifferenza nei confronti della Calabria e della provincia di Reggio Calabria in particolare;

fin dal febbraio del 1997 l'interrogante, attraverso un atto ispettivo ha denunciato la riduzione dei servizi, predisposta sulle tratte locali dalle Ferrovie dello Stato, dell'intera regione Calabria;

nel marzo dello stesso 1997 l'interrogante ha denunciato, sempre con atto ispettivo, come con i fondi assegnati dal Cipe al Ministro dei trasporti e della navigazione a favore della Calabria, non siano state prese in considerazione le linee ferroviarie della provincia di Reggio Calabria;

ancora nel marzo 1998 l'interrogante ha denunciato lo scippo, alla provincia calabrese in questione, di ben 65 miliardi destinati al completamento del raddoppio ferroviario Reggio-Melito Porto Salvo;

il nuovo piano generale dei trasporti porterà, inevitabilmente, la completa marginalizzazione della rete ferroviaria calabrese, nonostante la necessità di un adeguato collegamento ferroviario per la polifunzionalità del porto di Gioia Tauro;

senza dubbio di smentita alcuna, oggi la Calabria risulta la regione meno servita dalle Ferrovie dello Stato, con la conseguenza di non poter creare lo sviluppo del traffico merci su rotaia —:

quali urgenti iniziative intenda attuare al fine di far cambiare la politica assunta dalle Ferrovie dello Stato nei confronti della Calabria e far sviluppare l'intera rete ferroviaria regionale. (4-32620)