

quali garanzie sul piano occupazionale si siano definite per gli stessi dipendenti. (4-08557)

\* \* \*

### GIUSTIZIA

*Interrogazione a risposta orale:*

BURTONE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che il finanziamento del nuovo carcere di Modica non sarebbe inserito nel nuovo piano per l'edilizia carceraria 2003-2005, di recente approvato dal Governo;

il 29 dicembre 2003 la Commissione per la verifica del sito scelto dal Comune di Modica per il nuovo carcere si è recata presso la città di Modica per il sopralluogo sull'idoneità di tale sito;

di conseguenza, appare verosimile pensare ad un ripensamento da parte del Governo in ordine al suindicato programma e ad un'inclusione del nuovo carcere di Modica tra le strutture nuove da finanziare —

se la visita della Commissione sia collegata ad una modifica dell'ultimo programma per l'edilizia carceraria e quindi all'inclusione del nuovo carcere di Modica tra le strutture da finanziare e comunque le ragioni per le quali tale visita è stata effettuata. (3-02959)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

CRISCI, BORRELLI, CIALENTE, LOLLI e MARIOTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la società « Strada dei Parchi s.p.a », a seguito di gara bandita ed espletata

dall'A.N.A.S, è subentrata alla « SARA S.p.a — Società Autostrade Romane ed Abruzzesi S.p.a » nella gestione delle autostrade A/24 ed A/25;

nella Convenzione stipulata il 20 dicembre 2001 tra l'ANAS e l'A.T.I « Autostrade S.p.a — TOTO S.p.a » (oggi « Strada dei Parchi spa »), sono riportati i patti e le condizioni inerenti la concessione della gestione della rete autostradale della A/24 e della A/25 della durata di 28 anni (scadenza 31 dicembre 2029);

nel piano economico-finanziario, presentato in sede di gara dall'A.T.I « Autostrade S.p.a — TOTO S.p.a », nella nota introduttiva sono riportati tra i principali parametri di valutazione la tariffa di pedaggio, il corrispettivo al concedente, il rapporto costi/rendimento;

il concessionario « Strada dei Parchi S.p.a. » ha l'obbligo di corrispondere al concedente « A.N.A.S. » il corrispettivo del valore attuale di euro 748.862.503 da pagarsi attraverso la corresponsione di 28 rate annuali dell'importo di euro 55.859.462 ciascuna —

se la società « Strada dei Parchi S.p.a. » abbia adempiuto, per l'anno 2003, agli obblighi previsti dalla Convenzione stipulata e, in particolare, se abbia provveduto al pagamento della rata annuale del corrispettivo di concessione dell'ammontare di euro 55.859.462, nonché al pagamento delle rate scadute dei mutui contratti dalla decaduta concessionaria. (5-02752)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

COSTA, ZANETTA, ROSSO, DANIELE GALLI, GAMBA, GIANFRANCO CONTE, NICOTRA, LAVAGNINI, OSVALDO NAPOLI, STRADELLA, PAOLETTI TANGHERONI, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, PACINI, BIONDI e VIALE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i bilanci della Società Autostrade S.p.A. si chiudono ogni anno con notevoli

profitti, come testimoniato da più fonti di stampa, e che questi sono da ascrivere in gran parte al frequente aumento delle tariffe dei pedaggi;

l'autostrada Torino-Savona, che del gruppo Società Autostrade S.p.A. fa parte, ha aumentato esponenzialmente le proprie tariffe del + 6,2 per cento nell'anno 2000, del + 6,7 per cento nell'anno 2001 e del + 6,7 per cento nell'anno 2002, come già rilevato in altre interrogazioni;

il motivo di detti aumenti è da individuarsi nella formula matematica che regola il complicato sistema del *Price cup*, ed in particolare nella decisione, riportata nell'Allegato B, pagina 2, della Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona del 7 dicembre 1999, in cui alla variabile (nella formula indicata con X) che deve tener conto di fattori quali: la congrua remunerazione del capitale investito, i progetti d'investimento futuri, gli obiettivi di variazione della produttività, le variazioni attese della domanda e dei mercati in cui opera l'impresa, è stato attribuito per il quinquennio 2000-2004 il valore aritmetico di -5;

come riporta testualmente la sopracitata Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona il valore aritmetico di -5 è stato calcolato appositamente per riequilibrare il piano finanziario presentato dalla Società Autostrada Torino-Savona, che evidenziava un tasso interno di rendimento negativo dello 0,77 per cento dovuto all'obbligo di realizzare le opere di raddoppio e quelle del miglioramento della sicurezza stradale;

dette opere, come riporta l'articolo 3 comma 1 della Convenzione tra Anas ed Autostrada Torino-Savona, debbono essere realizzate a cura e spese del concessionario;

la Camera dei Deputati in data 11 novembre 2002 approvava l'ordine del giorno 9/3200-bis/90, accolto dal Governo come raccomandazione, che impegnava l'Esecutivo ad effettuare uno studio attento delle tariffe autostradali praticate dalla Società Autostrade S.p.A. in vista di un'eventuale riduzione;

la Corte dei conti nella relazione 42/2001 relativa alla gestione Anas nel biennio 1998-2000, sollevava forti dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo stato del sistema concessionario, motivando tale preoccupazione sulla base di tre fattori: disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, mancanza di un efficace sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie;

il Nars, l'organismo tecnico consultivo del Cipe, nella riunione di luglio 2003, ritenendo che nel piano finanziario del 1996-1997 fosse stata sottostimata la variabile rappresentata dal volume di traffico annuo, e che tale sottostima ha consentito alla Soc. Autostrade di effettuare sopraprofiti negli ultimi cinque anni, ha proposto per il quinquennio 2003-2007 una riduzione delle tariffe dei pedaggi rispettivamente del 3,63 per cento per il 2003, 1,06 per cento per il 2004 e dell'1,3 per cento per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 in ottemperanza al meccanismo del *Price cup*;

la presente interrogazione segue ad altre sullo stesso argomento che hanno avuto risposta evasiva tanto da far pensare che non si voglia fare chiarezza -:

quali siano le motivazioni in base alle quali nella convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona nella formula che regola il meccanismo del *price cup* è stato attribuito il valore aritmetico di -5 al fattore X per il quinquennio 2000-2004, decisione che ha influito direttamente sui cospicui aumenti tariffari;

venga messo a disposizione del Parlamento lo sviluppo analitico delle tariffe praticate per la Torino-Savona dell'inizio dell'esercizio fino ad oggi: voce per voce, cifra per cifra, chilometro per chilometro;

quale sia lo stato di attuazione da parte del Governo dell'ordine del giorno 9/3200-bis/90 del 11 novembre 2003;

se il Ministro sia a conoscenza delle obiezioni sollevate dalla Corte dei conti in merito al regime concessorio autostradale e quale sia la sua opinione sull'argomento;

se il Ministro non ritenga che l'attuale sistema che regola le tariffe autostradali sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie, eliminando di fatto l'alea propria dell'attività d'impresa;

se risponda al vero quanto affermato dal Nars che vi sia stata una sottostima della variabile rappresentata dal traffico nel quinquennio 1997-2001 che ha consentito alla Società Autostrade (del cui gruppo la Torino-Savona fa parte), di effettuare sopraprofiti a danno degli utenti, e sulla base di quali motivazioni l'Anas si sia opposto alla proposta del Nars di riduzione delle tariffe dei pedaggi per gli anni 2003-2007;

se il ministro intenda dar corso alla riduzione delle tariffe come prospettato dal Nars. (4-08537)

**CENTO.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

quali siano le finalità e da quali fondi provengano i soldi stanziati per gli attuali lavori sulla superstrada 90-bis (Benevento-Foggia), nel tratto che va dal km 7 al km 10,500, riferibili alla costruzione di muri in cemento armato rivestiti di pietre colorate, laddove la struttura naturale esistente pare già perfettamente idonea;

se non ritenga di predisporre lo stanziamento di fondi per la costruzione di un viadotto sulla suddetta superstrada, vista la pericolosità dei numerosi tornanti presenti, causa di quotidiani incidenti stradali. (4-08553)

**CENTO.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere quali provvedimenti intenda intraprendere per l'allargamento della corsia della superstrada Caianello-Benevento che collega l'Italia del Nord alla Regione Puglia poiché

diventa sempre più impraticabile a causa della notevole e quotidiana percorribilità di automobili. (4-08554)

**FISTAROL.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le corse ferroviarie nella provincia di Belluno sono da tempo soggette a tagli. Le condizioni delle vetture sono, dove non accettabili, quanto meno poco decorose: treni obsoleti spesso privi di riscaldamento, con porte mal funzionanti e posti a sedere non più utilizzabili;

il convoglio senza guida partito il 9 gennaio da Calalzo ha quasi raggiunto la velocità di 120 km/h percorrendo circa 20 km per fermarsi nella galleria Gardona 2, poco prima di Castellavazzo, solo grazie a un pendio in leggera salita e evitando fortunatamente lo scontro con un altro convoglio proveniente da Belluno;

in passato, nel tratto di linea tra Longarone e Calalzo sono occorsi deragliamenti che solo in virtù della lentezza dei convogli non hanno causato vittime —:

quali siano le cause che hanno provocato la corsa del suddetto treno senza macchinista a bordo;

se nella provincia di Belluno siano presenti tutte le norme di sicurezza affinché le corse dei convogli avvengano senza rischi;

se la insoddisfacente gestione delle linee ferroviarie del Bellunese sia frutto di tagli alle spese di gestione e agli investimenti. (4-08558)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazioni a risposta orale:*

**FLUVI.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

all'interno del comando provinciale di Firenze, i vigili del fuoco dei distacca-