

*INFRASTRUTTURE E TRASPORTI*

*Interpellanza urgente*  
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

in data 28 aprile 2004 è stata sottoscritta la Convenzione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ANAS s.p.a., Regione Emilia Romagna e Provincia di Modena, per il completamento delle opere relative alla realizzazione del Quarto lotto della Modena-Sassuolo, della Variante di Nonantola e della Pedemontana nel tratto Nuovo Ponte di Vignola;

la realizzazione delle tre opere, che rappresentano interventi fondamentali per l'ammodernamento e lo sviluppo del sistema infrastrutturale stradale della regione Emilia-Romagna e della provincia di Modena, è stata voluta e finanziata nella passata legislatura dai Governi di centro-sinistra con l'approvazione dell'Accordo di Programma e del Piano ANAS 2000;

tuttavia, dopo che l'ANAS aveva provveduto a bandire le gare per l'aggiudicazione dei lavori ed a stipulare i relativi contratti di appalto con le ditte aggiudicatrici, sono sorti contenziosi per due dei tre interventi. Si è quindi dovuto procedere alla rescissione contrattuale dell'appalto relativo al Quarto lotto della Modena-Sassuolo ed alla revisione del tracciato e definizione del contenzioso con la ditta aggiudicataria della Variante di Nonantola, mentre l'unica opera per la quale si è potuto procedere alla consegna dei lavori e all'apertura dei cantieri è stata la Pedemontana-Nuovo Ponte di Vignola, per la quale è stata approvata anche la perizia di variante relativa ai maggiori oneri finanziari;

in ragione di tutte queste problematiche, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ANAS, Regione Emilia-Romagna e Provincia di Modena hanno convenuto di

trasferire la titolarità degli interventi e delle relative risorse finanziarie alla provincia di Modena, per rendere più spedite le procedure e l'organizzazione dei lavori, giungendo infine, dopo innumerevoli incontri, alla sottoscrizione della citata Convenzione il 28 aprile 2004;

ai sensi dell'articolo 3 della Convenzione, i fondi da trasferire alla Provincia sono stati quantificati in 67 milioni di euro, 31 milioni dei quali per la realizzazione della Pedemontana - Nuovo Ponte di Vignola;

in base alla medesima Convenzione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è impegnato espressamente a garantire le ulteriori risorse finanziarie, al momento stimate in circa 54 milioni di euro, necessarie al completamento delle tre opere;

dal momento della stipula della Convenzione, l'impegno fattivo della Regione, della Provincia e dei Comuni interessati è stato prioritariamente diretto, con il sollecito svolgimento di tutti gli adempimenti ad essi spettanti e con continui solleciti nei confronti dell'ANAS, alla sottoscrizione dei Verbali di definitivo trasferimento della titolarità degli interventi in questione e dei relativi fondi; tuttavia, in vista della sottoscrizione dei citati Verbali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha preteso una specifica modifica della Convenzione, per effetto della quale: le ulteriori risorse necessarie per il completamento delle tre opere, dovranno intendersi come risorse aggiuntive a quelle istituzionalmente destinate all'ANAS; l'ANAS inserirà tali risorse aggiuntive nella proposta di programma Ministero/ANAS, compatibilmente con le risorse disponibili;

la volontà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di subordinare la sottoscrizione dei Verbali alla modifica della Convenzione, oltre a rendere meno certo il punto essenziale della messa a disposizione della Provincia di Modena di tutte le risorse necessarie per il completamento delle tre opere, ha comunque provocato un nuovo, grave ritardo nell'ese-

cuzione dei lavori già avviati, con la sospensione dei cantieri della Pedemontana - Nuovo Ponte di Vignola;

ad oggi, dunque, mentre con riguardo ai compiti ed agli adempimenti posti in capo ai Comuni ed alla Provincia di Modena, sussistono tutte le condizioni amministrative e contrattuali per riprendere concretamente i lavori per la realizzazione della Pedemontana - Nuovo Ponte di Vignola, l'ANAS non ha ancora provveduto materialmente al trasferimento dei fondi già disponibili al momento della stipula della Convenzione;

infine, al di là dei proclami, gli atti compiuti dal Governo in carica hanno posto serie difficoltà finanziarie all'ANAS: basti pensare alla necessità dell'ANAS di dover coprire con entrate proprie (dopo la sua trasformazione in s.p.a.) una parte sempre maggiore delle spese correnti o alla contestuale e progressiva riduzione dei trasferimenti statali (di cui costituiscono l'ultimo esempio i tagli contenuti nella finanziaria 2005). Questa difficile situazione, più volte rappresentata in sedi ufficiali e non, e comprovata dall'ultimo Libro bianco pubblicato dall'ANAS, nel quale si può leggere il dato preoccupante della secca diminuzione pagamenti effettivi effettuati dall'ANAS alle imprese appaltatrici, passati nel 2003 da 2.296 a 1.845 milioni di euro, con un crollo del 20 per cento rispetto all'anno precedente;

tutto ciò premesso, si chiede al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti —:

di confermare davanti al Parlamento la volontà del suo Dicastero e dell'ANAS di portare a soluzione i gravi problemi della viabilità modenese, in piena sintonia con le istituzioni locali e dando priorità al completamento delle opere già appaltate;

di confermare davanti al Parlamento l'impegno del suo Dicastero e dell'ANAS per il completamento nei tempi programmati delle tre opere in questione, a partire dalla Pedemontana - Nuovo Ponte di Vignola che attende di ripartire con i lavori rimuovendo direttamente ogni eventuale

ostacolo, ingiustificabile ed inaccettabile per gli interpellanti, all'immediato trasferimento dall'ANAS alla Provincia di Modena delle risorse già disponibili, per complessivi 67 milioni di euro di cui 31 milioni per la realizzazione della Pedemontana - Nuovo Ponte di Vignola, garantendo nell'ambito dei trasferimenti statali a favore dell'ANAS, sono comprese tutte le ulteriori risorse necessarie al completamento delle tre opere.

(2-01464)

« Violante, Manzini ».

*Interrogazione a risposta orale:*

COLLAVINI, LENNA, ROMOLI e SARO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la principale grande città di riferimento socioeconomico per il Friuli-Venezia Giulia è Milano;

numerosi, dunque, sono gli imprenditori, gli operatori economici che si recano quotidianamente nel capoluogo lombardo per lavoro;

a fronte di un percorso aereo che non supera i quarantacinque minuti, c'è un tempo di trasferimento dall'aeroporto di Malpensa al centro città, di oltre un'ora e mezza;

l'unico scalo, attualmente previsto per i trasferimenti dal Friuli-Venezia Giulia al capoluogo lombardo, è quello di Malpensa;

molto più agevole sarebbe lo scalo a Linate, con un orario che consenta ai viaggiatori di raggiungere Milano entro le nove del mattino, consentendo poi un volo di ritorno in Friuli-Venezia Giulia verso le ore 18 o 19;

tale volo potrebbe anche essere effettuato da vettori di più ridotta dimensione, con capacità di trasporto di quaranta, quarantacinque persone —:

se non ritenga opportuno intervenire quanto prima perché si possa pervenire

rapidamente ad una soluzione positiva del problema evidenziato. (3-04200)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

come si evince da un recente articolo di stampa, la Salerno-Reggio Calabria è il più grande cantiere fantasma aperto nell'ultimo secolo, nel Mezzogiorno;

a distanza di quasi trent'anni, si sono resi necessari dei lavori di ammodernamento, tuttora in corso;

siamo di fronte ad un cantiere « benedetto » da inaugurazioni e promesse e « maledetto » dai 30 mila automobilisti che ogni giorno lo attraversano;

per il primo maxilotto, Sicignano degli Alburni-Atena Lucana, 30 chilometri, il 17 ottobre 2003, vi è stata la consegna dei lavori alla società Cmc di Ravenna per l'importo di 445,28 milioni di euro. Giorni lavorativi previsti: 1095. Fine dei lavori: ottobre 2006;

a tutt'oggi nemmeno un quinto del maxilotto è stato portato a termine —:

a che punto siano i lavori di ammodernamento;

quali siano le ragioni che abbiano comportato eccessivi rallentamenti nei tempi di esecuzioni;

quanti siano i soldi spesi fino ad oggi;

quanti chilometri siano stati realizzati dal 1996 al 2001 e quanti siano ancora da realizzare. (4-12930)

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

esiste uno studio di fattibilità, redatto su incarico della regione autonoma Valle d'Aosta, che prevede la trasformazione e la modernizzazione della ferrovia Aosta/

Pré-St-Didier in « Métro du Mont Blanc » un servizio di tipo « metropolitano » nella piana di Aosta e che prevede il prolungamento della linea sino a Courmayeur (Aosta);

il previsto spostamento, in località Entrèves del comune di Courmayeur, della stazione di partenza della nuova funivia per Punta Helbronner, renderebbe possibile e necessario il raggiungimento di tale stazione con un servizio ferroviario —:

se e quali interventi il Ministro in indirizzo intenda porre in essere affinché si giunga in tempi brevi alla trasformazione e modernizzazione della linea ferroviaria Aosta-Pré-St-Didier. (4-12933)

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

il sistema di aggiudicazione degli appalti praticato in provincia di Brindisi dalle industrie a da talune grandi committenti (come ad esempio ENEL) costituisce un elemento di sofferenza per l'economia locale;

le continue corse al ribasso dei prezzi da parte delle imprese ormai costrette, causa la endemica mancanza di commesse, pur di aggiudicarsi le gare e praticare sconti che rasantano anche il 50 per cento sui prezzi base, già di per se bassi in partenza, sta determinando una difficile situazione per i piccoli e medi imprenditori e per i fornitori locali;

secondo l'interrogante, sconti così elevati non trovano giustificazione alcuna in un sistema economico sano e questo è noto a tutti; infatti, esiste una normativa che definisce tali offerte anomale, ma le committenti fanno finta di niente e continuano a sfruttare a loro favore la già precaria situazione locale accettando offerte con ribassi ingiustificabili aggiudicando le gare sempre e solo a chi pratica lo sconto più alto pur sapendo, che l'impresa operando in condizioni normali, mai

e poi mai avrebbe dei ritorni economici e di crescita professionale lavorando con questo sistema di prezzi;

infatti, pur di sopravvivere, l'impresa, una volta aggiudicatasi la commessa, è costretta ad intraprendere un autentico calvario, poiché ha bisogno di lottare ogni minuto per cercare di contenere i costi, rischiando anche di imporre sacrifici ai lavoratori, riducendo i tempi di intervento, risparmiando sui costi per la sicurezza sul lavoro, utilizzando attrezzature sempre più obsolete e ricorrendo a vari *escamotage* facilmente prevedibili;

questa situazione va chiaramente a scapito dell'intero tessuto socio-economico presente sul territorio, portando, le imprese ad una morte lenta, ma di contro porta le committenti a macinare sempre più utili, incuranti dei danni provocati al già martoriato sistema locale —:

quali iniziative di competenza intenda adottare in relazione alla problematica sopra descritta. (4-12936)

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

come emerge da segnalazioni dell'Assoconsum, gli aumenti delle tariffe autostradali sono reiterati;

ad esempio l'autostrada Torino-Savona ha aumentato, in maniera esponenziale, le proprie tariffe del 6,2 per cento nel 2001 e nel 2002, del 6,93 per cento nel 2003, eccetera;

il Nars, l'organismo tecnico consultivo del Cipe, ha sollevato dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo Stato del sistema concessorio;

il Nars ha inoltre riscontrato che la società Autostrade ha incassato sovrappiù negli ultimi cinque anni —:

quali siano le modalità di calcolo delle tariffe autostradali;

se l'attuale sistema non sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie;

quali sia lo sviluppo analitico delle tariffe applicate per i vari tratti autostradali dall'inizio dell'esercizio fino ad oggi, voce per voce, cifra per cifra, chilometro per chilometro. (4-12940)

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

la stampa nazionale ha dato ampio risalto all'iniziativa del Sindaco di Varallo Sesia, in provincia di Vercelli, Gianluca Buonanno;

il sindaco ha deliberato di concedere un contributo di 100 euro a tutti i cittadini diciottenni che intendono conseguire la patente di guida ed un ulteriore *bonus* di 50 euro se avranno trascorso un certo periodo da « patentati » senza perdere punti;

l'iniziativa appare meritevole di attenzione in quanto introduce un forte interessamento dell'ente locale all'educazione dei giovani al volante, per favorire la sicurezza delle persone ed il corretto utilizzo della vettura;

muovendo dall'iniziativa del sindaco di Varallo Sesia non ritenga di concerto con il Ministro dell'interno e con l'Associazione nazionale comuni d'Italia (ANCI), di adottare iniziative volte a sensibilizzare i commi italiani per farli partecipare concretamente e costruttivamente all'importante appuntamento del conseguimento della patente di guida da parte dei giovani ed alla valutazione premiale per quei giovani che non perdono punti per la violazione delle norme del codice della strada. (4-12945)