

finanza, ci siamo posti l'obiettivo di anticipare il trasferimento del 30 per cento delle merci dalla gomma al ferro, invece che al 2030, come ci chiede l'Europa, al 2021. Quindi, stiamo lavorando per questo con investimenti nell'ultimo miglio dei porti, trasferendo la gran parte delle merci su ferrovia, facendo accordi internazionali, come quello con la Svizzera, e cercando di mettere in campo incentivi.

Come lei sa, il Parlamento ha approvato la proposta del Governo di mettere incentivi sull'eco-bonus, sul ferro-bonus e sul mare-bonus per il trasferimento di merci. Quindi, la problematica che lei solleva è sicuramente molto, molto importante e i costi indiretti della congestione nelle nostre città e nelle nostre strade sono costi elevatissimi, stimati in oltre 600 milioni di euro.

Quindi, dobbiamo trovare modalità di trasporto più adeguate. Il piano strategico della portualità e della logistica, appunto, cerca esattamente di dire che questa è una strada non più ridiscutibile. Dobbiamo assolutamente avvantaggiare le modalità più sostenibili.

Quanto allo specifico progetto di trasporti che lei ha sottolineato, il Pipenet, sappiamo che alcuni anni fa c'è stato un accordo con il Ministero dell'ambiente, per una collaborazione con il centro di ricerca. La ricerca è ancora una ricerca non applicata, non applicabile. Comunque, seguiremo con grande interesse, ovviamente, tutti gli sviluppi.

Come già ha testimoniato la Comunità europea, queste nuove e innovative modalità di trasporto sono certamente da seguire e da promuovere con grande interesse, nel momento in cui diventeranno applicabili e risponderanno ai criteri di sicurezza, che ovviamente si richiedono a tutte le infrastrutture di trasporto autorizzate dal Ministero.

PRESIDENTE. La deputata Galgano ha facoltà di replicare.

ADRIANA GALGANO. Io apprezzo il fatto che il Ministero abbia l'obiettivo di ridurre la congestione del traffico e di

spostare il traffico merci, il traffico in generale da gomma a ferro. Però, Ministro, le posso dire che la risposta mi è sembrata un po' datata rispetto a quello che sta succedendo nel mondo. Infatti, è un obiettivo importante quello che voi state per realizzare e che volete realizzare, però rischia di essere terribilmente vecchio, alla luce della rivoluzione tecnologica in atto.

Allora, il motivo per cui noi l'abbiamo interpellata è che noi chiediamo al Ministero dei trasporti – dal momento che la fase di studio è finita e che negli Stati Uniti stanno portando avanti la stessa cosa, con il rischio che utilizzino la nostra tecnologia, sviluppata nell'università italiana – di coordinare, insieme al Ministro della ricerca e al Ministro dell'ambiente, la fase di sperimentazione. Infatti, non possiamo arrivare sempre prima nella ricerca e poi, invece, ultimi quando si tratta di mettere in pratica.

Quindi, noi le chiediamo di inserire nel piano della logistica il momento della sperimentazione, perché è arrivato il momento. Segnalo che il Ciriaf ha mandato una lettera per diffidare o collaborare alla società che di questo si sta occupando negli Stati Uniti. Quindi, noi le chiediamo, in relazione anche agli obiettivi di riduzione di CO₂, firmati a Parigi, di farsi portavoce di questa necessità di sperimentazione. Io le chiedo, magari, di pensare anche all'Umbria: visto lo stato tragico delle nostre infrastrutture, questo potrebbe essere un modo di risolvere tutto quanto.

(Iniziativa per il raddoppio della strada statale n. 275 Maglie-Santa Maria di Leuca, in provincia di Lecce – n. 3-02278)

PRESIDENTE. Il deputato Palese ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02278, concernente iniziative per il raddoppio della strada statale n. 275 Maglie-Santa Maria di Leuca, in provincia di Lecce (*vedi l'allegato A – Interrogazioni a risposta immediata*). Ha un minuto.

ROCCO PALESE. Grazie, Presidente. Signor Ministro, nel 2004, come è noto, la

regione Puglia approvò il progetto per il raddoppio della statale n. 275 Maglie-Santa Maria di Leuca, finanziato con 152 milioni di euro.

Nel 2009, a seguito di un'intesa con il territorio, con i consigli comunali, i sindaci e anche con uno degli organi istituzionali preposti della regione, si è convenuto di mitigare l'impatto ambientale, azzerandolo, comportando, insieme alle 145 prescrizioni sul progetto iniziale, un complessivo ammontare dell'intero finanziamento, con l'approvazione nel 2009, di 288 milioni di euro.

Nel marzo 2009 viene approvata la delibera CIPE che stanziava i fondi aggiuntivi e, poi, a marzo 2011, il CIPE approva in via definitiva anche il progetto, confermando lo stanziamento anche con un'ulteriore delibera a gennaio 2012.

Ad oggi, non sono iniziati i lavori, a seguito di una serie di contenziosi che si sono succeduti, l'uno dietro l'altro, e quell'opera, dopo dodici anni, non ha avuto alcun inizio.

Appare inammissibile che un'opera pubblica ritenuta strategica ancora non abbia avuto l'avvio dei lavori e si chiede se il Ministro interrogato non ritenga di dover attivare gli strumenti idonei per accertare le cause di questi ritardi, adoperandosi con ogni iniziativa di competenza, in particolare presso l'ANAS, affinché si proceda all'affidamento dei lavori e siano svolti, anche in collaborazione con l'ANAC, i controlli necessari sulle procedure, in tal modo garantendo sia legalità e trasparenza dell'iter sia che l'opera venga realizzata...

PRESIDENTE. Concluda, Palese.

ROCCO PALESE. ...immediatamente e che i cittadini e le imprese del basso Salento possano finalmente avere una strada sicura e veloce.

PRESIDENTE. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Delrio, ha facoltà di rispondere.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, Presi-

dente. Grazie, onorevole. Lei ha ragione: dobbiamo attivarci in maniera sempre maggiore perché questo caso, come tanti altri casi, venga risolto.

Come lei sa, purtroppo, questo non è un caso isolato; è la dimostrazione di come un'opera pubblica possa, tra burocrazia, ricorsi, progettazioni fatte male, bandi di gara non adeguati, incagliarsi e rimanere bloccata per più di vent'anni. Per questo il nuovo codice dei contratti pubblici, per questo la collaborazione con ANAC, per questo il fatto che le nuove regole per i lavori pubblici attengano soprattutto alla trasparenza, alla correttezza, al progetto esecutivo.

Il Governo è impegnato in questa questione della strada n. 275, perché abbiamo immediatamente attivato ANAS. Come lei sa, la sentenza del Consiglio di Stato è di poche settimane fa, è di due settimane fa. Abbiamo chiesto ad ANAS di fare tutti gli approfondimenti, anche perché ci sono procedimenti pendenti innanzi alla Corte dei conti di Roma, alla Corte dei conti di Bari, alla procura della Repubblica di Roma, alla procura della Repubblica di Lecce. La situazione è molto complessa per questo affidamento, che poi è stato disdetto e poi è stato, però, valutato non adeguato. Quindi, è indispensabile che ANAS, in collaborazione — come lei ha sottolineato — con ANAC, proceda a un'attenta valutazione.

Stiamo attendendo ancora le risposte da ANAS, poiché la sentenza definitiva è arrivata da pochi giorni, ma le posso garantire che, in questo caso, come in altri casi, cercheremo, come abbiamo fatto per Expo, come abbiamo fatto per il Mose, proprio in collaborazione con l'ANAC, di sbloccare l'opera, di valutarne di nuovo le dimensioni, la qualità eccetera. Una *project review* va fatta comunque in ogni caso per poterla cantierare al più presto.

PRESIDENTE. Il deputato Palese ha facoltà di replicare.

ROCCO PALESE. Grazie, signor Presidente. Io mi ritengo parzialmente soddisfatto dalla risposta che è stata data qui

dal Ministro, per un motivo molto semplice: perché quanto annunciato poco fa dal Ministro, cioè che è intenzione del Governo seguirla ed eventualmente procedere così come è stato fatto per il Mose e per Expo 2015, penso che possa essere già fatto. La soluzione che noi adesso abbiamo a portata di mano è unica. Dopo 12 anni, con 288 milioni di euro che sono fermi, con la strada della morte, perché ci sono tante vittime e incidenti che continuamente accadono su quella strada — non c'è solo un problema di collegamento, c'è un problema principale di sicurezza —, è fin troppo evidente che occorre ormai una presa di posizione da parte del Governo. Infatti, gli incolpevoli cittadini non hanno nessun'altra arma per poter avere questa opera pubblica, finanziata con soldi pubblici, per un motivo molto semplice. I ritardi ci sono stati; sulle eventuali illegittimità relativamente ai richiami che il Ministro ha fatto, la Corte dei conti e la magistratura faranno il proprio corso.

Spero che sia fatta piena luce e che, se ci sono responsabilità, vengano colpite.

Ma, nel frattempo, i cittadini rimangono senza questa opera, il territorio rimane senza questa opera e io penso che la cosa necessaria è che il Governo, una volta accertato, così come ha annunciato il Ministro poco fa, con ANAS, quanto il Consiglio di Stato ha stabilito ed eventualmente anche le situazioni di collaborazione con l'ANAC, proceda con grande immediatezza ad attivare le stesse medesime procedure che sono state attivate sia per Expo 2015 sia per il problema del Mose, perché è l'unica maniera per iniziare i lavori e per poter rispettare le volontà di un territorio sin dal 2004.

(Chiarimenti in merito all'ipotesi di fusione di Ferrovie dello Stato ed ANAS, anche con riferimento ai possibili effetti sui servizi resi – n. 3-02279)

PRESIDENTE. Il deputato Garofalo ha facoltà di illustrare l'interrogazione Bosco n. 3-02279, concernente chiarimenti in merito all'ipotesi di fusione di Ferrovie

dello Stato ed ANAS, anche con riferimento ai possibili effetti sui servizi resi (*vedi l'allegato A – Interrogazioni a risposta immediata*), di cui è cofirmatario, per un minuto.

VINCENZO GAROFALO. Grazie, Presidente. Signor Ministro, nelle ultime settimane, diverse sono state le occasioni in cui lei e anche il collega Padoan avete rilasciato interviste in merito a questa possibile azione di fusione o, diciamo, di collaborazione stretta, societaria, tra Ferrovie dello Stato e ANAS. Lei, anzi, in occasione dell'assemblea nazionale di Confetra, ha giustificato questo intervento, più che giustificato ha anche voluto dire che questo sarebbe il modo con il quale l'Italia potrebbe costruire un grande polo delle infrastrutture, e non solo costruire un grande polo delle infrastrutture, ma anche superare quella che è una delle grandi criticità, al momento, del Paese, quella di avere una mancanza di progetti.

Allora, in questa direzione, vorremmo un po' conoscere meglio qual'è il lavoro che si sta portando avanti e conoscere anche i benefici di questa unione, sulla quale siamo interessati a che si possa sviluppare.

PRESIDENTE. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha facoltà di rispondere.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie Presidente, grazie onorevole Garofalo. Come lei ha correttamente riportato, stiamo studiando, abbiamo dato mandato di studiare tutte le caratteristiche e i potenziali vantaggi economici, potenziali vantaggi di promozione dello sviluppo delle infrastrutture italiane.

Appunto, alle due aziende, ad ANAS e Ferrovie dello Stato, abbiamo dato mandato congiuntamente, insieme al Ministro dell'economia e delle finanze, ed entro la fine dell'estate avremo le risultanze di questa analisi su benefici, vantaggi o problemi che potrebbero insorgere dalla creazione di un'unica azienda di infrastrutture