

*INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA  
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA*

---

PAGINA BIANCA

**INTERROGAZIONI  
PER LE QUALI È PERVENUTA  
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA**

**ALEMANNO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri dei lavori pubblici, con incarico per le aree urbane, dell'interno e dei trasporti e navigazione.* — Per sapere — premesso che:

sin dal gennaio 1995 è stato approvato dalle amministrazioni competenti (ministero dei lavori pubblici, Anas, ministero dell'interno, ministero dei trasporti, Società Aeroporti di Roma, regione Lazio, provincia di Roma, comune di Roma, comune di Fiumicino) un progetto, predisposto del compartimento Anas di Roma, che rappresenta la soluzione più adeguata per il collegamento città-aeroporto, quale obiettivo strategico non più procrastinabile in relazione al crescente sviluppo del traffico aereo passeggeri e merci previsto per il Giubileo del 2000;

tale progetto approvato consentiva altresì la soluzione di esigenze complessive relative ai flussi di traffico riguardanti il collegamento viario in questione. In particolare: i flussi di traffico diretti verso l'autostrada per Civitavecchia; i flussi generali del comune di Fiumicino e quelli connessi ai programmati interventi del porto turistico del piano delle opere di navigazione del fiume Tevere; i flussi connessi all'operatività del *cargo system* e, più in generale, quelli riconducibili alla espansione dell'aeroporto di Fiumicino, anche in vista della celebrazione del Giubileo per l'anno 2000, che interessa specificatamente l'area metropolitana romana e il suo *hinterland*; i flussi connessi con la realizzazione dell'aeroporto di Ponte Galeria, della caserma di polizia di Stato e di altri insediamenti nelle zone industriali in fase di realizzazione lungo la direttrice viaria Roma-Fiumicino;

con note del 29 maggio 1991, 12 marzo 1994 e 14 giugno 1994 (inviata al

ministero dei lavori pubblici, all'Anas, al sindaco di Roma, al presidente della Giunta regionale del Lazio e al presidente della provincia di Roma), il dipartimento della pubblica sicurezza del ministero dell'interno sollecitava la realizzazione del citato progetto approvato, al fine di consentire la rapida dislocazione di uomini e mezzi in relazione all'alto compito di sicurezza affidato alla caserma di polizia di Stato in fase di ultimazione sulla via Portuense, in località Ponte Galeria;

l'importanza delle cosiddette vie complanari è rimasta non solo confermata, ma addirittura fortificata dalla realizzanda terza corsia del tratto giubilare dell'autostrada per Fiumicino, avendo le complanari, come è noto, il compito di selezionare il traffico a tutto vantaggio sia della funzionalità dell'autostrada che delle realtà insediative locali già menzionate;

il comune di Fiumicino sin da settembre 1996 ha inviato all'Anas il progetto definitivo delle infrastrutture viarie a servizio degli insediamenti di carattere pubblico e privato nell'area territoriale compresa tra il grande raccordo anulare e l'aeroporto di Fiumicino: tronco A12 (Roma-Civitavecchia) - aeroporto di Fiumicino;

il comune di Roma (ufficio del programma di Roma Capitale e coordinamento Giubileo), sin da luglio 1996 ha inviato all'Anas il progetto definitivo delle infrastrutture viarie a servizio degli insediamenti di carattere pubblico e privato nell'area territoriale compresa tra il grande raccordo anulare e l'aeroporto di Fiumicino: tronco Gra A12 (Roma-Civitavecchia);

l'Anas, pur avendo ricevuti i suddetti progetti definitivi, che si rifanno *in toto* alla soluzione progettuale elaborata dall'Anas stessa ed approvata da tutte le amministrazioni competenti nel gennaio 1995 e pur avendo il comune di Roma e il comune di Fiumicino, nella loro qualità di enti territorialmente competenti della programmazione urbanistica, espresso in maniera chiara ed inequivocabile la necessità

che la progettazione esecutiva della terza corsia dell'autostrada Roma-Fiumicino tenga in considerazione la prevista realizzazione delle strade complanari, sta procedendo alla elaborazione di una soluzione progettuale che non consentirà in futuro, a meno di costosissimi lavori, con conseguente dissipazione di risorse pubbliche e private, sia l'allargamento della via Portuense che la realizzazione delle complanari —:

se non ritengano non solo opportuno, ma anche doveroso che l'Anas proceda alla elaborazione e all'approvazione del progetto esecutivo della terza corsia dell'autostrada Roma-Fiumicino, che consenta in futuro, senza lavori di costo elevatissimo da eseguirsi sull'autostrada, e quindi senza dissipare le risorse pubbliche, e private, sia l'allargamento della Portuense che la realizzazione delle strade complanari;

quali iniziative o provvedimenti di competenza intendano assumere per risolvere definitivamente il problema della realizzazione delle strade complanari e dell'allargamento della via Portuense senza nuovi elevatissimi costi e conseguente dissipazione delle risorse pubbliche e private, a causa di una inadeguata e provvisoria progettazione da parte dell'Anas delle infrastrutture viarie a servizio degli insediamenti di carattere pubblico e privato nell'area compresa tra il Gra e l'aeroporto di Fiumicino (ampliamento dell'autostrada Roma-Fiumicino e relative complanari).

(4-06412)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade, nell'ambito del progetto di sviluppo dell'Aeroporto Internazionale « Leonardo Da Vinci », ha previsto l'ampliamento da 4 a 6 corsie (3 per ciascun senso di marcia) dell'Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino nel tratto compreso tra il Grande Raccordo Anulare e l'Area Aeroportuale.*

*Successivamente, nell'intento di mediare le esigenze dei vari Enti competenti territorialmente, la Direzione per il Coordinamento Territoriale di questa Amministrazione ha incaricato l'ANAS di redigere uno*

*studio preliminare, di carattere più generale, che tenesse conto di tutte le infrastrutture varie ricadenti nella zona occidentale di Roma ivi comprese le « infrastrutture viarie a servizio degli insediamenti di carattere pubblico e privato ricadenti nell'area compresa tra il GRA e l'Aeroporto di Fiumicino ».*

*Su tale studio, ferme restando le competenze dell'ANAS limitate alla viabilità statale (Aut. RM/Fiumicino e S.S. n. 296 « della Scafa »), è stato conseguito l'assenso di massima da parte di tutti gli Enti interessati (Ministero degli Interni, Ministero dei trasporti-Civilavia, Regione Lazio, Provincia di Roma, Comune di Roma, Comune di Fiumicino e Società Aeroporti di Roma).*

*L'ANAS ha altresì specificato che, nell'intento di salvaguardare la realizzazione delle opere di sua competenza quale l'adeguamento dell'Autosrada, dall'insorgere di possibili interferenze con opere di competenza di altri Enti (Viabilità locale), ha più volte manifestato la propria disponibilità di natura esclusivamente tecnica al fine di coordinare la progettazione e la direzione dei lavori inerenti le previste strutture viarie.*

*In data 07.01.1995 il Ministro dei LL.PP. protempore promuoveva una ulteriore riunione « ai massimi livelli di rappresentatività politica ed istituzionale ove, le Amministrazioni e gli Enti coinvolti assumessero, ciascuno per gli ambiti di rispettiva competenza, i connessi impegni nelle sedi deliberanti, oltreché le coerenti azioni operative in sede tecnica e finanziaria ».*

*Nel corso di tale riunione, mentre fu preso atto della validità tecnica dello Studio predisposto, restava indeterminata l'assunzione di specifici atti di impegno da parte delle varie Amministrazioni interessate.*

*Con la formulazione del programma degli interventi per il « Giubileo 2000 », nel quale sono confluiti i tre lotti di adeguamento dell'Autostrada in questione, l'ANAS ha avviato la redazione dei progetti preliminari relativi al 2° e 3° lotto mentre per il 1° lotto esiste da tempo il progetto esecutivo corredato di tutti gli occorrenti pareri.*

*Nel frattempo l'Ufficio Coordinamento GIUBILEO 2000 presso la Direzione Generale dell'ANAS ha ricevuto, tramite l'Ufficio*

*Roma Capitale e tramite il Comune di Fiumicino, due soluzioni progettuali dei tratti della viabilità locale ricadenti nei rispettivi territori che modificano le previsioni del citato studio preliminare, con lieve spostamento dell'asse autostradale.*

*Prescindendo, pertanto, dal destinatario cui incomberà l'onere del finanziamento e della esecuzione delle suddette opere infrastrutturali, l'Ufficio Coordinamento Giubileo 2000 dell'Ente stesso ha ritenuto dover attivare nuovamente la procedura per l'ottenimento di eventuale nuovo consenso dagli Enti Territorialmente competenti.*

*Nel corso della riunione indetta il giorno 16 settembre 96 presso la Presidenza della Giunta della Regione Lazio, è stato convenuto di mantenere inalterato l'asse Autostradale. Pertanto, l'ANAS non ricorrendo più le motivazioni per il prosieguo delle nuove procedure attivate, ha ritenuto di dare invece avvio alle procedure occorrenti alla valutazione di impatto ambientale limitatamente alla 3ª corsia della citata autostrada, per la quale l'Ente stesso è istituzionalmente competente.*

*A conclusione di quanto sin qui rappresentato, l'ANAS precisa che la procedura di V.I.A. è stata attivata sia per i lotti 2° e 3°, sulla base dei progetti preliminari, sia ancora per il 1° lotto per il quale era già stato redatto il progetto esecutivo. Tutti e tre i lotti sopra indicati riguardano, come si è detto, esclusivamente la 3ª corsia dell'autostrada con esclusione della Viabilità locale non rientrante nelle competenze dell'Ente medesimo.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**ARMOSINO.** — *Al Ministro per i lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

*è stato redatto dal ministero per i lavori pubblici-magistrato per il Po, ufficio operativo di Alessandria il progetto preliminare TA.N08 (rif. PS 45 scheda MA-0-SP-064/MA-0-SP-065) relativo ai lavori di ricalibratura, protezione spondale e arginale del fiume Tanaro e del tratto terminale del Torrente Bobore nella città di Asti;*

*nell'evento alluvionale del novembre 1994, le esondazioni del Tanaro verificatesi ad Alba, Asti ed Alessandria parrebbero doversi ricondurre all'esaurimento della capacità d'invaso d'alveo e all'età dell'alveo in corrispondenza dei meandri;*

*all'esondazione parrebbero inoltre avere concorso le seguenti cause: l'inadeguatezza diffusa delle opere di difesa sul reticolato idrografico minore; la carenza di manutenzione sulle opere di difesa e sugli alvei; la riduzione delle sezioni di piena per la presenza di barre fluviali in alveo e per l'occupazione progressiva delle aree golenali e la creazione di ostacoli al deflusso (soglie di fondo nei pressi del ponte di corso Savona e del ponte della ferrovia Asti-Nizza); l'aumento della concentrazione dei deflussi in ragione della progressiva canalizzazione delle acque e della impermeabilizzazione delle superfici; l'insufficiente dimensionamento di numerose opere (ponti, viadotti e rilevati stradali e ferroviari) di attraversamento dei corsi d'acqua e delle aree esondabili; la carenza di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere stesse in rapporto alle parti esposte alle sollecitazioni dovute alle interazioni con acque di piena (ponti di Corso Savona, Ferrovia Asti-Nizza, Tangenziale); l'inadeguato dimensionamento delle opere di attraversamento del reticolo idrografico minore (ponte ferroviario Asti-Torino sul Bobore); le situazioni di erosione ed abbassamento concentrato di fondo nell'alveo con conseguente esaltazione dei fenomeni di scalzamento sulle fondazioni dei ponti e dei viadotti;*

*gli interventi indicati nel programma citato TA.N08 (scheda MA-0-SP-065 e MA-0-SP-064) non parrebbero garantire la messa in sicurezza dell'abitato di Asti, che verrebbe invece assicurata con l'esecuzione dei seguenti interventi: a) opere di disalveo completo lungo il corso cittadino sia del Bobore che del Tanaro (come fatto, in parte, per la città di Alessandria): per quest'ultimo con particolare riferimento alla parte di alveo compresa all'interno della vecchia prismata in cemento a monte del Bobore; b) l'ampliamento dell'alveo*

del Tanaro nel tratto cittadino ovvero dalla confluenza del Borbore, che appare opportuno rettificare per assicurare un più efficace deflusso in piena, fino al ponte della tangenziale con arretramento della sponda destra e la eventuale conseguente ricollocazione degli insediamenti commerciali siti in prossimità del ponte di corso Savona (nodo nevralgico seguito dagli interventi progettati); c) interventi di rifacimento dei ponti di corso Savona e della ferrovia Asti-Nizza e rimozione delle due soglie di fondo situate a valle dei suddetti ponti con conseguente aumento della pendenza motrice; d) intervento atto a ridurre l'interferenza al deflusso creato dalla massicciata della tangenziale a valle della città; e) ripristino delle difese spondali ed arginali pregresse;

occorrerebbe inoltre, sempre per garantire la sicurezza di Asti: a) riconsiderare l'opportunità di procedere alla realizzazione degli argini in progetto, ed in particolare dei tratti a ridosso del Borbore (sponda destra del Borbore e sinistra del Tanaro), in quanto l'arginatura così prospettata rappresenterebbe un ostacolo al normale deflusso della rete idrografica minore (rii di valle San Pietro e valle Borgomale) ed inoltre localizzati, almeno per la parte terminale meridionale, in aree non raggiunte dalla piena del novembre 1994 (carta della regione Piemonte a scala 1:10.000) e poste a quote altimetriche sicure (ad esempio a sud di località San Carlo); b) riconsiderare le arginature in sinistra e destra Tanaro (Rio di Valmanera all'altezza del depuratore) e per la località Valgera (rii di Valgera, Inquisizione e Tagliaferro come indicato, peraltro, già in progetto come « punti principali di interferenza con la rete idrografica minore ») e San Marzanotto-Isola;

il complesso d'arginatura progettato dividerebbe inoltre le località di Case Nuove da Case Sparse, lasciando gli abitanti di quest'ultima racchiusi all'interno dei due argini ed alla mercè degli eventi;

il complesso delle arginature formate dal muro di sponda in destra Borbore che

prosegue in argine arretrato rispetto alla sponda sinistra del Tanaro, in assenza degli interventi indicati in precedenza, potrebbe sì impedire l'allagamento per rigurgito del Borbore, come avvenuto nel 1994, della zona verso San Carlo e Case Nuove ma parrebbe poter determinare, fuori alveo, una corrente di piena indirizzata perpendicolarmente all'argine in sponda sinistra del Borbore, con conseguenze catastrofiche per la città in quanto detto argine (già in fase di realizzazione) verrebbe facilmente eroso dando origine ad un'ondata di piena che si abbatterebbe contro il rilevato ferroviario (già peraltro abbattuto nel 1994) e quindi verso Borgo Tanaro con un po' più di ritardo rispetto al novembre 1994, ma con molta più violenza;

da ultimo, l'opera ciclopica, come un rilevato arginale di venticinque ml di base per un'altezza media di tre metri sull'attuale p.c., che si dipartirebbe da Strada Borbore alla fine del muro in c.a., passando tra due edifici rurali (separati da circa quaranta metri), avrebbe un impatto devastante dal punto di vista ambientale e paesaggistico, in quanto andrebbe a creare all'interno un'oasi d'incolto e di sicuro degrado, sostituendola ad un'area attualmente coltivata —:

quali siano state le determinazioni che hanno condotto alla progettazione preliminare degli interventi idraulici, in conseguenza dell'alluvione del 1994 e di cui al progetto preliminare TA. N08 (rif. PS45, scheda MA-0-P-064/MA-0-SP-065);

quali interventi intenda adottare per evitare ulteriori esondazioni la creazione di opere che determinerebbero un devastante impatto ambientale e paesaggistico. (4-06560)

*RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in oggetto, il Magistrato per il Po di Parma ha fornito le seguenti informazioni.*

*Subito dopo l'alluvione del novembre 1994 è stato predisposto dall'Autorità di Bacino del fiume Po, così come previsto dall'articolo 4 punto 5 della L. n. 22/95, un programma d'interventi per la salvaguardia*

della pubblica e privata incolumità: tra questi è stato compreso anche il progetto preliminare classificato come indicato in atto parlamentare.

L'evento alluvionale in argomento ha inondato, provocando gravissimi danni alla città di Asti.

Per porre rimedio ad eventuali e future precipitazioni, come quelle verificatesi nel novembre 94' con tempi di ritorno stimabili in oltre 400 anni, sono stati programmati e progettati interventi a protezione di detta città.

Onde avere una stima di massima in merito, è stato predisposto da detto Magistrato il progetto preliminare TA.N.08 che è stato di base per l'affidamento in parola.

Nel progetto esecutivo in corso di redazione, oltre alle opere arginali per la difesa dell'abitato per portate oltre i 200 anni, sono allo studio anche opere di disalveo lungo il corso del fiume nel tratto cittadino, e non è escluso che anche dagli studi in corso possa emergere la necessità dell'ampliamento dell'alveo nel tratto stesso.

È inoltre previsto il ripristino delle difese spondali ed arginali danneggiate.

Per quanto concerne il rifacimento dei ponti di Corso Savona e della Ferrovia Asti-Nizza, tali opere non sono di competenza del citato Istituto, mentre è già stato progettato l'abbassamento della soglia di fondo situata a valle del ponte ferroviario Asti-Nizza.

Soltanto dopo la redazione, pertanto, del progetto esecutivo degli interventi che riguardano la salvaguardia della città di Asti può aversi un quadro completo delle opere necessarie per la salvaguardia della pubblica incolumità.

Per quanto riguarda la possibilità che alcune abitazioni possano essere chiuse negli argini che si andranno a costruire, occorre un provvedimento legislativo, che introduca provvidenze per la riallocazione delle stesse.

Circa la preoccupazione, infine, manifestata a proposito dell'impatto ambientale delle opere, il predetto Magistrato ha fatto presente che le stesse, prima della loro realizzazione, sono sempre sottoposte, ai sensi della L. n. 431/85, al parere della

Conferenza dei Servizi istituita con ordinanza del Ministero della Protezione Civile presso la Regione Piemonte.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

BACCINI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:

l'Anas è ormai ente pubblico economico e deve quindi ispirare la sua attività ai principi di economia e trasparenza;

diversi dipendenti licenziati a seguito di patteggiamento per reati di concussione e corruzione sarebbero stati riammessi a seguito di decisioni del giudice amministrativo;

svariati dirigenti avrebbero ottenuto diversi anni fa la proroga del loro rapporto di lavoro con l'Anas oltre il limite dell'età pensionabile, nonostante debbano andare in pensione dopo l'anno duemila;

alcuni dirigenti dell'Anas avrebbero omesso di pensionare il personale che aveva raggiunto i limiti di età così creando precedenti favorevoli alla proroga del loro stesso rapporto di lavoro;

alcuni dirigenti avrebbero utilizzato notizie e documenti dell'ente per iniziative legali ed a mezzo stampa per contrastare la riorganizzazione dell'ente;

un dirigente avrebbe firmato nel corso della gestione Prandini duecentosessantasei affidamenti di lavori a trattativa privata, esprimendo il proprio parere favorevole;

alcuni dirigenti del compartimento di Roma ricoprirebbero il loro posto da moltissimi anni nonostante il principio di rotazione negli incarichi, cui sono viceversa sottoposti tutti i dipendenti dell'Anas per ovvie ragioni di opportunità;

nonostante quanto disposto dalla legge finanziaria per il 1997 e nonostante le precise direttive impartite, miranti a mettere a reddito il patrimonio dell'Anas,

il compartimento di Roma non avrebbe proceduto a richiedere la restituzione delle case cantoniere detenute da persone non aventi diritto e che pagano canoni irrisori (centomila lire al mese) —:

se corrisponda al vero quanto sopra esposto e se — appurata la veridicità dei fatti — il Governo non ritenga di invitare il presidente dell'Anas al licenziamento dei dirigenti per i quali vi sia stato l'accertamento definitivo di fatti corruttivi o concussivi;

se intendano procedere all'annullamento d'ufficio dei provvedimenti di proroga dei rapporti di lavoro di questi dirigenti;

se intendano infine avviare un'immediata indagine per accertare se esistano in corso da parte di alcuni dirigenti Anas tentativi di condizionamento dei vertici aziendali attraverso iniziative giudiziali e stampa, ed invitare il presidente dell'Anas all'immediato avvio di iniziative miranti a massimizzare i vantaggi di una sana gestione del patrimonio immobiliare.

(4-07160)

**RISPOSTA.** — *L'ANAS in merito ai quesiti posti nell'interrogazione in oggetto ha fornito le seguenti informazioni:*

*Riammissione in servizio di dipendenti « licenziati » a seguito di patteggiamento per reati contro la Pubblica Amministrazione: ad oggi, solo un dipendente destituito risulta riammesso in servizio. L'Ente ha dichiarato che ha sempre provveduto ad impugnare le ordinanze emesse dal TAR in I grado che disponevano la sospensione dei provvedimenti di destituzione. Peraltro ciò è avvenuto nel rispetto della normativa vigente.*

*Proroga del rapporto di lavoro: in passato, pur in presenza di domande presentate molti anni prima del collocamento in pensione l'ANAS nella configurazione di Azienda di Stato ha accolto tutte le domande di permanenza in servizio oltre i limiti di età previsti per il collocamento a riposo (65 anni), in una formale applicazione dell'articolo 16 del decreto-legislativo 30.12.1992,*

*n. 503. Detta norma ha continuato a produrre effetti anche successivamente alla trasformazione dell'ANAS in Ente, per cui sono stati mantenuti in servizio i dipendenti già beneficiari della facoltà prevista dal citato all. 16 fino alla data della stipula del C.C.N.L. (18.4.1996). Dopo tale data non si sono più accolte istanze di permanenza in servizio presentate dai dipendenti e dai dirigenti ultrasessantacinquenni. L'ANAS specifica a riguardo che alcuni dipendenti collocati a riposo hanno comunque impugnato le disposizioni di risoluzione del rapporto di lavoro per limiti di età.*

*Omessi pensionamenti: il caso si riferisce ad un dirigente che, avendo egli stesso usufruito del beneficio di cui al punto precedente, ha omesso di collocare a riposo un dipendente per raggiunti limiti di età. Nei confronti del predetto si è proceduto alle contestazioni di rito.*

*Diffusione di notizie e documenti: sono al vaglio episodi di diffusione da parte di dipendenti, anche a mezzo stampa, di notizie e docenti, utilizzati per gettare discredito sull'Ente e l'attuale gestione, per i quali l'ANAS ha già sportò denuncia penale, riservandosi ogni azione a tutela dell'Ente medesimo anche in sede civile.*

*Affidamenti a trattativa privata: risulta dai tabulati che un dirigente dell'ANAS ha partecipato, esprimendo il proprio parere favorevole in sede di Consiglio di Amministrazione, e sottoscrivendo poi le delibere all'affidamento di lavori a trattativa privata. Il medesimo dirigente ha instaurato un contenzioso avanti al giudice del lavoro, contestando, tra l'altro, la mancata preposizione ad una direzione centrale, di nuova costituzione.*

*Con provvedimento d'urgenza, il Pretore del lavoro ha accolto la richiesta del predetto dirigente. La decisione è stata impugnata.*

*Rotazione incarichi dirigenziali: l'ANAS fa rilevare che solamente nell'ultimo biennio ha disposto oltre un centinaio di movimenti di sede, ripartiti tra le strutture centrali e quelle periferiche. Ciò ha comportato in diversi casi il coinvolgimento dell'Ente in procedimenti avanti il Magi-*

*strato Amministrativo del Lavoro ad opera di coloro che ritenevano di opporsi al disposto del trasferimento. Peraltro, pur nel pieno rispetto della magistratura, talune pronunce, nel passato e recenti, si configurano come atti di sostituzione del Magistrato nella gestione aziendale. In particolare, si richiama una recente pronuncia del Pretore del lavoro di Roma, sotto forma di provvedimento di urgenza, con la quale non solo si dispone la revoca di un provvedimento di trasferimento di un dirigente, ma si indica addirittura l'incarico da affidargli. Anche questa decisione è stata impugnata.*

*Per quanto riguarda la situazione del Compartimento di Roma, la struttura dirigenziale è stata quasi completamente rinnovata.*

*Patrimonio dell'Ente: si fa presente che la gestione del patrimonio immobiliare facente capo all'Azienda autonoma delle strade era tradizionalmente demandata agli uffici periferici sia pure sulla base di direttive di massima impartite dalla sede centrale, cui sfuggiva la compiuta conoscenza delle problematiche involte. L'Ente si è dato carico di avviare una serie di iniziative per realizzare l'anagrafe patrimoniale, essenziale per una sana gestione del patrimonio immobiliare. In tale ottica, i responsabili degli uffici periferici sono stati invitati a riesaminare le concessioni assentite, sia sotto l'aspetto della corretta applicazione della normativa, sia sotto il profilo economico, con revisione dei canoni tenendo presenti gli attuali prezzi di mercato. Tutta questa attività ha avuto una decisa spinta propulsiva solo di recente, da quando cioè nella legge finanziaria sono state inserite, con appositi emendamenti, disposizioni di attuazione per il trasferimento all'Ente dei beni strumentali destinati al proprio patrimonio.*

*Infine, con riferimento alle proposte formulate dalla S.V. Onorevole per stimolare l'adozione di iniziative nei confronti di dirigenti corrotti o infedeli, l'attuale gestione dell'ANAS si è fatta carico di intraprendere in tutte le sedi competenti le azioni reputate più opportune per tutelare l'immagine dell'Ente e salvaguardare il processo di tra-*

*sformazione da tentativi di disgregazione e « restaurazione », e realizzare una vera privatizzazione all'insegna della trasparenza e della correttezza.*

*Ciò nella consapevolezza che occorre riconoscere il ruolo primario dell'Ente in un settore, le infrastrutture viarie, di importanza strategica per un corretto sviluppo socio-economico del Paese.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

BENEDETTI VALENTINI e MARTINAT. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

lo svincolo tra la strada statale n. 75 « centrale Umbra » e la strada statale n. 147 « di Assisi » (località Ospedalicchio) rappresenta la necessità di intervento da oltre tre decenni per la pericolosità della interconnessione, attualmente a raso, che ha provocato, purtroppo, decine e decine di incidenti anche mortali;

le popolazioni del territorio limitrofo attendono tale opera da moltissimo tempo, anche come collegamento alternativo all'abitato di Assisi, collegamento ora anche più importante nella prospettiva del prossimo Giubileo;

tale opera verrebbe anche a realizzare lo svincolo a livelli sfalsati con la viabilità a servizio dell'aeroporto di Sant'Egidio di Perugia, recentemente potenziato ed operante su voli nazionali e frontalieri;

i lavori, secondo reiterate assicurazioni e promesse, avrebbero dovuto essere terminati per il giugno 1996 ormai trascorso;

i suddetti lavori sono invece di fatto sospesi —:

quali siano le motivazioni di tale perdurante e inaccettabile ritardo operativo;

quali siano i finanziamenti effettivamente destinati all'esecuzione dell'imprescindibile opera e quali tempi possano

essere impegnativamente stabiliti per il completamento e la agibilità della stessa.

(4-05761)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato quanto segue.*

*L'opera era stata inserita nello stralcio attuativo 91/93 del piano decennale.*

*I lavori concernenti l'adeguamento del tratto di strada statale n. 75 « Centrale umbra » in località Collestrada-Ospedalecchio sono stati divisi in due stralci.*

*Il primo, che è stato appaltato, prevede la costruzione dello svincolo in località Collestrada per consentire l'eliminazione dei numerosi innesti a raso sulla strada statale n. 75 e l'adeguamento alle norme CNR di un tratto della medesima.*

*Il secondo stralcio verrà presentato alla approvazione degli organi competenti, al fine di dare corso all'iter di finanziamento dopo il perfezionamento della sua progettazione.*

*Il primo stralcio, che contrattualmente doveva essere ultimato nel giugno del 1996, ha subito ritardi a causa delle carenze organizzative dell'Impresa esecutrice e a causa di interferenze da parte della SNAM.*

*Relativamente ai ritardi è stato evidenziato che il metanodotto della SNAM interferiva con il tracciato progettuale in corrispondenza di due tratti:*

1. Sezione 4-5;

2. Sezione 7-8.

*Il primo ha condizionato, fino all'agosto 1996, la continuità dei lavori rallentandoli; il secondo non ha condizionato il prosieguo dei lavori poiché il tratto interessato potrà essere eseguito anche a fine lavori.*

*Riguardo le carenze organizzative dell'impresa, è stato precisato che queste si sono riscontrate nella fase di approvvigionamento di materiali per la formazione dei rilevati da cava di prestito e nella loro posa in opera.*

*L'ANAS, circa il finanziamento, ha assicurato che le somme previste per i lavori a base di contratto sono sufficienti, con*

*l'esclusione di un modesto ulteriore finanziamento di L. 999.735.000 per le somme a disposizione e che, quanto ai tempi di esecuzione, l'impresa si è impegnata per iscritto ad ultimarli entro giugno 1997.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

BERSELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

*la strada statale n. 610 Montanara-Selice-Imolese nel tratto dell'alta valle del Santerno, si sta sgretolando con gravi danni causati dal gelo;*

*nei centri abitati di Casalfiumanese, Borgo Tossignano, Fontanelice e Castel Del Rio, le buche sono numerosissime, come lungo tutto il percorso;*

*gli unici provvedimenti si sostanziano in alcuni operai che gettano asfalto nelle buche, senza togliere l'acqua ed i detriti —:*

*di chi sia la responsabilità per lo stato di degrado e abbandono della strada statale n. 610 nel tratto dell'alta valle del Santerno;*

*perché si sia abbandonata la strada statale n. 610 proprio nel momento in cui si avviavano i lavori per l'alta velocità ferroviaria nell'alta valle;*

*quali immediati provvedimenti si intendano adottare per limitare i disagi di chi transita e dei residenti della valle del Santerno.* (4-06603)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto l'ANAS con nota n. 501 del 03/04/97 comunica che la statale 610 si trova in normali condizioni di manutenzione e che gli interventi operati dalle imprese a cui sono stati affidati vengono correttamente eseguiti.*

*Sono stati altresì messi in atto, nello scorso anno, lavori di straordinaria manutenzione sulle opere d'arte e, per il corrente anno, sono previsti ulteriori interventi sia sulle opere d'arte sia sulla sovrastruttura autostradale.*

*Lo stesso Ente fa infine presente che, nell'ambito del processo di trasformazione, in via di definizione, è impegnato a sanare situazioni di carenza di organico e di inefficienza del servizio, con un adeguato piano di ristrutturazione aziendale sia a livello centrale che compartimentale, in grado di assicurare, in particolare, la completa e costante manutenzione stradale che, comunque, l'Ente ha sinora garantito al meglio.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**BICOCCHI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere —* premesso che:

sono moltissime, a Parma in particolare, ma anche in tutta Italia, le situazioni gravi e spesso drammatiche in cui si trovano tante famiglie che hanno investito i loro risparmi per acquistare la casa da imprese o cooperative edilizie poi fallite o in difficoltà economiche, e che si sono viste sottrarre le abitazioni a causa delle ipoteche bancarie. Si tratta, di solito, di alloggi costruiti in edilizia convenzionata su aree Peep con finanziamenti pubblici o con mutui agevolati;

per quanto riguarda le cooperative, il comma 3 dell'articolo 4 della legge n. 179 del 1992 « Ferrarini-Botta », recita testualmente: « in sede di prima applicazione della presente legge, nel quadro dell'attività di vigilanza di cui all'articolo 4, primo comma, lettera e), della legge 5 agosto 1978, n. 457, le Regioni formulano al ministero dei lavori pubblici proposte per risolvere eventuali problemi finanziari di cooperative edilizie in difficoltà economiche, utilizzando la riserva di cui al punto 1. In caso di mancata capienza dei suddetti fondi, le Regioni possono provvedere con proprie disponibilità » —:

quale attuazione sia stata data al comma 3 dell'articolo 4 della legge n. 179 del 1992;

quale vigilanza sia stata svolta e si intenda svolgere in futuro, perché non si

verifichino queste vere e proprie truffe verso i cittadini;

quali iniziative intenda assumere per affrontare le gravi situazioni esistenti e per impedire il ripetersi delle stesse per il futuro. (4-07511)

**RISPOSTA.** — *In risposta all'interrogazione in oggetto si rappresenta che, in attuazione della legge 179/92, la delibera CIPE 16/03/94 (programmazione per il quadriennio 1992-95), ha disposto che le Regioni nell'ambito della propria programmazione possono destinare una quota non superiore al 15 per cento delle risorse residue, di cui ai punti 3.1.2 e 3.2.2 della delibera stessa, per la realizzazione di interventi da destinare alla soluzione di problemi abitativi di particolari categorie sociali. Nell'ambito di tale accantonamento, le Regioni possono destinare una quota alla soluzione di eventuali problemi finanziari di Cooperative edilizie in difficoltà economica.*

*Allo stato attuale, solo le Regioni Campania e Liguria hanno comunicato allo scrivente di aver provveduto in tal senso, la prima destinando alle Cooperative in difficoltà economica lo 0,5 per cento delle suddette risorse (non ancora quantificate), la seconda destinando una quota non precisata della somma di £. 11.197.381.000, attribuita alle categorie sociali deboli.*

*Infine, precisando che rientra nella discrezionalità delle Regioni valutare il proprio fabbisogno, purché ciò avvenga nel rispetto delle percentuali stabilite dalla delibera CIPE, si comunica che lo scrivente non ha alcun potere di intervento relativamente alla scelta regionale ma solo di verificare, eventualmente, che siano rispettate le percentuali dettate dalla delibera CIPE.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**BIELLI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere —* premesso che:

la strada statale statale n. 9-ter Valle del Rabbi (Forlì) continua ad essere sempre più pericolosa, a causa del traffico in

aumento e della situazione della carreggiata che si rileva troppo stretta;

gli incidenti sono continui, ultimo in ordine di tempo quello accaduto il 7 febbraio 1997, in cui un autocarro carico di mobili ha sbandato ed ha sbattuto contro gli alberi che sono a fianco della carreggiata —:

quali cause abbiano impedito che il primo stralcio di un finanziamento del ministero dei lavori pubblici non sia stato ancora appaltato;

quali ulteriori finanziamenti siano previsti per intervenire in modo organico sulla strada statale, in particolare per l'attraversamento dell'abitato di Predappio.

(4-07428)

*RISPOSTA. — Con riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade rende noto che il 1° lotto della variante alla SS n.9 ter « del Rabbi » è stato già appaltato.*

*Attualmente è in corso di istruttoria il relativo decreto che autorizza l'impresa aggiudicataria ad espletare le procedure espropriative.*

*L'ANAS precisa, inoltre, che non sono previsti al momento, ulteriori finanziamenti per quanto concerne interventi relativi all'attraversamento dell'abitato di Predappio (Forlì).*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

*BIELLI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

da notizie di stampa si apprende che la direzione generale dell'Anas avrebbe bloccato l'utilizzo di 140 miliardi di lire già stanziati per i lavori di adeguamento per la sicurezza della superstrada E/45 nel suo tratto romagnolo;

ciò deriverebbe da una valutazione della stessa direzione generale circa l'inopportunità di procedere ad un allargamento non uniforme delle carreggiate (come previsto dal progetto iniziale), stimando evidentemente ottimale un'opera di allargamento generalizzato;

la superstrada riveste fondamentale importanza per i territori attraversati, confermata da flussi di traffico che la impegnano e dalle proiezioni esistenti sugli stessi —:

se, a fronte del ventilato rigetto del progetto iniziale e vista la situazione di pericolosità in cui versa il tratto stradale citato, sussista comunque una volontà di intervento che non interrompa i lavori per la sicurezza e se i fondi già stanziati per il progetto manterranno la loro destinazione originaria. (4-08280)

*RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha precisato che i fondi stanziati per i lavori atti a rendere più sicura la superstrada E/45 restano confermati nell'originale previsione; al momento sono in corso le progettazioni per l'adeguamento della sezione stradale al tipo 3° delle norme del CNR sulle strade extraurbane.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

*BOVA. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

nei giorni scorsi, in seguito a piogge la strada statale n. 501, che attraversa il comune di Grotteria (Reggio Calabria) al chilometro 34,300, ha subito notevoli danni, con il conseguente abbassamento del setto stradale;

in occasioni di piogge questo fenomeno si verifica da più anni senza che l'Anas intervenga in modo organico per risolvere il fenomeno;

questo stato di cose pregiudica notevolmente la possibilità di transito dei cittadini e delle merci, causando l'interruzione dei collegamenti tra le frazioni ed il centro dove sono ubicate le scuole;

la strada statale n. 501 è l'unica strada di accesso al centro abitato di Grotteria;

il mancato intervento può comportare l'isolamento totale del comune di Grotte-

ria, con la conseguente impossibilità di collegamento con il resto dei centri vicini;

a nulla sono valse, finora, le ripetute sollecitazioni del sindaco del comune di Grotteria all'Anas e alla protezione civile —:

quali urgenti provvedimenti intenda adottare per sensibilizzare l'Anas ad un intervento serio ed organico sulla strada statale n. 501, per eliminare lo stato di pericolo causato dal notevole abbassamento del setto stradale e per impedire l'isolamento di una importante comunità come quella di Grotteria. (4-07174)

*RISPOSTA.* — *In risposta all'interrogazione in oggetto l'ANAS con nota n. 814 del 19/03/97 comunica che la statale n. 501 « Di Mongiana », che inizia al Km. 44+510 della statale 110 e termina alla progressiva 41+430 innestandosi alla statale 281 al Km. 41+400, si sviluppa prevalentemente a mezza costa a partire dal Km. 25 circa, fino al caposaldo di arrivo.*

*La sede stradale è spesso esigua, ma non presenta particolari condizioni di instabilità tranne in brevissimi tratti dove, a causa del dilavamento dei terreni di imposta della piattaforma, si verificano dei cedimenti più o meno estesi.*

*Lo stesso Ente fa presente che il Compartimento ANAS di Catanzaro, eseguendo un'accurata manutenzione riesce a mantenere condizioni accettabili di sicurezza e, quanto detto, è valido anche per il Km. 34+300 al quale si fa cenno nell'atto ispettivo in oggetto.*

*L'Ufficio staccato ANAS di Reggio Calabria riferisce tuttavia di un incipiente peggioramento al Km. 40+300 evidenziato da una diffusa deformazione del piano viabile. Lo stesso Ufficio assicura che, non appena saranno eseguite le indagini geotecniche consigliate dal geologo del Compartimento, si procederà allo studio di un progetto risolutivo del problema.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

*BUONTEMPO.* — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Roma conduce in locazione gli stabili siti in Ostia Lido di proprietà della Pelopia spa, facente parte del cosiddetto gruppo Armellini, per n. 1083 appartamenti con contratti stipulati fino al 1970;

tali contratti sono stati considerati dall'amministrazione comunale tacitamente rinnovati non essendo pervenuta formale disdetta da parte della Pelopia spa;

in corso da diversi anni, fra l'amministrazione comunale e la società proprietaria un contenzioso a seguito del quale la Pelopia spa ha presentato 4 ricorsi alla pretura di Roma per ottenere il pagamento dei pregressi debiti relativi a canoni di locazione;

tale contenzioso comprende anche le problematiche relative agli interventi manutentivi di carattere straordinario da effettuarsi presso gli immobili di che trattasi e che, per la loro stessa natura, sono a carico della proprietà;

la Pelopia ha sempre ottemperato in modo occasionale alle richieste d'intervento formulate dall'Amministrazione comunale, determinando uno stato di estremo degrado delle coperture, dei prospetti e degli impianti in genere;

il comando dei Vigili del fuoco di Roma è più volte intervenuto per eliminare lo stato di immediato pericolo per l'incolumità fisica delle persone ivi residenti intimando a chi di dovere di eseguire i lavori per il ripristino dell'agibilità e delle condizioni di pubblica sicurezza;

detti palazzi non sono stati considerati abitabili da parte della XV ripartizione del comune di Roma;

a seguito della pubblicazione dei bandi per i programmi di riqualificazione urbana di cui l'articolo 2 legge 172/1992 n. 179, la Soc. Pelopia ha presentato due domande di partecipazione a questi bandi;

la Soc. Pelopia nel presentare le domande si è detta disposta, in caso di favorevole accoglimento delle stesse da parte del Ministero dei lavori pubblici, ad ese-

guire sia gli interventi ammessi a contributo si quelli da effettuarsi a carico del proprietario;

la Soc. Pelopia, in una sorta di trattativa privata con il comune, aveva dichiarato (come risulta da una memoria sottoposta all'esame della giunta comunale da parte dell'assessore alle politiche per i lavori pubblici dottor Esterino Montino) che le eventuali somme erogate dal Ministero dei lavori pubblici sarebbero state portate a compensazione dei crediti vantati dalla medesima società nei confronti dell'amministrazione comunale a titoli di canoni non pagati;

detti finanziamenti del ministero (dicinove miliardi) devono ancora essere sbloccati —:

se non sia il caso, da parte del ministro, di approfondire i rapporti intercorsi tra la Soc. Pelopia e l'amministrazione comunale;

se sia legittimo un accordo che preveda che un finanziamento statale a privati serva anche a scontare un debito dell'amministrazione comunale;

se sia giusto che per veder espletati lavori di ristrutturazione che dovrebbero essere totalmente a carico del proprietario degli immobili bisogna aspettare un finanziamento pubblico;

quali siano i lavori che il proprietario deve effettuare in aggiunta a quelli eventualmente finanziati dal ministero dei lavori pubblici;

se si ritiene legale che un privato possa accedere ad un finanziamento pubblico per ristrutturare un immobile di sua proprietà. (4-02935)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale ha comunicato quanto segue.*

*Il programma « Ostia Ponente » risulta dalla selezione di proposte presentate dagli enti locali, in esito ad un bando concorsuale nazionale, per la realizzazione di programmi*

*di riqualificazione urbana ex articolo 2 della legge n. 179/92.*

*I programmi, secondo le procedure previste nel DM LL.PP del 21.12.96, sono stati trasmessi l'8 maggio e il 10 giugno del corrente anno alla Conferenza di Stato-regioni, per l'individuazione delle proposte da ammettere a finanziamento. Con proprio atto, n. 161 del 1° agosto 1996, la conferenza Stato-regioni, ha individuato i programmi meritevoli di finanziamento, tra cui quello in questione.*

*Il carattere innovativo dei programmi nasce dalla esigenza di prevedere nei processi di riqualificazione urbana la presenza di iniziative e risorse private da coniugare a quelle pubbliche per la realizzazione di interventi sia pubblici che privati, conformi al piano di riqualificazione e recupero proposto dall'ente locale.*

*Per quanto riguarda il rilievo posto dalla interrogazione, relativo alla presenza tra i soggetti privati dalla Soc. Pelopia S.p.A. che propone il recupero di 43 fabbricati per una superficie complessiva di circa 100.000 metri quadrati, la predetta Direzione ha precisato che sul piano procedurale, il DM 21.12.94 dispone che le Amministrazioni comunali, con procedure autonomamente determinate, promuovano e valutino le proposte di intervento provenienti dai soggetti interessati alla realizzazione del programma in un quadro di convenienze prestabilito.*

*Nel caso in esame l'insieme delle proposte — compresa quella segnalata nell'atto ispettivo — sono state oggetto di specifica approvazione da parte del Consiglio Comunale con delibera n. 26 del 4 marzo 1996.*

*Nel merito della proposta viene osservato che l'intervento della Soc. Pelopia S.p.A. riguarda il recupero di immobili di proprietà — concessi in locazione per scopi primari, al Comune di Roma — per un ammontare di opere pari a 45 miliardi di lire. Ai sensi dell'articolo 12 della legge 179/92 per tale recupero è richiesto un contributo pari a lire 13 miliardi per il risanamento delle parti comuni.*

*Circa i rapporti intercorrenti fra la Società Pelopia ed il Comune lo stesso ha precisato, con nota prot. 4214 del 4.12.1996, che i 43 fabbricati della medesima Pelopia*

S.p.A., per i quali il programma di riqualificazione urbana di Ostia Ponente prevede il recupero primario, risultano in affitto passivo al Comune di Roma che li ha assegnati ad «inquilinato sociale», al fine di attenuare la forte tensione abitativa pregressa.

Anche a causa di questa particolare condizione d'uso, gli immobili in parola sono caratterizzati da un forte degrado edilizio, soprattutto per quanto concerne le strutture portanti, l'impermeabilizzazione delle coperture e dei balconi, i rivestimenti murari e le parti metalliche esterne.

Tra le proposte di recupero primario dell'intera zona, di recupero edilizio già individuata ai sensi dell'articolo 27 della L. 457/78, quella della Pelopia S.p.A. è stata valutata dal Comune indipendentemente «dalle condizioni d'uso, dalle caratteristiche del soggetto proprietario e dai suoi rapporti con l'Amministrazione Comunale».

Le finalità del finanziamento rimasto a valere sui fondi dell'articolo 2 comma 2 della L. 179/1992, sono quelle indicate nella relazione del Programma di riqualificazione urbana, nel bando di tipo A, nello schema di convenzione ad esso allegato e nell'atto d'obbligo sottoscritto dal soggetto proponente.

Infine per quanto concerne lo stato dei ricorsi, lo stesso Comune di Roma, con nota del 3.2.1997 informa che da alcuni anni è in corso con la Pelopia S.p.A. un contenzioso avente ad oggetto l'aggiornamento dei canoni locativi ai sensi della disciplina di cui alla legge n. 392/1978, nonché carenze ed omissioni ascritte alla medesima società nella manutenzione degli edifici concessi in locazione.

Ulteriori giudizi pendono innanzi al Consiglio di Stato ed alla Prefettura di Roma ai sensi dell'articolo 44 della richiamata legge n. 392/1972.

Da ultimo la citata Direzione riferisce che la Pelopia S.p.A., al fine di dirimere ogni controversia, ha proposto un'ipotesi di protocollo d'intesa attualmente al vaglio dell'Avvocatura Comunale.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

CAVERI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

la regione autonoma Valle d'Aosta durante l'inverno scorso ha protestato con il dipartimento della Protezione civile per il contenuto dei bollettini sui rischi di valanga riguardanti la Valle d'Aosta, che contengono previsioni inesatte e allarmistiche, a detrimento della sua immagine turistica, poiché risulta una costante segnalazione di pericolo;

tutto ciò è frutto di una sovrapposizione ingiusta fra i dati forniti dall'ufficio regionale della Protezione civile, dedicati ad un'utenza civile, e quelli di fonte militare, che si occupano invece delle zone che potrebbero essere interessate da esercitazioni militari —:

se non ritenga necessario essere più rigorosi nella diffusione dei dati, adoperando preferenzialmente quelli di fonte regionale, che si indirizzano alla sicurezza della popolazione e dei turisti. (4-00017)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto per comunicare quanto segue.

La Presidenza della regione autonoma Valle d'Aosta con nota n. 9055 del 28 dicembre 1995 aveva sollevato perplessità sulla comunicazione, da parte del Dipartimento della protezione civile, alle regioni ed alle prefetture di avvisi di rischio valanghe, essendo i medesimi di competenza delle regioni.

Nell'occasione, questo Dipartimento pur riconoscendo la competenza regionale in materia, aveva confermato l'opportunità di continuare a fornire informazioni di pericolo per eventi naturali di qualunque tipo per la salvaguardia di persone e cose, ai sensi di quanto previsto dalla legge n. 225/1992.

Gli avvisi di rischio valanghe sono emessi dal Dipartimento sulla base di specifiche informazioni ricevute dal Servizio Meteomont del Corpo Forestale dello Stato, riguardanti in particolare l'Appennino, e da quello del 4° C.A. alpino, riguardante in specifico la catena alpina.

*Premesso quanto sopra, il Servizio Me-teomont del 4° C.A., utilizzando anche i dati dei Servizi Regionali, emette bollettini « non condizionati », finalizzati alla sicurezza del personale militare dei reparti che operano e si addestrano nell'ambito montano, ma ugualmente utili (e spesso vitali) a quei turisti, sempre numerosi che in montagna, si dedicano al « fuori pista », quindi spesso nelle stesse zone in cui operano i reparti militari.*

*In conclusione, si evidenzia che le comunicazioni del Dipartimento:*

*a) sono inviate esclusivamente alle regioni e/o alle prefetture quando l'indicazione del rischio è forte (indice 5);*

*b) non vengono fornite alla stampa né alla RAI-TV per la diffusione alla popolazione;*

*c) costituiscono solo segnalazioni per regioni e prefetture che, qualora lo ritengano necessario, dopo le opportune ulteriori valutazioni e approfondimenti da parte dei propri organi tecnici, possono o meno adottare provvedimenti cautelativi.*

Il Sottosegretario di Stato per la Protezione Civile: Barberi.

CAVERI. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

*la cooperazione transfrontaliera rappresenta senza dubbio una delle sfide europee più importanti nei prossimi anni e, affinché essa si concretizzi, è necessario che vengano rimossi gli ostacoli di ordine economico che rendono difficili i reciproci contatti;*

*è il caso ad esempio dell'area geografica fra Valle d'Aosta e Savoia, dove il passaggio obbligato è rappresentato dal Traforo del Monte Bianco, la cui tariffa risulta particolarmente gravosa se intesa proprio come attraversamento per una breve percorrenza, qual'è per natura quella transfrontaliera;*

*in questo senso il consiglio regionale della Valle d'Aosta, con una sua mozione*

*del 24 novembre 1996, ha auspicato una riduzione consistente per i pedaggi ai tunnel per i residenti nelle regioni situate da una parte e dall'altra dei trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo e, in particolare, del traforo del Monte Bianco, e dell'ipotesi di una tariffa ridotta denominata « Gens du Pays » si è occupata la commissione mista italo-francese riunita a Parigi nel 1995 e ad Aosta nel 1996; il tema è stato egualmente affrontato lo scorso anno dalla commissione di controllo del traforo del Monte Bianco;*

*in queste occasioni è emerso come le formule esistenti di riduzione del pedaggio non siano sufficienti e che, rilevata la piena legittimità dell'introduzione di una tariffa speciale per i residenti in zona di frontiera (applicata benintesa ai veicoli non commerciali, con la sola eccezione degli autobus di linea per trasporto frontaliero), si tratta di studiare formule tecniche che applichino il principio di una tariffa ridotta e che consentano un aumento del traffico frontaliero che compenserebbe anche le modeste riduzioni di entrate della società del Traforo —:*

*quali informazioni in merito possa fornire e quali azioni concrete si intendano assumere per agevolare e realizzare queste tariffe agevolate per il traforo del Monte Bianco.* (4-06735)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto la Società Italiana Traforo del Monte Bianco, interpellata in merito dall'ANAS, ha comunicato di adottare per il traffico non commerciale delle speciali tariffe di abbonamento scontate fino al 65 per cento di cui beneficiano gli utenti che risiedono in zone limitrofe al traforo e lo stesso è concesso a chiunque altro ne facesse richiesta. Detta Società d'intesa con la « consorella » francese, sta studiando nuove forme di abbonamento che dovrebbero portare ad una ulteriore riduzione dei pedaggi senza però venire meno al principio che il pedaggio, anche se ridotto, va comunque pagato essendo il corrispettivo di un servizio fornito e inoltre, trattandosi di un traforo internazionale, non possono essere attuate forme privilegiate di pedaggio in base alla*

residenza anagrafica, al fine di non effettuare discriminazioni fra gli stessi utenti.

Pertanto, il Comitato di Amministrazione comune delle due Società si riunirà a breve termine per mettere a punto un progetto relativo agli abbonamenti, per il traffico turistico, e su tale progetto verranno consultate le autorità Regionali.

Infine l'ANAS pone in evidenza il fatto che, la Società Italiana Traforo del Monte Bianco, ha finanziato con ingenti investimenti la realizzazione dell'Autostrada Aosta-Monte Bianco rappresentante un fattore decisivo alla soluzione dei problemi ambientali dell'alta Valle d'Aosta derivanti dall'intenso traffico pesante che pesava sulla statale, ora dirottato sulla stessa Autostrada.

Inoltre la stessa Società dovrebbe completare l'ultimo tratto del percorso autostradale in regime di autofinanziamento, quindi senza contributi Statali e Regionali.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

CÈ, MOLGORA, FAUSTINELLI, ROSCIA e CAPARINI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

da più di due decenni la viabilità in Valtrompia (strada statale 345, che interessa i comuni di Concesio, Gardone Valtrompia, Lumezzane) risulta assolutamente insufficiente rispetto al traffico residenziale e commerciale, stimato in oltre 50.000 mezzi al giorno;

nel 1992 si era giunti ad ottenere tutte le autorizzazioni per il progetto esecutivo di una superstrada ed era già stata effettuata la pubblicazione della gara d'appalto, partendo da una base d'asta di 92 miliardi, in seguito annullata per subentrate difficoltà finanziarie del bilancio dello Stato;

l'Anas (ora Enas), per anni latitante per quanto riguarda gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria (tamponamento buche, asfaltatura, ricalibratura), è intervenuta all'inizio del 1996 realizzando una segnaletica orizzontale che riduce ad una sola corsia per senso di marcia la strada statale 345, rendendo

ancor più difficoltoso e lento il traffico, il tutto senza una chiara e valida motivazione;

questa situazione arreca grave danno alle attività artigianali e delle piccole e medie imprese presenti in Valtrompia, comportando aumento dei costi di produzione e incentivando la migrazione delle aziende verso zone dotate di migliori infrastrutture. Inoltre arreca disagi insopportabili ai residenti, legati all'aggravamento della viabilità comunale, utilizzata come alternativa alla statale, e causa pericoli e inquinamento;

l'Anas si è impegnata ad investire 3 miliardi nel biennio 1996-1997 per il miglioramento della viabilità, con interventi di allargamento tesi a consentire la realizzazione in alcuni tratti di una doppia corsia per senso di marcia e di una semaforizzazione tipo «onda verde»; nei fatti però, non sembra dimostrare alcuna disponibilità concreta a risolvere questo grave problema in tempi accettabili;

la popolazione lavorativa e residente è al limite della sopportazione, anche perché conscia della mancata correlazione fra tasse versate e servizi ricevuti dallo Stato centrale, e poi potrebbe determinare episodi di disobbedienza civile —:

se il Ministro intenda attivarsi personalmente nei confronti dell'Anas per sollecitarne l'intervento immediato riguardo alla strada statale 245, mediante lavori di allargamento che consentano la realizzazione di due corsie per senso di marcia e di una semaforizzazione ad onda verde su tutto il tratto da Concesio a Gardone Valtrompia;

se la somma necessaria per questi interventi sia congrua e se nella manovra finanziaria per il 1997 si intenda prevedere uno stanziamento sufficiente per completare i suddetti lavori;

se nell'elaborazione della suddetta manovra finanziaria si intenda inserire uno stanziamento adeguato per la realizzazione di una nuova superstrada che ri-

solva in maniera radicale il problema della viabilità in Valtrompia. (4-00777)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'ANAS ha fatto presente che, in luogo del vecchio progetto di collegamento Brescia-Gardone Val Trompia, è stato stilato, di recente, un protocollo d'intesa tra l'Ente stesso, Regione Lombardia e Amministrazione Provinciale di Brescia per la realizzazione di un nuovo collegamento di tipo autostradale a pedaggio da attuarsi eventualmente anche in autofinanziamento.*

*Per quanto riguarda la realizzazione della segnaletica orizzontale lungo il tracciato esistente sulla SS. 345, si precisa che il Compartimento ANAS di Milano ha provveduto ad adeguare la stessa alle norme introdotte dal Nuovo Codice della Strada, Decr. Leg. 285/92, norme che prevedono, per motivi strettamente legati alla sicurezza della circolazione, moduli di corsia di larghezza massima pari a mt. 3,75.*

*La strada, nel tratto Brescia-Gardone ha una larghezza estremamente variabile da circa 7 mt. a 14 mt. e presentava già prima dell'impianto della nuova segnaletica, una corsia per senso di marcia di larghezza altrettanto variabile e, pertanto, fuori norma e pericolosa per le velocità che si potevano raggiungere e le manovre di sorpasso, nonostante i limiti esistenti perché entro i centri abitati e per la presenza di numerosissimi attraversamenti pedonali.*

*I problemi di circolazione lungo la Statale citata sono dovuti alla grande mole di traffico che si riversa su di essa, alla esasperante urbanizzazione che ha portato negli anni alla presenza di un numero abnorme di accessi ed infine all'eccessivo numero di intersezioni semaforizzate i cui impianti sono gestiti dai Comuni interessati.*

*L'ANAS ha programmato, per il biennio 96-97, la spesa di tre miliardi per opere di miglioramento dell'attuale sede viaria (dei quali un miliardo e cinquecento milioni già immediatamente disponibili).*

*Il progetto di ammodernamento della statale n. 345 presentato dalla Comunità montana della Valle Trompia, che si è sostituita alla Provincia di Brescia nella redazione del progetto, è stato approvato dal-*

*l'ANAS Compartimento di Milano nel dicembre 1996.*

*L'ANAS comunica inoltre, che al fine di raggiungere l'unanime accordo con i Comuni territorialmente interessati, sono attualmente in corso contatti con l'Amministrazione provinciale di Brescia per l'individuazione di idonee soluzioni tecnico-progettuali.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**CHINCARINI.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione. — Per sapere —* premesso che:

*in relazione alla risposta scritta del Ministro dei lavori pubblici dell'11 novembre 1996 prot. N. ISS/78 - ISS/161, relativa alle problematiche che coinvolgono la tangenziale Desenzano-Sirmione-Peschiera del Garda-Castelnuovo del Garda, si evince che le procedure relative alla gara d'appalto Rovizza-Peschiera sono state sospese in attesa delle determinazioni della commissione interministeriale, istituita per la risoluzione del contenzioso, di cui all'articolo 7 del decreto-legge 24 gennaio 1996;*

*in riferimento ai lavori del secondo stralcio Peschiera del Garda-Castelnuovo del Garda, previsti dalla convenzione Anas - Regione Veneto del 23 aprile 1992, approvata e resa esecutiva, si legge ancora che, con delibera Anas del 7 ottobre 1996, non si darà corso all'esecuzione in quanto il progetto è ritenuto non prioritario rispetto ad altre opere;*

*il bacino del Basso Garda, zona turistica con moltissimi alberghi, attende da decenni il completamento della suindicata tangenziale, per cui diventa prioritario ed improrogabile l'inizio dei lavori del secondo stralcio Peschiera del Garda-Castelnuovo del Garda, onde poter snellire i notevoli flussi che portano ai parchi di Gardaland-Zoosafari-Caneva, ubicati a pochi chilometri di distanza fra loro e che attirano decine di migliaia di macchine al giorno, così come sollecitato da tutti i*

comuni del bacino del Garda, dalla provincia di Verona ed anche dal prefetto di Verona;

tale ennesimo rallentamento dell'*iter* relativo al primo stralcio Rovizza-Peschiera del Garda ed ora anche la novità, nel merito, per il secondo stralcio Peschiera del Garda-Castelnuovo del Garda, lascia pieno sconcerto nei comportamenti variabili ed imprevedibili dell'Anas, soprattutto anche in riferimento all'arroganza nel non fornire le informazioni richieste. La mancanza di trasparenza è quindi tale da supportare e giustificare legittimi dubbi sui comportamenti dei dirigenti, così da rendere necessaria una attenta verifica dei fatti;

in riferimento al primo stralcio, Rovizza-Peschiera del Garda: a) quali siano le motivazioni che hanno portato la direzione centrale dei lavori pubblici della Di. Anas ad esprimere parere negativo, in data 24 giugno 1996, parere che di fatto allontana l'esecutività dell'opera e riapre numerosi interrogativi, anche sulle effettive volontà di concludere l'opera, visto che le rispettive dotazioni finanziarie erano già disponibili nella finanziaria 1994; b) se tali dotazioni siano ancora disponibili; c) se siano stati completati gli espropri su tale stralcio;

in riferimento al secondo stralcio, Peschiera del Garda-Castelnuovo del Garda: a) in base a quali serie motivazioni la conferenza di servizi Stato/regioni Lombardia e Veneto, tenutasi a Roma il 24 giugno 1995, che recepiva le richieste dei comuni non abbia alcun valore, così da potersi dichiarare non prioritaria l'opera suindicata; b) se un flusso di decine di migliaia di macchine al giorno, che provoca spesso la chiusura dei caselli autostradali di Sommacampagna (VR) e di Sirmione (BS) ed il blocco di quello di Peschiera del Garda, non sia tale da determinare al contrario la priorità dell'opera; c) se intraveda valide, fattibili soluzioni alternative; d) se nella clamorosa delibera dell'Anas del 7 ottobre 1996 si possano riscontrare omissioni, interessi particolari o altro, visto che la realtà del contesto è

ben diversa e quindi se non intendano promuovere una seria indagine in merito; e) se risulti che siano in corso indagini di polizia giudiziaria. (4-05386)

*RISPOSTA.* — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha confermato che le procedure per l'affidamento dei lavori del 1° stralcio Rovizza-Peschiera sono state sospese, in attesa delle determinazioni della apposita Commissione ministeriale istituita ai sensi dell'articolo 7 del decreto-legge n. 495/96 per la risoluzione dei contenziosi.*

*Infatti, l'Associazione Temporanea d'Imprese « Ferrovial-Elettrobeton », esecutrice dei lavori sulla s.s. 11, relativi al 3° lotto della variante di Desenzano-Sirmione-Peschiera ricadenti in territorio lombardo, ha presentato istanza ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge n. 649/1994 (reiterato con D.L. 495/1996 articolo 7) per l'affidamento a trattativa privata dei lavori per la realizzazione della variante di Peschiera-1° stralcio Rovizza-Casello Peschiera.*

*Pertanto, sulla base delle indicazioni della Commissione esaminatrice, si potrà procedere all'affidamento diretto dei lavori e al completamento dell'iter procedurale di appalto.*

*Le procedure di esproprio verranno attivate dalla Impresa aggiudicataria contestualmente all'affidamento e successiva consegna dei lavori così come stabilito per contratto.*

*Per quanto concerne il 2° stralcio Peschiera-Castelnuovo (o Cavalcaselle), il predetto Ente ha riferito che il Compartimento ANAS di Venezia nell'aggiornamento della proposta di piano triennale 1997-1999, tra gli interventi da realizzare nel territorio Veneto per un importo complessivo di lire 2.522 Mld, ha inserito anche quello relativo al 2° stralcio.*

*Le esigue disponibilità finanziarie attuali, hanno imposto la scelta di alcune opere ritenute prioritarie anche sulla base di particolari esigenze manifestate da rappresentanti della Regione Veneto. Tali proposte verranno discusse da rappresentanti dell'ANAS e delle singole Regioni con i quali è previsto, a breve, un incontro.*

*In relazione ai punti d) ed e) dell'interrogazione, l'Ente ha comunicato che in data 7.10.1995 (e non 7.10.1996) è stata approvata una Convenzione tra l'ANAS e la Regione Veneto che si incaricava della redazione del progetto delle opere previste nella Convenzione stessa.*

*Il suddetto Ente ha riferito inoltre che in sede di Conferenza dei Servizi è stato stabilito che il 1° lotto non deve essere aperto al traffico prima che vengano completamente appaltati anche i lavori del secondo e, pertanto, allo stato attuale le prescrizioni della convenzione non possono dirsi disattese.*

*L'unica alternativa ai flussi di traffico è ad oggi costituita dal solo percorso autostradale.*

*Si comunica infine che non risultano a detto Ente, per i lavori in questione, indagini di polizia giudiziaria.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

CIANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere —* premesso che:

con il decreto legge n. 19 del 10 febbraio 1977, convertito nella legge n. 106 del 6 aprile 1977, la Sara spa Autostrade romane ed abruzzesi venne dichiarata decaduta dalla concessionaria delle autostrade medesime, già assentite nell'antecedente anno 1973, a seguito di un pesantissimo dissesto economico-finanziario;

in particolare, ai sensi di tali norme l'Anas subentrò in tutti i rapporti attivi e passivi della società ed il direttore generale, affiancato da una commissione tecnico-finanziaria e secondo le direttive del consiglio di amministrazione dell'Anas stessa, fu autorizzato a provvedere al completamento delle arterie autostradali già affidate alla Sara, utilizzando parte del personale ex Sara addetto alla costruzione (200 persone, ora 80) poiché l'Anas, per legge, non poteva gestire direttamente autostrade a pagamento;

i legali rappresentanti della Sara spa furono indicati quali custodi dei beni di concessione e tenuti a compiere atti di

amministrazione ordinaria, con l'obbligo di rendiconto al direttore generale dell'Anas;

fu previsto che l'Anas potesse affidare in concessione l'esercizio delle stesse autostrade A/24 e A/25;

la Sara svolse il compito di custode con il personale addetto alla manutenzione e alla esenzione dei pedaggi esistente nel suo organico;

questo personale, che nel 1977 era di circa duecento unità, è aumentato nel corso degli anni fino a raggiungere le attuali 750 unità, nonostante le limitazioni giuridiche di una società in liquidazione;

con questo personale la Sara spa doveva svolgere i compiti di ordinaria amministrazione;

della gestione effettuata, la Sara spa rendeva conto all'Anas e per ulteriori atti gestionali chiedeva preventiva autorizzazione;

questa situazione, che ristagnava da oltre 19 anni, necessita di una immediata e urgente definizione;

finora, nonostante numerosi tentativi in sede governativa e parlamentare (sono state predisposte svariate ipotesi di soluzione sia da parte del ministero dei lavori pubblici sia da parte delle commissioni parlamentari competenti), non si è interrotto questo stato di fatto gestionale anomalo della Sara spa;

il 26 febbraio 1994, con decreto legislativo n. 143, si sono stabiliti i modi e i tempi di trasformazione dell'Anas da azienda di Stato ad ente pubblico economico ed all'articolo 2 si è previsto l'obbligo, da parte del costituendo ente di gestire direttamente le autostrade di proprietà Anas e quindi inequivocabilmente di assumere direttamente la gestione delle autostrade A/24 ed A/25;

tale obbligo trova riscontro nella stesura dello statuto dell'ente, elaborato dall'amministratore straordinario (dottor Giuseppe D'Angiolino), nominato ai sensi del decreto legge n. 143 del 1994, che ha tro-

vato favorevole accoglienza anche da parte delle organizzazioni sindacali;

la definizione della vicenda consentirebbe, in una situazione di stabilità, di poter effettuare, utilizzando al meglio le risorse gestionali, una programmazione degli interventi necessari per il mantenimento della efficienza delle infrastrutture, per le quali si rendono indilazionabili ed urgenti importanti lavori che esulano dalla ordinaria amministrazione, consentita *ex lege* all'attuale custode;

in tale contesto, potrebbe essere trovata una soluzione per il completamento di due lotti rimasti inattuati per carenza di fondi destinati all'ufficio del direttore generale dell'Anas, preposto alla costruzione delle autostrade in argomento, il quale ufficio non dispone, attualmente, nemmeno delle somme necessarie per il pagamento degli stipendi del proprio personale;

l'unificazione delle due gestioni (esercizio e costruzioni), inoltre, consentirebbe di definire il contenzioso pendente per impedire l'accumulo di gravosi interessi —:

quali siano le soluzioni che intende adottare ed in quali tempi. (4-02300)

*RISPOSTA.* — *In riferimento all'interrogazione in oggetto e in considerazione della rilevanza di quanto rappresentato nella stessa, con lettera prot. n. ICS/337 del 25 settembre 1996, è stato dato incarico al Capo del Servizio Ispettivo di procedere all'accertamento diretto presso l'ANAS dei fatti contenuti nella predetta interrogazione.*

*Con nota Prot. n. 3515 del 12 novembre 1996, la Direzione Generale degli AA. GG. e del Personale ha trasmesso la relazione predisposta dal Servizio Ispettivo, a seguito degli accertamenti effettuati e le cui conclusioni evidenziano una sostanziale concordanza dell'ANAS con quanto auspicato nell'interrogazione.*

*L'ANAS, infatti, appare orientata a caldeggiare la soluzione dell'unificazione delle due gestioni in capo alla stessa Azienda, per gli indubbi effetti positivi sulla economicità della conduzione delle autostrade in questione.*

*Ciò peraltro renderebbe possibile l'assunzione sia del personale dipendente dall'Ufficio del Direttore Generale sia quello di esercizio dipendente dalla SARA.*

*La questione che postula una soluzione da assumersi, in ogni caso, entro il 31 dicembre 1997, va inquadrata in un contesto che si ritiene va al di là di una mera decisione in chiave gestionale.*

*Ciò si riporta al riguardo sia alle dichiarazioni programmatiche rese davanti alla ottava Commissione della Camera dei deputati laddove a proposito del « federalismo graduale », inteso come primo terreno di sperimentazione della riforma dello Stato, si è avuto modo di delineare una trasformazione dell'ANAS da Ente di gestione ad agenzia di progettazione e realizzazione, sia alla Risoluzione dell'On. Vigni — approvata il 18.2.1997 — che si muove nella stessa direzione.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

CIANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.*  
— Per sapere — premesso che:

con i fondi all'uopo stanziati dalle leggi finanziarie 28 febbraio 1986, n. 41, e 11 marzo 1987, n. 67, nel corso degli anni 1987-1990 sono stati ammessi a contributo i programmi costruttivi proposti da circa seicento cooperative edilizie a proprietà indivisa, costituite esclusivamente fra appartenenti alle forze armate e di polizia;

per ciascuna cooperativa, il contributo concesso (per legge trentacinquennale) è stato commisurato al quattro per cento annuo della spesa di lire seicento milioni, determinata forfettariamente per consentire alle cooperative stesse di ottenere l'assegnazione dell'area e l'approvazione degli elaborati tecnici, dai quali sarebbe stato, poi, possibile individuare la spesa effettivamente necessaria per la realizzazione dell'opera;

le opere richiamate (facendo riferimento alla legge 2 luglio 1949, n. 408, articolo 1) prevedono, però, che detto contributo sia commisurato all'intera spesa riconosciuta necessaria e, quindi, una volta

ottenuta l'approvazione dei progetti, dette cooperative inoltrano istanze al ministero dei lavori pubblici al fine di ottenere la concessione del contributo statale anche sulla spesa eccedente i seicento milioni;

con lo stanziamento di dieci miliardi di lire, autorizzato sul capitolo 8277 del bilancio del ministero dei lavori pubblici con legge n. 433 del 1994, è stato possibile assicurare il contributo del quattro per cento sull'intera spesa sostenuta dalle cooperative che avevano comunicato di aver terminato o di stare per terminare i lavori di costruzione degli alloggi, ed è stato concesso alle altre cooperative, che avevano dimostrato di essere tuttora operanti, un contributo suppletivo in misura tale che ognuna godesse del beneficio del contributo nella misura di almeno il trentacinque per cento della spesa prevista come necessaria;

allo stato attuale delle cose, per consentire la concessione a ciascuna cooperativa del contributo statale sulla differenza ancora non coperta da tale beneficio, sarebbe necessario un ulteriore stanziamento di circa cinquanta miliardi di lire;

tale stanziamento, in analogia al contributo originario che andrebbe ad integrare, dovrebbe avvenire, però, sotto forma di limite di impegno trentacinquennale e comporterebbe, perciò, a carico dello Stato, una spesa complessiva di 1.750 miliardi di lire che, seppure frazionata in trentacinque anni, comporterebbe necessariamente, per tale periodo, l'introduzione di un elemento di rigidità nel bilancio statale (cinquanta miliardi l'anno per trentacinque anni);

la difficoltà di identificazione della fonte da cui reperire i fondi necessari hanno fino ad oggi costituito un notevole ostacolo all'adozione del necessario strumento legislativo che, per la sua natura, non può prescindere dal consenso del ministero del tesoro;

peraltro, sembrerebbe opportuno che tale problema venga tenuto in debito conto in sede di formulazione del prossimo bi-

lancio per l'anno 1997, inserendovi il predetto nuovo limite di impegno, anche eventualmente frazionato in più esercizi;

sarebbe inoltre opportuno nello strumento legislativo inserire la trasformazione del regime giuridico dalla proprietà indivisa in proprietà individuali (tale trasformazione andrebbe a favore ad esempio di quelle particolari condizioni verificatesi nell'espletamento del servizio: morte del militare proprietario, attualmente non tutelato, e perdita conseguente dell'alloggio da parte del nucleo convivente);

il ministero dei lavori pubblici non finanzia il capitolo di spesa della legge in questione, o meglio taglia in maniera netta tutto ciò che nel disegno di legge finanziaria viene previsto, non permettendo né l'avvio di nuove cooperative (mettendo nella condizione i ceti sopraindicati di rivolgersi al mercato libero con costi notevolmente superiori), o cosa altrettanto grave non integra i contributi già concessi fino alla concorrenza del quattro per cento; pertanto, le cooperative, andando in ammortamento mutuo, avendo completato i lavori, si trovano a pagare delle rate di mutuo superiori a quelle previste (un milione e mezzo di lire di media) che, tolto ad uno stipendio medio, crea indubbi problemi finanziari ed economici —:

quali siano le soluzioni che intenda adottare al riguardo ed in quali tempi.

(4-05106)

*RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto si comunica che questo Ministero ha predisposto un emendamento (vedi allegato) al disegno di legge (atto Camera 2772) recante norme per il sostegno ed il rilancio dell'edilizia residenziale pubblica e per interventi in materia di opere a carattere ambientale.*

*Detto emendamento al fine di superare la situazione sperequativa nei confronti delle Forze dell'Ordine prevede che le cooperative edilizie a proprietà indivisa costituite tra appartenenti alle Forze Armate e di Polizia, che abbiano usufruito del contributo statale ai sensi del 3° comma dell'ar-*

articolo 7 della legge 16/10/1975 n. 492, possono trasformarsi in cooperative edilizie a proprietà individuale previa autorizzazione di questo Ministero e con delibera da adottarsi dall'assemblea dei soci con le modalità prescritte per le variazioni statutarie delle società per azioni.

## ALLEGATO

## EMENDAMENTO A.C. 2772

Dopo l'articolo 12 inserire il seguente articolo:

## ART. 12-bis.

(Cooperative edilizie a proprietà indivisa costituite fra appartenenti alle Forze Armate e alle Forze di Polizia).

1. Le cooperative edilizie a proprietà indivisa costituite tra appartenenti alle Forze Armate e alle Forze di Polizia, che abbiano usufruito del contributo statale ai sensi del terzo comma dell'articolo 7 della legge 16.10.1975, n. 492, possono trasformarsi in cooperative edilizie a proprietà individuale previa autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici e con delibera da adottarsi dall'assemblea dei soci con le modalità prescritte per le variazioni statutarie delle società per azioni.

2. L'autorizzazione ministeriale è subordinata:

a) alla consegna di tutti gli alloggi sociali compresi nell'edificio assistito dal contributo statale, da effettuare ai sensi e per gli effetti dell'articolo 98 del Testo Unico delle Disposizioni sull'Edilizia Popolare ed Economica approvato con R.D. 28 aprile 1938, n. 1165, come modificato dall'articolo 1 della legge 9 febbraio 1963, n. 131;

b) all'accertamento dei requisiti posseduti dai soci assegnatari.

3. Nel caso in cui una cooperativa realizzi più edifici separati, dopo la consegna di tutti gli alloggi compresi in un medesimo edificio, i soci assegnatari possono costi-

tuirsi, su nulla osta del Ministero dei Lavori Pubblici, in cooperativa a sé stante.

4. Alle cooperative a proprietà indivisa che si trasformano avvalendosi della facoltà prevista dal presente articolo, si applicano le disposizioni dettate in materia di cooperative edilizie a proprietà individuale dal Testo Unico 28 aprile 1938, n. 1165 e successive modificazioni.

## RELAZIONE

L'articolo 9 della legge 2.7.1949, n. 408, ha esteso ai soci di tutte le cooperative edilizie fruente di contributo statale (anche se mutualitarie di Enti ed Istituti diversi della Cassa Depositi e Prestiti) la facoltà della locazione o della cessione dell'alloggio attribuito in assegnazione, facoltà precedentemente circoscritta (R.D. 28.4.1938, n. 1169) ai soli soci di cooperative edilizie mutualitarie della Cassa Depositi e Prestiti.

Il quadro normativo attuale consente ad alcune cooperative a proprietà indivisa ammesse al contributo statale ai sensi dell'articolo 7 della legge 16.10.1975, n. 492, la possibilità — per effetto di norme speciali succedutesi nel tempo — di trasformarsi in società a proprietà individuale e l'estensibilità ai loro soci delle facoltà di locazione o cessione, mentre le cooperative edilizie a proprietà indivisa costituite fra appartenenti alle Forze Armate alle Forze di Polizia sono tuttora vincolate al regime della priorità indivisa.

Al fine di superare la situazione altamente sperequativa nei confronti delle Forze dell'Ordine si propone l'unito emendamento, che consente alle citate cooperative la trasformazione in cooperative a proprietà individuale e di avvalersi della facoltà previste dal T.U. 29 aprile 1938, n. 1165 e dalle norme successive.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

CONTI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

la provincia di Macerata è particolarmente isolata soprattutto per quanto

riguarda i collegamenti con Roma, sia stradali che ferroviari, per non parlare delle vie di comunicazione aeree;

grande è pure la carenza di strade interne;

in seguito a questa grave situazione, le proteste degli imprenditori e della popolazione in generale si fanno sempre più dure e così pure quelle dei commercianti e degli operatori del turismo, perché senza validi collegamenti ogni attività economica risulta pesantemente penalizzata e si allontana ogni occasione ed opportunità di investimenti economici e quindi di possibile occupazione per i tanti giovani e non giovani disoccupati delle nostre zone, che sono costretti ad emigrare —:

per quale motivo la superstrada n. 77 Valdichienti non viene completata;

se risponda al vero la notizia che i lavori di completamento delle medesima arteria stradale siano stati interrotti per un accordo intercorso fra le regioni Umbria e Marche e che la superstrada dovrebbe essere bloccata in località Muccia (MC).

(4-08282)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha riferito quanto segue.*

*L'adeguamento in variante e a 4 corsie della SS. 77 « della Val di Chienti » è stato progressivamente realizzato in lotti successivi, fino a sottendere il vecchio tracciato della località Sfercia di Camerino (Km. 51+450) allo svincolo con il Raccordo Autostradale Tolentino-Civitanova Marche in località la Rancia di Tolentino, per complessivi 25 chilometri di nuovo tracciato.*

*L'adeguamento del tratto da Sfercia a Muccia (per un totale di 44 chilometri) è stato suddiviso in tre lotti:*

*1° Sfercia-Colle Sentino II;*

*2° Colle Sentino II-Pontelatrave;*

*3° Pontelatrave-Muccia.*

*Il primo lotto è stato inserito nel Programma Triennale ANAS 1997/1999 d'intesa*

*con la Regione Marche. La relativa progettazione è in corso d'appalto a cura dell'Amministrazione Provinciale di Macerata, con cofinanziamento ANAS.*

*L'Ente non è al corrente di accordi tra le Regioni Umbria e Marche riguardo al ventilato termine dell'adeguamento della SS. 77 in località Muccia, con una esclusione del tratto iniziale (Foligno-Muccia) di complessivi 44 chilometri e comprendente il Valico di Colfiorito.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**COSTA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

· se il Governo sia informato delle procedure in corso fra le casse di risparmio di Fossano, Savigliano, Saluzzo e Bra volte alla costituzione di un più forte vincolo operativo e finanziario fra gli stessi istituti, che potrebbe assumere anche la veste di *holding* volta a consentire ai quattro istituti — che sostengono, da decenni, in modo positivo importanti aspetti dell'economia locale — un'attività più completa, servizi moderni ed efficaci a condizioni soddisfacenti sia per gli istituti di credito che per la clientela; l'attuale partecipazione azionaria della cassa di risparmio di Torino nell'ambito delle quattro banche citate ha consentito ai detti istituti di acquisire tecnologie informatiche di un certo rilievo e di realizzare positive sinergie, che potrebbero peraltro rivelarsi non del tutto sufficienti. Il mercato è infatti sempre più concorrenziale e competitivo, con un'accentuazione delle già notevoli spese di gestione, che — pur non ponendo in discussione la stabilità degli istituti interessati, — potrebbero comportare talune difficoltà nell'erogazione e nella gestione del credito; di qui la necessità non solo di maggiore efficienza, ma anche della capacità di più forte sostegno all'economia locale, caratteristiche che potrebbero non conciliarsi con istituti di dimensioni ridotte o non adeguatamente collegati;

per ciascuna di dette banche il rapporto fra i depositi diretti e gli investimenti

sono i seguenti, sulla base dei dati desunti dai bilanci al 31 dicembre 1995, relativi, rispettivamente, alla raccolta diretta (in miliardi), ai reimpieghi (in miliardi) ed alle percentuali impieghi su raccolta: Cassa di risparmio di Bra: 1995: 370; 203; 55 per cento; 1994: 368; 196; 53 per cento; Cassa di risparmio di Fossano: 1995: 515; 459; 89 per cento; 1994: 556; 411; 74 per cento; Cassa di risparmio di Saluzzo: 1995: 568; 228; 40 per cento; 1994: 532; 175; 33 per cento; Cassa di risparmio di Savignano: 1995: 429; 267; 62 per cento; 1994: 382; 230; 60 per cento; Totale Casse: 1995: 1.882; 1.157; 61 per cento; 1994: 1.839; 1.012; 55 per cento;

ne risulta che una più stretta unione fra le banche, capace finanche di interessare in qualche modo la banca regionale europea (frutto della fusione fra Cassa di Risparmio di Cuneo e Banca del Monte), garantirebbe una più significativa e meritevole presenza delle Casse di Risparmio, nel loro complesso, nell'economia piemontese e segnatamente della provincia di Cuneo —:

se il Governo — tramite il ministero del tesoro e nel rispetto delle autonomie locali — non ritenga di favorire, anche attraverso la Banca d'Italia, tale processo, che potrebbe concludersi nell'arco di pochi mesi in modo complementare all'auspicato processo di privatizzazione delle casse di risparmio indicato dalla direttiva Dini, e dalle disposizioni del governo Amato ed ormai ritenuto necessario da una vasta maggioranza nel parlamento. (4-03451)

**RISPOSTA.** — *Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, con la quale si chiedono chiarimenti in ordine alle ipotesi di accordo tra le Casse di Risparmio di Fossano, Savigliano, Saluzzo e Bra.*

*Al riguardo, sentita la Banca d'Italia, si fa presente che le menzionate Casse di Risparmio, aventi sede legale nella provincia di Cuneo, sono partecipate — con quote comprese tra il 20 per cento e il 30 per cento — dalla Cassa di Risparmio Torino; con quest'ultima le quattro banche hanno stipulato un accordo di collaborazione regio-*

*lato da patti parasociali attualmente scaduti e in via di nuova definizione.*

*Risulta, comunque, che in più occasioni è stata prospettata l'eventualità di un'aggregazione tra le aziende interessate — nella forma della fusione in senso stretto o della costituzione di una holding — suggerita dall'una o dall'altra Cassa.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pinza.

**COSTA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

nel comune di Lesegno (Cuneo), lungo la strada statale n. 28, fra la strada per il centro del paese e quella per Castellino Tanaro, sotto il cavalcavia dell'autostrada Torino-Savona, è stata costruita una rotatoria;

a lavori ultimati, la rotatoria si presenta per molti aspetti diversa dall'opera prevista nel progetto;

in particolare è scarsa la visibilità per i veicoli provenienti da Ceva e non sono altresì sicure le protezioni e l'innesto delle varie strade che partono dall'incrocio;

non è stato adeguatamente predisposto un passaggio pedonale —:

quali misure di sicurezza intenda predisporre per rendere maggiormente sicura la circolazione lungo una strada statale ad intenso traffico. (4-07483)

**RISPOSTA.** — *In merito all'interrogazione in oggetto l'ANAS con nota n. 838 del 03/04/97 ha precisato che i lavori di costruzione della rotatoria sulla statale n. 28, in Comune di Lesegno, sono tuttora in corso e che, durante il procedere degli stessi, sono state effettivamente apportate alcune variazioni alla soluzione progettuale iniziale, al fine di consentire proprio l'esecuzione di quegli interventi citati nell'atto ispettivo.*

*In particolare lo stesso Ente comunica che è stato necessario spostare il centro della rotatoria riducendone leggermente il raggio per poter eseguire il passaggio pedo-*

nale e per migliorare l'innesto delle stradine in quanto, il tracciato progettuale imponeva manovre comportanti situazioni pericolose per i veicoli in immissione nella stessa rotonda. Infatti, la funzionalità dell'innesto della provinciale n. 12 « Fondovalle » risulta di molto migliorata tanto che, nonostante i lavori in corso, non si sono, come in passato, verificati incidenti.

La correlazione planimetrica della curva lato Ceva e l'esecuzione sopraelevata del corpo centrale dell'aiuola all'interno della rotonda, renderà la stessa maggiormente visibile a distanza e le protezioni marginali saranno inoltre collocate in posizione più razionale.

Infine il citato Ente riferisce che le variazioni che si stanno apportando nel corso dei lavori, fermo restando i criteri principali d'impostazione della citata rotonda, sono stati concordati con gli Enti interessati nell'intento di migliorare la funzionalità dell'opera di che trattasi.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

DE CESARIS e GALDELLI. — Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

il progetto di ammodernamento del casello di Nocera Inferiore dell'autostrada A3 fu approvato dal comune medesimo con delibera commissariale n. 618 del 9 agosto 1994;

dalle previsioni progettuali, ricavabili dalle tavole prodotte dalle Autostrade meridionali in data 12 agosto 1996, risulta un tipo di intervento totalmente diverso da quello ipotizzato dal progetto originario;

tale ipotesi progettuale individua la barriera di Nocera Inferiore come ultima porta del tronco terminale autostradale A1 e A3, con la conseguenza che i caselli di Nocera Inferiore saranno gli ultimi dell'intera autostrada A1 e A3 in direzione sud e i primi in direzione nord;

con tale ipotesi si determinerebbe una concentrazione di traffico, con conseguente grave inquinamento ambientale per

scarichi e rumori in una zona residenziale del centro urbano ed in mancanza di qualsiasi studio preventivo di impatto ambientale;

allo stato, tale diversa sistemazione degli svincoli della A3 configura non un semplice ammodernamento del progetto originario, bensì prefigura una nuova opera, per la quale non sono stati prodotti gli studi indispensabili per la sua realizzazione;

con delibera n. 8 del 29 ottobre 1996, il consiglio comunale di Nocera Inferiore ha revocato l'assenso al progetto di adeguamento della barriera autostradale dell'A3, nella considerazione che tale nuovo progetto non corrisponde all'originaria scelta urbanistica di migliorare la viabilità cittadina, ma configura un aggravamento della servitù di traffico in dispregio della salute dei cittadini —:

se non ritenga opportuno intervenire per impedire la realizzazione dell'opera così come recentemente modificata dalle Autostrade meridionali spa e per avviare la realizzazione dell'intero progetto in accordo con quanto richiesto dal consiglio comunale di Nocera Inferiore. (4-06978)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in oggetto indicata, l'Ente nazionale per le Strade con nota prot. 863 del 3.4.97 rende noto quanto comunicato dalla Società Autostrade Meridionali, concessionaria della Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno.

Nell'ambito del programma di adeguamento della A3 la predetta Società ha in corso di realizzazione il nuovo svincolo-barriera di Nocera Inferiore (SA).

Tale intervento prevede l'esecuzione di una nuova barriera, in sostituzione di quella di Salerno, nonché l'adeguamento dell'attuale svincolo di ingresso per il quale è stato previsto l'accorpamento in un unico punto delle piste di ingresso, nelle direzioni Nord e Sud.

L'intervento persegue un triplice obiettivo:

1) miglioramento dell'attuale svincolo con ingressi in Pagani, Nocera Inferiore e Nocera Superiore. Infatti i caselli di ingresso collocati su una nuova rampa, consentono di allontanare il traffico di immissione in autostrada dalla congestionata S.S. 18;

2) dismissione dell'attuale barriera di Salerno, sita in un'area molto congestionata, con la risoluzione di un annoso problema sollecitato da tutti i vari organismi locali. Il piazzale di Stazione è stato definito in modo da poter ospitare un numero di piste maggiore rispetto all'attuale barriera di Salerno, con l'inserimento inoltre di due piste di « Viacard » ed una « Telepass » che permetterà maggiore fluidità al traffico in entrata con positivi ritorni su tutte le zone limitrofe e senza aggravare lo stato di sofferenza derivante dallo stazionamento di autoveicoli presso i caselli autostradali;

3) adeguamento della « luce libera » dei sottopassi autostradali a servizio delle strade comunali « Trani » e « Vescovado », come più volte richiesto dall'Amministrazione Comunale di Nocera.

La realizzazione dello svincolo ha ottenuto sia la approvazione del Consiglio Comunale di Nocera Inferiore nel dicembre 1985 che i pareri e i nullaosta di tutti gli Enti preposti alla vigilanza urbanistica e ambientale, quali questo Dicastero e Regione Campania, che hanno raggiunto l'intesa ex articolo 81 decreto del Presidente della Repubblica 616/1977, Ministero dei BB.CC.AA. in base alla legge 1497/1939, sentite le Soprintendenze ai BB.AA. e le Soprintendenze archeologiche, Ministero dell'Ambiente.

I lavori nel dicembre 1996, sono stati appaltati e aggiudicati in base al progetto di dettaglio, elaborato dalla Società Autostrade Meridionali ed approvato con provvedimento autorizzativo ANAS n. 2287 del 4.10.1996, e si è attivata la procedura espropriativa con Decreto prefettizio n. 948 del 5.11.1996. Le opere previste in tale progetto di dettaglio sono comprese fra quelle autorizzate da questa Amministrazione e dagli

altri Enti, in quanto non risultano variazioni relative alla ubicazione, alla tipologia delle opere ed agli ingombri complessivi delle stesse.

Circa il potenziale di traffico la Società concessionaria ha precisato che l'esazione pedaggi viene effettuata per gli utenti provenienti da Salerno diretti a Napoli e non viceversa (come da progetto assentito dal Comune di Nocera). Ciò non modifica il livello di inquinamento, dato che il numero dei veicoli in transito attraverso lo svincolo è identico nei due sensi sia verso Nord che verso Sud.

Relativamente agli studi di impatto ambientale, l'ANAS rappresenta che la Società Concessionaria ha predisposto una analisi ambientale e di interventi di minimizzazione, inserimento e recupero paesaggistico che è stata trasmessa al Ministero dell'Ambiente nell'aprile 1994. In base a tale documentazione detto Ministero ha ritenuto idonei i proposti interventi di minimizzazione. Successivamente il Ministero dei BB.CC.AA., con nota n. 9971 del 19.9.96. ha emesso autorizzazione ad eseguire i lavori secondo gli elaborati inviati dalla Società concessionaria alla Soprintendenza per i B.A.A.S. di Salerno.

È stato precisato, infine, che la delibera del Consiglio Comunale di Nocera Inferiore del 29.11.96, che revocava la delibera commissariale n. 618 del 9.8.94, è stata impugnata dalla Società Concessionaria dinanzi al T.A.R. della Campania e, a tutt'oggi, non si conoscono le risultanze del ricorso.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

FAUSTINELLI e CAPARINI. — Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno. — Per sapere — premesso che:

è stata inviata una petizione al sindaco di Manerbio, al comando dei carabinieri di Manerbio e di Verolanuova, al prefetto di Brescia e al Ministero dei lavori pubblici per denunciare il grave stato di pericolosità che si riscontra sulla strada statale n. 668, la cosiddetta « Lenese ». o superstrada Orzinuovi-Montichiari, tra il chilometro trenta ed il chilometro trentaquattro;

nel suddetto tratto di strada, della lunghezza di chilometri quattro, sono morte otto persone dal settembre 1992 al settembre 1996, cui si aggiungono numerosi incidenti con feriti gravi;

nella petizione si denuncia anche l'elevato fattore di rischio e la pericolosità della tangenziale che circonda il paese di Manerbio come variante della strada statale n. 45-*bis* Brescia-Cremona;

i fattori di rischio denunciati sono i seguenti: 1) la presenza di numerosi incroci dotati di scarse infrastrutture di sicurezza, talvolta posizionati in prossimità di curve, o di cavalcavia, che limitano la visibilità di chi sopraggiunge; 2) la mancanza di illuminazione notturna agli incroci della strada statale n. 668 Orzinuovi-Montichiari; 3) la mancanza di svincolo a quadrifoglio nel luogo di collegamento tra la variante tangenziale della strada n. 45-*bis* Brescia-Cremona e la statale n. 668 Orzinuovi-Montichiari; 4) la scarsa manutenzione del manto stradale — che presenta buche — e delle striscie di segnaletica che delimitano le corsie; 5) la mancanza di adeguate corsie di accelerazione e di decelerazione che potrebbero migliorare la visibilità; 6) la mancanza di sistemi che costringano gli automobilisti imprudenti e gli autentici « pirati della strada » a ridurre la velocità entro i limiti consentiti dalle leggi; 7) corsie di canalizzazione centrali che permettono la svolta a sinistra mediante attraversamento dell'intera arteria;

è spesso riscontrabile su queste arterie la presenza di automobilisti che viaggiano a velocità molto elevata, talvolta superiore ai centocinquanta-centottanta chilometri orari, di cui molti usano oltretutto le corsie di canalizzazione centrale, atte all'immissione ed all'uscita da dette arterie, per effettuare sorpassi lampo;

i controlli dei carabinieri non sono riusciti finora a scongiurare tali atti di pirateria della strada, causa spesso di gravi incidenti, a volte con conseguenti decessi;

come ulteriore contributo ai suddetti fattori di rischio, si segnala inoltre il fio-

rente mercato del sesso che si è diffuso sulla strada statale n. 668, causa di brusche e pericolose frenate ad opera di incoscienti automobilisti frequentatori di « lucciole », da sommarsi all'imprudenza di quelli che non mantengono le distanze di sicurezza —:

come e in che tempi si intenda agire per rendere percorribile e sicuro il tratto di strada in questione;

se otto morti in quattro anni non siano per l'Anas un « bollettino di guerra » sufficiente per provvedere finalmente all'eliminazione dei fattori di rischio suddetti, per la parte imputabile a fattori tecnici;

in che modo le forze dell'ordine intendano agire per contenere i rischi dovuti ai pirati della strada e alle « lucciole » che frequentano la strada statale n. 668.

(4-06813)

*RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade rappresenta che la strada statale n. 668, già S.P. n. 1, è stata statizzata nell'aprile 1992.*

*Tale arteria è a semplice carreggiata, la cui larghezza media è di mt. 7,50, con svincoli a raso canalizzati con segnaletica orizzontale e corsia di accumulo per la svolta a sinistra, dotati di corsie di accelerazione e decelerazione.*

*Le condizioni della strada sono buone, considerando sia le recenti pavimentazioni che apposita segnaletica orizzontale e verticale.*

*Le problematiche evidenziate nell'atto ispettivo sono da imputarsi al comportamento non conforme alle norme del Codice della Strada da parte degli utenti.*

*Infatti, le caratteristiche della strada con un tracciato prevalentemente in rettilineo e con curve ad ampio raggio, fanno sì che il limite di velocità di 90 Km/h non venga rispettato e la corsia riservata al traffico di svolta a sinistra venga spesso utilizzata come corsia di sorpasso causando gli incidenti ben noti.*

*L'ANAS, nell'intento di rendere più sicura la viabilità lungo la SS. 668, ha redatto*

un progetto che prevede l'allargamento a raso nel tratto Orzinuovi-Montichiari: tale progetto è in fase di aggiornamento ai sensi della legge 2.6.95 n. 216.

Nel frattempo, in attesa della soluzione definitiva, sono state studiate proposte provvisorie e meno impegnative e, in data 27.01.97, presso la Provincia di Brescia, l'ANAS ha firmato un protocollo di intesa con Provincia, Comuni e Autostrade Padane per interventi di miglioramento per la sicurezza del transito nei territori dei Comuni di Manerbio e Offlaga.

In particolare sono stati previsti i seguenti interventi:

completamento a quadrifoglio dello svincolo tra la SS. 668 e la SS. 45/bis in Manerbio, compreso l'impianto di illuminazione;

chiusura dell'attuale intersezione a raso della strada comunale in località Cascina Melano e ripristino della continuità della strada stessa mediante la costruzione di una nuova strada di arroccamento corrente al piede della SS. n. 668 con sottopasso della stessa in corrispondenza dell'attuale sovrappasso della linea ferroviaria Brescia-Cremona;

realizzazione dello svincolo d'innesto a livelli sfalzati sulla SS. 45/bis della strada comunale Via Roncagna o soluzione alternativa con impianto di illuminazione;

realizzazione dell'impianto di illuminazione dello svincolo a raso con la SS. 668 della strada comunale Manerbio-Cignano.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**FILOCAMO.** — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

la strada a scorrimento veloce che collega il mare Jonio al Tirreno attraversando l'Aspromonte, tra i comuni di Gioiosa Jonica e Rosarno, in provincia di Reggio Calabria, se da un lato è un'opera utilissima in quella zona depressa senza vie di comunicazione, dall'altro, essendo stata mal costruita, e soprattutto per man-

canza di manutenzione, è causa di frequenti incidenti stradali anche mortali —:

se sia avvenuto, per come era in itinere, il passaggio di proprietà della suddetta strada all'Anas non essendo la provincia nelle condizioni finanziarie per sopportare la spesa per la manutenzione e per il rifacimento;

quali interventi si intendano adottare per migliorare la percorribilità di detta strada e per l'eventuale necessario rifacimento di alcuni tratti. (4-06863)

**RISPOSTA.** — In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade con nota prot. n. 594 del 21.01.97 riferisce quanto segue.

L'Amministrazione Provinciale di Reggio Calabria ha proposto istanza, in data 29.11.1995, affinché la S.G.C. « Jonio-Tirreno », tra Gioiosa e Rosarno, venga classificata strada statale e, di conseguenza, facente parte del patrimonio Demaniale gestito dal predetto Ente.

Attualmente, però, la procedura necessaria alla classificazione risulta essere ancora « in itinere »; pertanto la manutenzione relativa all'arteria rimane di esclusiva competenza dell'Amministrazione Provinciale di Reggio Calabria.

L'ANAS ha reso noto che ha intenzione di aderire a tale richiesta di statizzazione, pur con qualche condizione da concordare con la Provincia stessa.

Nelle more di conclusione dell'accordo il competente Compartimento ANAS ha inserito, nella Proposta di Piano triennale 97/99, il progetto che prevede il collegamento del tratto terminale dell'arteria alla vicina A3-SS 18, con prosieguo in direzione del Porto di Gioia Tauro preventivando una spesa di Lire 40 mld.

Inoltre per eliminare le situazioni di pericolo sulla SS 281 — vecchia sede — e per interventi nella galleria di valico (Passo della Limina) il Compartimento ANAS di Catanzaro ha valutato un piano di interventi che si aggira sui 20 mld.

Tali interventi tuttavia seppur inseriti nel Piano Regionale Trasporti, non sono

stati ancora proposti agli Organi Tecnici dell'Ente medesimo.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

FOTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.*  
— Per sapere — premesso che:

il tratto di strada compreso tra Molino Pellegri e località Due Bandiere — lungo la strada statale n. 45, in provincia di Piacenza — risulta da tempo ultimato, ad eccezione dei raccordi in entrata e d'uscita;

il completamento dei lavori richiede la posa dell'asfalto per un tratto di complessivi trecento metri —:

se e quali disposizioni s'intendano impartire affinché i lavori siano ultimati, consentendo il concreto utilizzo della strada in questione. (4-07416)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade, ha comunicato che i lavori di ammodernamento lungo la s.s.n. 45 nel tratto compreso tra la località Trebbia e Rio Cernusca, 1° lotto — estesa km. 4+045 — 1° stralcio km. 2+935 erano stati appaltati all'Associazione Temporanea di Imprese Soc. Progetti e Costruzioni Lombardini S.p.A Cogni Geom. Maurizio s.a.s.*

*Detta Associazione, per sopravvenute difficoltà economiche a carico della mandataria, ha richiesto la risoluzione del contratto dei lavori appaltati che avevano comunque raggiunto uno stato di avanzamento pari al 98,68 per cento dell'importo contrattuale ed erano pressoché ultimati, fatta eccezione per le due parti terminali di collegamento all'esistente statale.*

*Al fine di poter completare i lavori e rendere fluibile l'opera, l'ANAS ha redatto apposito progetto, in corso di approvazione e finanziamento, che prevede il completamento dei lavori relativi alle due parti terminali del lotto in modo da consentire l'apertura al traffico dello stesso.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

FOTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.*  
— Per sapere — premesso che:

la ridotta larghezza del ponte sul torrente Nure, tra le frazioni di Roncaglia (in comune di Piacenza) e Fossadello (in comune di Caorso), determina uno stato di pericolosità non riscontrabile in nessun altro tratto della strada statale n. 10;

la larghezza della carreggiata, lungo il tratto di strada in questione, è appena sufficiente, a differenza dello spazio riservato alle due banchine laterali, al servizio di pedoni e di ciclisti, del tutto insufficiente;

la situazione è stata riscontrata anche dai tecnici dell'Anas nel corso di un sopralluogo dell'11 settembre 1996 —:

se e quali provvedimenti intenda assumere per addivenire all'allargamento del ponte in questione e per una generale risistemazione del tratto della predetta strada statale n. 10 (dal chilometro 196,5 al chilometro 196,85). (4-07647)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto l'ANAS con nota n. 740/780 ha riferito che il competente Compartimento di Bologna ha censito una significativa percentuale di « punti neri » suscettibili di eliminazione o, quanto meno di miglioramenti, tra i quali il richiamato ponte sul Nure, per il quale, come riferito nello stesso atto ispettivo, è stato effettuato un sopralluogo.*

*Il Compartimento, stante l'insufficiente disponibilità finanziaria, è impegnato prioritariamente alla salvaguardia dell'incolumità delle persone, messa in pericolo da eventi straordinari legati spesso alle condizioni climatiche avverse, come ad esempio avvenuto nella scorsa stagione invernale.*

*Infine, l'ANAS, comunica che non appena le esigue risorse finanziarie lo consentiranno, sarà possibile attuare tutti gli interventi atti ad uniformare la larghezza della carreggiata stradale del ponte ai restanti tratti della statale.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

FRANZ, MENIA e CONTENUTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

nella giornata di venerdì 21 e sabato 22 vaste zone dell'alto Friuli e della Carnia sono state flagellate da una gravissima alluvione che ha determinato, oltre a ingentissimi danni materiali, anche la morte di tre persone;

i comuni di Dogna, Malborghetto e Panlaro sono stati isolati per molte ore così come è stata chiusa l'autostrada Udine Tarvisio e con essa il Valico di confine autostradale con l'Austria;

le previsioni meteorologiche lasciavano presagire eventi calamitosi, anche in considerazione del fatto che 4 giorni prima un violentissimo nubifragio aveva colpito la città di Udine e che quindi, potendosi prendere per tempo tutte le precauzioni del caso, ben precise responsabilità sono chiaramente riscontrabili —:

sia l'esatta entità dei danni materiali riscontrabili tanto nell'alto Friuli, quanto in Carnia, quanto nella città di Udine;

se il Governo abbia immediatamente stanziato un fondo per affrontare le prime emergenze;

quali provvedimenti il Governo intenda adottare al fine di riportare, nel più breve tempo possibile, alla normalità le zone colpite con particolare riferimento alle strutture produttive ed all'abitabilità degli edifici nonché alla viabilità;

cosa il Governo intenda fare al fine di rilevare le evidenti responsabilità da parte degli organismi preposti al controllo ed al monitoraggio del territorio, e, in particolare, di quelli regionali. (4-01309)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto indicata, si premette che sugli eventi alluvionali verificatisi nelle province di Udine e Pordenone tra il 21 ed il 23 giugno scorso si è ampiamente riferito sia in Parlamento (Camera e Senato) nella seduta del 25 giugno 1996, fornendo ampie indicazioni sulla natura e*

*sulle caratteristiche degli eventi stessi, sia rispondendo nella stessa data a diverse interrogazioni parlamentari presentate al riguardo.*

*A seguito della dichiarazione dello stato di emergenza avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 27 giugno 1996, sono state adottate ordinanze per assicurare l'attuazione immediata degli interventi urgenti ed indifferibili diretti a fronteggiare i danni conseguenti agli eventi alluvionali predetti.*

*In particolare, l'ordinanza n. 2451 datata 27 giugno 1996, ha previsto l'adozione di un piano di interventi strutturali di emergenza e di prima sistemazione idrogeologica, con l'avvio di attività progettuali di prevenzione finalizzate al riassetto complessivo dell'area, forme di prima assistenza, comprese quelle di accoglienza e refezione, interventi per favorire l'immediata ripresa delle attività produttive, oltre, naturalmente, l'attivazione dei primi soccorsi di emergenza.*

*Per il raggiungimento di tali scopi sono state concesse provvidenze per 17,5 miliardi, con la possibilità di utilizzare apposite deroghe a norme vigenti, ciò al fine di accelerare la ripresa socio-economica delle zone alluvionate.*

*In analogia con quanto disposto per altri eventi calamitosi il Governo ha poi adottato il decreto-legge 11 luglio 1996, n. 366 con il quale sono state adottate misure relative alla sospensione ed alla proroga, per i soggetti colpiti dagli eventi alluvionali, dei termini legali tributari, previdenziali e contributivi, nonché all'adozione di provvedimenti a favore di lavoratori dipendenti da datori di lavoro privati danneggiati.*

*Gli interventi previsti dall'ordinanza hanno in parte già avuto esecuzione e comunque, dovranno essere completati entro il 30 giugno 1997, secondo quanto previsto dalla dichiarazione dello stato di emergenza.*

*Per quanto concerne, infine, l'accertamento di eventuali responsabilità da parte degli organi preposti al monitoraggio del territorio si ricorda che il Friuli-Venezia Giulia ha in materia, una propria competenza specifica.*

*In merito, si segnala che questo Dipartimento in più occasioni ha avuto modo di concertare con gli organi della Regione stessa ogni utile attività finalizzata a migliorare la capacità d'intervento soprattutto nella fase di prevenzione e previsione dei rischi.*

Il Sottosegretario di Stato per la Protezione Civile: Barberi.

FRIGERIO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

con mozione approvata dal consiglio comunale di Osnago in provincia di Lecco, con atto consiliare n. 88 del 28 novembre 1996, si conferiva mandato al sindaco signor Marco Molgora, ad attivarsi per una pronta risoluzione del problema relativo alla sistemazione dello svincolo stradale in località Cappelletta, nel sopracitato comune;

la cittadinanza del comune di Osnago richiama al rispetto dei propri legittimi diritti ed alla salvaguardia dell'incolumità di tutte le persone che transitano in quella località;

troppo si è già pagato in termini di vite umane a causa dei continui incidenti e dei continui rinvii *sine die* per la risoluzione definitiva del problema, visto che il comune di Osnago, con gli altri comuni contermini, è fermamente convinto che si debba procedere ai lavori al più presto;

gli enti interessati (regione Lombardia, provincia di Lecco, Anas della provincia di Lecco) non hanno dato alcuna risposta in merito al penoso problema —:

se intenda intervenire decisamente presso tutti gli enti responsabili, ciascuno per la propria competenza, al fine di realizzare non solo il progetto di sistemazione stradale dello svincolo Cappelletta di Osnago, ma anche relativamente alla sua realizzazione; lo svincolo che verrà realizzato è infatti un bene comune troppo prezioso per essere rinviato continuamente, soprattutto alla luce degli incidenti mortali avvenuti. (4-07653)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha riferito che la pericolosità del tratto di strada statale n. 342 « Briantea » compreso tra le progressive 6+800 e 7+100, è essenzialmente dovuta alle immissioni sulla stessa delle strade provinciali Via Copernico e Via per Ronco, nonché della strada comunale Via Trento che richiamano volumi di traffico notevoli, in assenza di idonea regolamentazione dei flussi di traffico.

A seguito di un sopralluogo congiunto con i rappresentanti del Comune di Osnago, effettuato già nel 1995, è stata esaminata la situazione sotto il profilo tecnico ed è stato sottolineato il fatto che la competenza ANAS risulta limitata al solo tracciato della strada statale escludendo quindi la completa regolamentazione delle immissioni di strade a carattere locale sull'arteria principale.

L'Amministrazione provinciale di Lecco e il Comune di Osnago hanno pertanto redatto un progetto di massima per la sistemazione dell'intera zona, che è stato sottoposto in via preliminare all'esame di detto Ente, che ha formulato le opportune osservazioni.

Il progetto esecutivo in corso di redazione da parte della Provincia di Lecco sarà sottoposto successivamente all'approvazione dell'Ente stesso affinché possa procedersi alla fase operativa.

Nel frattempo è in corso di stipula tra il Compartimento ANAS di Milano, l'Amministrazione Provinciale di Lecco e il Comune di Osnago, apposita convenzione nella quale verranno stabiliti gli ambiti di rispettiva competenza.

In particolare, il citato Ente contribuirà alla realizzazione dell'opera stendendo la pavimentazione stradale consistente nello strato di collegamento e nel tappeto di usura, nonché nella formazione della segnaletica orizzontale di primo impianto e nella posa di segnaletica verticale.

Tali opere, ammontanti complessivamente a lire 300.000.000, hanno trovato copertura finanziaria nelle disponibilità di bilancio 1996.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**GALATI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

nel febbraio 1996 sono stati appaltati alla ditta Demaco i lavori per la costruzione del ponte sul torrente Bagni di Lamezia Terme in località Caronte (Lamezia);

i lavori di costruzione del ponte, situato sulla diramazione strada statale 18 per Gizzeria-Martirano, sono stati iniziati nel mese di settembre 1996, ma immediatamente dopo sospesi;

la Demaco, infatti, dopo aver demolito il vecchio ponte pericolante ha sospeso i lavori di costruzione;

a seguito di ciò si è verificata una situazione di disagio, dovuta non solo alla mancata esecuzione dell'opera, ma anche e soprattutto ai problemi causati dal cantiere abbandonato;

il cantiere non risulta transennato e non vi è alcuna segnaletica di pericolo; ciò comporta seri rischi per la popolazione, accentuati dalla vicinanza di una scuola —

se sia a conoscenza dei fatti esposti;

quali atti o iniziative intenda adottare o intraprendere affinché siano rese note le cause dell'arresto dei lavori e per far sì che si provveda con la massima urgenza alla eliminazione di ogni rischio per la popolazione e, quanto prima, al completamento dell'opera nei tempi stabiliti. (4-05112)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione indicata in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato quanto segue.*

*I lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Bagni, sito al km. 35+800 della S.S. n. 18 Dir. in agro di Lamezia Terme, sono stati consegnati in data 14.4.1996. Il tempo previsto per la loro ultimazione è di gg. 360.*

*L'Impresa appaltatrice ha demolito la vecchia struttura pericolante, così come previsto dal progetto, interdicensi il traffico alla struttura stessa.*

*La demolizione ha evidenziato alcune anomalie relativamente al sito di impianto*

*delle fondazioni per cui, dopo più accurato esame, supportato da sondaggi, la Direzione dei lavori ha redatto apposita perizia di variante, la quale prevede una diversa tipologia delle fondazioni e l'adeguamento di alcuni particolari costruttivi.*

*I suddetti lavori sono stati ripresi in data 19.12.97 dopo che la Commissione Consultiva Compartimentale ha approvato la perizia nella seduta del 5.2.1997.*

*Contestualmente alla ripresa dei lavori sono stati consegnati i maggiori lavori sotto riserva di legge; l'ultimazione degli stessi è prevista entro il 21.10.1997.*

*Per quanto riguarda l'aspetto della sicurezza del cantiere, l'ANAS precisa che, durante la sospensione dei lavori, la responsabilità della posa in opera della segnaletica e la relativa conservazione è della stessa Impresa esecutrice dei lavori: dopo la ripresa dei lavori l'Impresa esecutrice DEMACO S.r.l., è stata interessata affinché venga integrata, laddove carente, la prescritta segnaletica di cantiere e ne venga assicurata la conservazione ed efficienza.*

*Comunque, l'ANAS fa presente che il tratto di S.S. 18 dir., che sottende il cantiere, è stato interdetto al traffico dal 20.1.1995 ed il percorso alternativo, costituito da una vicina strada provinciale risulta sufficientemente segnalato.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**GAZZILLI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

Santa Maria Capua Vetere (Caserta) è lambita dall'autostrada Milano-Napoli alla quale, allo stato, è possibile accedere attraverso il casello di Capua ovvero attraverso quello di Caserta Nord; •

i caselli suddetti sono piuttosto distanti dal centro abitato di Santa Maria Capua Vetere e comunque sono raggiungibili solo seguendo strade intasate da intenso traffico in tutte le ore del giorno;

il disagio dei cittadini sammaritani, perciò, non è revocabile in dubbio;

da tempo risulta realizzato un casello (con relativi svincoli) destinato a servire la città di Santa Maria Capua Vetere;

tale casello, tuttavia, sinora non è stato aperto al pubblico per ragioni che non è dato comprendere —:

se quanto sopra sia a conoscenza del Governo;

quali urgenti provvedimenti si intendano adottare per consentire alla cittadinanza sammaritana di fruire del nuovo casello ed evitare l'inutile degrado di tante dispendiose opere. (4-06123)

**RISPOSTA.** — *In merito all'interrogazione in oggetto l'Ente Nazionale per le Strade con nota prot. 488 del 3 aprile 1997, riferisce quanto comunicato dalla Società Concessionaria Autostrade SpA.*

*Per quanto concerne la realizzazione del casello autostradale di Santa Maria Capua Vetere, compresa nell'ambito dei lavori di ampliamento a tre corsie del tratto di A1 Capua-Caserta è stato stipulato il 4.1.91 un atto convenzionale tra il Comune di Santa Maria C. V. e la Società Autostrade S.p.A. in base al quale il Comune stesso si è accollato parte degli oneri di costruzione.*

*I lavori realizzati sono stati: le rampe, il cavalcavia e parte dell'asta di raccordo con il piazzale della stazione. Successivamente gli stessi sono stati sospesi per non contrastare con la realizzazione della Tangenziale di Caserta, prevista nella stessa zona nonché per il contemporaneo intervento della Legge 109/1994 che, fissando nuove disposizioni per la progettazione di varianti progettuali, imponeva aggiornamenti progettuali.*

*Pertanto, al fine di evitare la corresponsione di somme di indennizzo al raggruppamento di imprese, affidatario dei lavori, la Società concessionaria ha deciso di rescindere il contratto e ha inoltre aperto un contenzioso con il Comune di Santa Maria C. V.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**GRAMAZIO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e*

*dell'industria, commercio ed artigianato.* — Per sapere — premesso che:

*il dottor Giorgio Rocco nei giorni scorsi si è dimesso dalla carica di membro del collegio sindacale dell'Ente nazionale idrocarburi in seguito alla pubblicazione dei verbali delle intercettazioni tra il banchiere Francesco Pacini Battaglia e l'onorevole Emo Danesi, nelle quali il nome del dottor Rocco è più volte chiamato in causa per vicende che riguardano il gruppo petrolifero di Stato —:*

*per quali motivi il Governo non sia tempestivamente intervenuto per sospendere il dottor Rocco dai due incarichi che ancora ricopre in società a capitale pubblico. Il dottor Rocco infatti è presidente del collegio sindacale dell'Istituto nazionale delle assicurazioni e membro del consiglio di amministrazione della Banca nazionale del lavoro, in cui siede anche nel comitato esecutivo;*

*per quali meriti siano stati conferiti tali incarichi al dottor Rocco.* (4-03733)

**RISPOSTA.** — *Nel rispondere all'interrogazione indicata in oggetto, si fa preliminarmente presente che la nomina degli amministratori delle banche è rimessa ai rispettivi organi assembleari, fermo restando il rispetto delle disposizioni in materia di requisiti di professionalità e di onorabilità degli esponenti aziendali previsti dal testo unico bancario.*

*Su un piano generale va, altresì, precisato che l'articolo 9 della legge n. 197 del 1991 prevede che la sospensione delle cariche amministrative, sindacali o di direzione presso banche, deve essere dichiarata dal Consiglio di amministrazione a seguito di una sentenza di condanna in primo grado. In proposito, la Banca d'Italia, nell'agosto del 1993, coerentemente agli orientamenti manifestati dal CICR, espresse l'avviso, nel caso in cui l'esponente bancario sia raggiunto da un'informazione di garanzia, che lo stesso porti a conoscenza del Consiglio di amministrazione tale circostanza, atteso che la situazione può avere rilievo*

*nell'ambito del rapporto fiduciario esistente con l'ente di appartenenza.*

*In particolare, per quanto concerne il caso segnalato, la Banca d'Italia ha precisato che il dottor Rocco è stato nominato consigliere di amministrazione della BNL dall'assemblea ordinaria del 9 febbraio 1995. Successivamente in data 10 maggio 1996, in sede di rinnovo del Consiglio, il dottor Rocco è stato riconfermato nella carica.*

*La Banca ha, altresì, fatto presente che nella riunione consiliare della BNL del 30 ottobre 1996 è stata portata a conoscenza degli intervenuti una lettera con la quale il dottor Rocco ha reso noto di avere ricevuto un'informazione di garanzia; nell'occasione l'organo amministrativo non ha ravvisato, sulla base di quanto comunicato, elementi tali da configurare l'ipotesi della cessazione del rapporto di fiducia con la banca e nel contempo ha invitato il dottor Rocco a tenere informato il Consiglio sugli eventuali sviluppi della vicenda giudiziaria.*

*Si soggiunge, infine, che in data 24 settembre 1996 il dottor Giorgio Rocco ha rassegnato le dimissioni da sindaco effettivo dell'ENI S.p.A.*

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Pinza.

GRIMALDI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per conoscere — premesso che:

il consiglio regionale della Campania, con deliberazione n. 207 del 26 marzo 1985 approvò, ai sensi dell'articolo 11, comma 18, della legge n. 887 del 1984, il programma di adeguamento del sistema di trasporto intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico, per la cui attuazione i presidenti delle giunte regionali hanno operato, sulla base della legge n. 887 del 1984, come commissari straordinari di Governo, con poteri di deroga alle disposizioni di legge;

con ordinanza n. 1232 del 1987 il commissario straordinario di governo, Antonio Fantini, affidò, in concessione, l'esecuzione delle opere di sistemazione viaria

dell'area flegrea e tale concessione fu disciplinata dalle convenzioni n. 763 rep. del 1° dicembre 1987, 9 rep. del 3 maggio 1990 e 17 rep. del 16 novembre 1992;

nell'ambito degli interventi previsti è stato realizzato un tunnel lungo 812 metri sotto il vulcano Monte Nuovo, nel comune di Pozzuoli, che collega la via provinciale Miliscola alla strada statale Domitiana, costato circa 11 miliardi;

tale intervento, denominato n. 6 Quadrivio Arco Felice, fu da apposita commissione collaudato, con relazione n. 108 il 14 gennaio 1994, che espresse nulladimeno all'apertura al traffico di tale tunnel, che avvenne dopo alcuni mesi;

dal giorno dell'apertura del tunnel, che dovrebbe garantire in situazioni straordinarie, in caso di crisi bradisismica, un'evacuazione rapida e sicura, è diventato sede di un'impressionante catena di incidenti gravissimi, alcuni anche mortali;

esistono oggettive condizioni di pericolosità per la sicurezza stradale che non possono essere eliminate solo con la riduzione della velocità a quaranta chilometri orari, così come è segnalato —:

quali motivi abbiano determinato la scelta di quella soluzione tecnica, considerato che si trattò di un intervento progettato ed eseguito con il sistema della concessione;

quali iniziative si intendano adottare per intervenire concretamente per attuare tutte le possibili soluzioni strutturali al fine di rendere sicuro il tunnel e salvaguardare l'incolumità delle persone. (4-04076)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione indicata in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente che la questione evidenziata nell'atto ispettivo esula dalla competenza dell'Ente in quanto i lavori di sistemazione dell'area Flegrea sono stati eseguiti nel Comune di Pozzuoli, a cura del Commissario Straordinario di Governo presso la Regione Campania.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

JERVOLINO RUSSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi a Napoli in via Zanfagna si è aperta una nuova voragine, che ha trascinato fango e detriti, ha ferito una persona di ottantaquattro anni e solo per una serie di fortunate circostanze non ha provocato danni più gravi alle persone e alle cose;

è drammatico il susseguirsi di cedimenti del suolo della città di Napoli (basta ricordare i fatti di Secondigliano e dei Camaldoli) —:

quali provvedimenti il Governo intenda adottare per portare a compimento un completo ed attento monitoraggio del suolo della città, che permetta di individuare tutte le situazioni di dissesto e di intervenire su di esse, prevenendo il ripetersi di ulteriori drammatici avvenimenti;

quali interventi intenda realizzare con urgenza per far fronte allo stato di pericolo in cui versano molti edifici del comune di Napoli, abitati da centinaia di famiglie che vivono in una situazione di costante pericolo;

quali provvedimenti intenda adottare perché ai cittadini di queste zone siano garantiti in ogni circostanza i servizi essenziali di rifornimento d'acqua e di energia;

quali immediate decisioni e quali interventi il Governo abbia deciso in particolare di assumere per ridare sicurezza ai cittadini del quartiere di Fuorigrotta, che abitano nella zona vicina a quella dove si è verificata la frana e che vivono attualmente in uno stato di comprensibile preoccupazione ed allarme. (4-06901)

RISPOSTA. — *Si risponde alla interrogazione indicata in oggetto con la quale si chiedono interventi del Governo per superare la grave crisi che si è determinata nel sottosuolo della città di Napoli a seguito dei ripetuti sprofondamenti e voragini verificatisi.*

*A tale proposito, come avevo peraltro già assicurato alla Camera dei Deputati nel corso della audizione sulle calamità naturali verificatesi in Campania svoltasi il giorno 21 gennaio decorso, il Governo ha mantenuto l'impegno assunto relativo alla adozione di provvedimenti necessari ad affrontare le varie situazioni determinatesi nella regione Campania e per il sottosuolo della città di Napoli.*

*Infatti, dopo la preliminare dichiarazione dello stato di emergenza nella regione Campania adottata con D.P.C.M. in data 17 gennaio 1997, è stata emanata dal Ministro dell'Interno delegato per il coordinamento della protezione civile l'ordinanza n. 2509 in data 22 febbraio 1997 recante: « Interventi di emergenza connessi al consolidamento del sottosuolo della città di Napoli, ivi compresi quelli relativi ai dissesti idrogeologici verificatisi o aggravatisi a seguito degli eventi alluvionali dei mesi di novembre e dicembre 1996 e gennaio 1997 ».*

*L'ordinanza prevede la nomina del Sindaco di Napoli a commissario delegato per l'attuazione degli interventi di emergenza nella città.*

*Il Commissario, avvalendosi di un Comitato tecnico all'uopo costituito, provvede, previo esame dei progetti esecutivi esistenti e valutandone la validità tecnica, la economicità, la priorità e l'urgenza, alla individuazione degli interventi per i quali è possibile un rapido affidamento dei lavori. Provvede, altresì, ad avviare la progettazione di ulteriori interventi di emergenza urgenti ed indispensabili per eliminare situazioni di pericolo incombente dovute a situazioni di instabilità del sottosuolo e dei versanti.*

*Il Commissario ha, inoltre, il compito di far redigere al Comitato tecnico una indagine, generale e sistematica tendente ad accertare lo stato del dissesto nel sottosuolo e nei versanti della città di Napoli individuando un quadro organico e razionale degli interventi da progettare secondo criteri di priorità connessi al rischio.*

*Per l'attuazione dei predetti interventi è stata assegnata al Commissario la somma complessiva di 35 miliardi.*

*Per l'esame dei progetti ed ai fini dello snellimento delle procedure egli indice una*

*conferenza di servizi alla quale sono invitati e tenuti a partecipare tutti i soggetti abilitati ad esprimere pareri, nulla osta e visti sui progetti stessi affinché, una volta approvati, i lavori possono essere immediatamente appaltati.*

Il Sottosegretario di Stato per la protezione civile: Barberi.

LOSURDO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei beni culturali e ambientali, con incarico per lo spettacolo e lo sport. — Per sapere — premesso che:*

nel settembre 1993, nell'autunno 1994 e durante le recenti piogge del novembre 1996, il fiume Ticino ha esondato lungo la riva sinistra nel tratto compreso tra la Casa sul Fiume e le Case Nuove di San Lanfranco in Pavia;

tali esondazioni sono provocate da giacimenti di sabbia lungo la sponda destra del fiume Ticino che provocano, soprattutto in occasione delle piene del fiume, grosse erosioni lungo la sponda sinistra, che ad oggi risulta rientrata, nella località su indicata, di circa ottanta metri, ed ormai la linea dell'acqua si trova a pochissimi metri dalla antica e storica chiesa di San Lanfranco;

durante questo periodo il consiglio di quartiere di Pavia ovest ed il Comitato per la difesa dell'ambiente hanno ripetutamente sollecitato la prefettura e gli uffici competenti del genio civile del Magistrato del Po nonché il presidente del parco del Ticino ed il sindaco di Pavia perché fossero attivate sollecitamente tutte le procedure al fine di bloccare le incontenibili erosioni della sponda sinistra del Ticino; nonostante ripetuti interventi del prefetto, che organizzava riunioni in prefettura tra tutti gli uffici competenti, nulla sino ad oggi di fattivo e di concreto si è prodotto, e pertanto permane incombente il pericolo che le prossime piene del fiume vadano ad erodere ulteriormente la sponda sinistra del Ticino, mettendo in pericolo l'incolumità delle persone, la struttura di abita-

zioni della periferia di Pavia nonché della antica chiesa di San Lanfranco —:

quali iniziative intendano prendere con ogni sollecitudine perché vengano adottate immediatamente tutte le necessarie ed idonee misure di sistemazione delle sponde del fiume Ticino nella località suddetta, al fine di evitare danni irreparabili tanto alle persone quanto alle abitazioni e ad una pregevole testimonianza del patrimonio artistico di Pavia. (4-05799)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione indicata in oggetto l'Ufficio Operativo di Pavia del Magistrato per il Po ha comunicato che per la sistemazione della sponda destra del Fiume Ticino sono previsti due interventi di cui alle perizie n. 2857 del 12.7.1996 (PV-E-1007) e n. 2858 del 15.7.96 (PV-E-1008).*

*Il predetto Ufficio ha fatto presente che i lavori di cui alla perizia 2858, riguardanti la ricarica difesa esistente in località Cascina Brunoria in comune di Pavia, in data 22.1.1997, a seguito di licitazione privata, sono stati affidati all'impresa vincitrice della gara che provvederà all'esecuzione. Anche i lavori di cui alla perizia n. 2857 in data 19.2.97 sono stati affidati.*

*I due interventi sopracitati serviranno parzialmente alla risoluzione del problema posto nell'atto ispettivo, in quanto un intervento più specifico a protezione della sponda in erosione, in sinistra del fiume Ticino in località San Lanfranco è di competenza della Regione Lombardia - Genio Civile di Pavia, che, da quanto risulta, ha attuato un intervento di consolidamento atto a risolvere il problema.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

LUCCHESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere:*

se intendano dare certezza che entro il 2000 sarà completamente ricostruita la valle del Belice, colpita dal terremoto di ben ventinove anni or sono;

se siano al corrente dell'umore e del giusto risentimento della gente del luogo, che si è vista totalmente abbandonata dallo Stato, ed in particolare della rabbia di chi ancora è costretto a vivere in baracche fatiscenti;

come si possa giustificare che nel Friuli si siano spesi diciottomila miliardi, mentre per la valle del Belice solo duemilacinquecento, mentre basterebbero soltanto tremila miliardi per completare le opere di ricostruzione;

se intendano dare fondate assicurazioni che si inizi l'opera di completamento dei lavori con i finanziamenti necessari.

(4-06641)

**RISPOSTA.** — *In risposta all'interrogazione in oggetto si rappresenta che la nuova legge finanziaria ha previsto, nell'ambito delle risorse che si renderanno disponibili per interventi nelle aree depresse la destinazione da parte del CIPE di lire 300 miliardi nel triennio 1997/1999 per il finanziamento degli interventi di cui all'articolo 17 comma 5 della legge 11/03/88, n. 67, al fine di « consentire il completamento degli interventi a carico dello Stato e per la ricostruzione e riparazione edilizia da parte dei privati con il contributo dello Stato nelle zone del Belice colpite dal terremoto del 1968 ».*

*Inoltre, in adesione alla richiesta di questa Amministrazione, è stata inserita nella finanziaria 1997 la cifra di 100 miliardi, 50 miliardi per il 1998 e altrettanti per il 1999, per interventi straordinari per la ricostruzione delle zone terremotate della Campania, della Basilicata e del Belice.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**MARENGO.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e di grazia e giustizia.*  
— Per sapere — premesso che:

a seguito dell'articolo 9 del decreto-legge n. 193 del 26 maggio 1995, più volte reiterato ed infine decaduto perché non convertito in legge, l'Anas veniva autorizzato all'assunzione con procedura abbreviata di dieci funzionari amministrativi, di

quindici dirigenti amministrativi e di venticinque dirigenti tecnici e venti funzionari tecnici;

con circolare n. 398 del 13 gennaio 1996, a firma dell'amministratore dell'ente, veniva avviata la procedura concorsuale riservata al personale dipendente, mentre veniva avviata a mezzo avviso pubblico la procedura concorsuale per i candidati esterni all'ente, il tutto per complessivi dieci posti di funzionario amministrativo e per quindici funzionari tecnici;

risulterebbero essere già stati individuati i candidati risultati vincitori dei concorsi (peraltro banditi ancora in vigore del regime pubblicistico del rapporto di impiego), nonostante molti candidati non siano stati convocati a sostenere alcuna prova o selezione, né tantomeno agli stessi sia stato notificato atto di esclusione e poichè tale procedura ingenera forti perplessità sotto il profilo della legittimità visto l'evidente contrasto con la vigente normativa sia in tema di accesso, sia in tema di predeterminazione dei criteri di valutazione dei candidati;

va considerata la palese anomalia delle procedure concorsuali che hanno indotto l'Anas ad assumere in violazione di norme di legge e comunque dei diritti soggettivi di tutti i concorrenti esclusi, senza valutazione e senza rendere noti i criteri di selezione dei candidati —:

quali iniziative intendano predisporre affinché vengano esperite le opportune indagini su tutte le assunzioni effettuate dall'Anas nel corso del 1996. (4-07058)

**RISPOSTA.** — *Con riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade rappresenta che, nel corso della precedente gestione, non sono state sufficientemente curate le problematiche connesse alle risorse umane e che è, quindi, mancata qualsiasi programmazione della politica di Amministrazione del personale.*

*Dal 1980 non sono più stati banditi concorsi per Funzionario, in tal modo, si è prodotta una grave carenza interna di figure professionali proprie dell'area quadri, tanto*

per il profilo tecnico che per quello amministrativo, aggravata dalla mancata conversione in legge del decreto-legge n. 193 del 26.5.95, decaduto il 26.7.95, che autorizzava l'ANAS ad assumere con procedura abbreviata un determinato numero di funzionari.

Quindi, a causa di questa disagiata carenza di personale qualificato, nel gennaio 1996, è stato deciso di affidare ad una società specializzata nel campo specifico una selezione mediante la pubblicazione, di apposito avviso su alcuni dei quotidiani a maggiore tiratura nazionale.

Alla selezione sono stati ammessi anche candidati interni, in possesso dei requisiti richiesti. La selezione è stata avviata nel momento in cui l'ANAS, trasformata in Ente pubblico economico, non era soggetta al regime pubblicistico del rapporto di impiego, nel periodo in cui il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS aveva già approvato i regolamenti previsti dal decreto-legge istitutivo dell'Ente e nell'imminenza della stipulazione del primo C.C.N.L. avvenuta il 18.4.1996.

La procedura di selezione è stata curata in tutti i suoi aspetti da una società specializzata incaricata che, sulla base delle esigenze rappresentate dall'Ente, ha essa stessa provveduto alla ricezione delle domande, alla scelta e convocazione dei candidati e, soprattutto, alla formulazione del giudizio finale.

Soltanto il 22.5.1996 gli elaborati predisposti dalla società sono stati esaminati dall'Ente in vista delle eventuali assunzioni e, successivamente, nel luglio 1996, nella impellenza di organizzazione degli uffici, è stata disposta l'assunzione di 10 funzionari amministrativi e 15 tecnici.

Alla luce di quanto sopra detto l'ANAS ritiene di aver seguito una procedura regolare per le assunzioni, tenuto conto che l'iter procedurale della selezione si è perfezionato nella fase di passaggio dell'Ente al regime privatistico.

Ciò ha consentito all'Ente di poter disporre in tempi brevi di un sufficiente, pur se limitato, quantitativo di personale altamente selezionato e motivato, nel rispetto di oggettivi criteri di professionalità e traspa-

renza, attesa l'assoluta estraneità dell'ente medesimo nelle procedure seguite per la selezione.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MARTINAT. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

le opere per la messa in sicurezza del bacino del Tanaro contenute nel progetto preliminare, quanto alla progettazione delle arginature di grande dimensione arretrate rispetto alle sponde fluviali, ad avviso dell'interrogante risultano essere:

a) devastanti dal lato ambientale, in quanto il territorio della Valle Tanaro compreso fra due sistemi collinari ha una conformazione di pendenza naturale e continua verso il fiume che mai nessuno ha osato interrompere;

b) inutili, nel momento in cui si adottasse la soluzione di abbattere il livello della piena con un contenimento in alveo opportunamente allargato e ripulito dagli immensi depositi ghiaiosi e limoidi attualmente presenti che costituiscono la più significativa interferenza al normale deflusso;

c) pericolose, poiché se eseguite in alternativa al recupero di sezione fluviale in alveo, legittimano l'innalzamento del livello di piena, con situazioni di rischio catastrofico per le zone abitate situate all'esterno, ma su quote altimetriche pari alle attuali sponde, e situazioni di allagamento garantito a quelle realtà comprese fra i due argini;

d) discriminanti, in quanto sanciscono in modo definitivo ed irreversibile l'appartenenza all'arca fluviale di quelle realtà agricole, artigianali industriali o abitative in ambiente rurale recuperato nel tentativo inutile e pericoloso di difendere le realtà a monte: tornando al tema ambientale, non si può non prevedere una inevitabile agonia dei territori compresi fra i due argini, con abbandono e conseguente degrado;

e) disumane, poiché pongono gli abitanti della fascia interna agli argini (che sono quelli già più duramente colpiti nel novembre 1994) in uno stato di pericolo ad ogni minimo accenno di piena e di fatto in uno stato di angoscia incompatibile con il concetto stesso di vita;

f) disoneste nei confronti della comunità, per l'alto costo di realizzazione, mentre il disalveo ha costi molto più contenuti ed in taluni casi, affidato ad imprese estrattive potrebbe avere un costo zero;

g) disoneste nel caso di Asti in quanto sollecitate dalla amministrazione comunale con il solo intento di mettere in sicurezza formale (articolo 9-bis della legge regionale n. 56 del 1977) aree allagate, ma destinate ad edificazione pubblica dal piano regolatore: questa affermazione è suffragata dal fatto che l'amministrazione comunale nella primavera scorsa aveva redatto una variante al (PRG) resasi necessaria a seguito dell'evento alluvionale che, anticipando le opere di cui trattando, attualmente prevedeva « opere di difesa di competenza comunale » ovvero arginature a perimetro di zone edificande —:

se non ritenga che il progetto dovrebbe:

1) prevedere come contenere il rigurgito fognario;

2) non ostacolare il normale deflusso della rete idrografica minore;

3) garantire la sicurezza totale a tutti i cittadini;

4) definire prioritariamente e dettagliatamente il risarcimento o la ricollocazione di insediamenti racchiusi all'interno dell'arginatura. (4-05794)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, il Magistrato per il Po di Parma ha precisato che gli interventi per la sistemazione delle fasce fluviali del Tanaro rientrano nella sfera di competenza dell'Autorità di Bacino del fiume Po, in quanto fanno parte della pianificazione territoriale.*

*I progetti preliminari redatti dal Prof. Pezzoli, ordinario di idraulica all'Università di Torino, sono stati invece commissionati dal Magistrato per il Po, che non solo ha ritenuto indispensabili le arginature « arretrate rispetto alle sponde fluviali », ma le ha reputate idonee a contenere la piena duecentennale così come previsto nella stesura del Piano di Bacino predisposto dall'Autorità competente ed approvato dal Comitato Istituzionale.*

*Dette arginature riguardano esclusivamente la difesa di abitati e non possono certamente riguardare singole abitazioni che si trovano comprese tra le sponde fluviali e la delimitazione delle fasce fluviali. In relazione al punto a) dell'interrogazione, il predetto Istituto ha comunicato che progetti esecutivi terranno conto dello smaltimento delle acque provenienti da monte, mentre per il punto b) ha rilevato che non è possibile dal punto di vista idraulico convogliare tutte le acque in alveo, allargando lo stesso per ovvi motivi tecnici che devono tenere conto anche delle portate di magra e di morbida durante le quali potrebbero accumularsi ancora di più i depositi ghiaiosi attualmente presenti, oltre che smaltire a valle portate non compatibili con il regime idraulico del fiume Po.*

*A parere del Magistrato dette arginature non sono pericolose in quanto proteggono gli abitati per piene catastrofiche ossia per portate superiori ai 200 anni; non sono discriminanti in quanto le piene devono esondare in zone apposite e quindi dette zone devono essere ben definite, così come del resto fa lo strumento pianificatorio, onde evitare che altre possibili catastrofi, simili a quelle verificatesi nella recente alluvione del 1994, possano verificarsi.*

*Il predetto Istituto ha anche evidenziato la necessità che le abitazioni che si trovano nella fascia di rispetto dovranno avere le caratteristiche che saranno individuate dalle Regioni competenti per territorio e che, come già avvenuto per alcuni insediamenti dopo l'alluvione del 1994, dovranno essere previste possibilità di risarcimento e la ricollocazione degli insediamenti racchiusi all'interno dell'arginatura.*

*Ha anche assicurato che, per la realizzazione degli argini, il costo relativo non è molto alto, dato che per la costruzione degli stessi è previsto il reperimento del materiale dai disalvei.*

*Ha escluso, comunque, che le opere in progetto possano costituire ostacolo al normale deflusso delle acque della rete idrografica minore, in quanto detta problematica viene affrontata nella redazione dei progetti esecutivi e garantiscono la sicurezza agli abitati da eventi alluvionali duecentenali.*

*Il Magistrato ha, infine, fatto presente che il problema del rigurgito delle fogne non rientra nelle proprie competenze, bensì in quelle dell'Amministrazione locale interessata.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MARTINAT. — *Ai Ministro dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

lo stato di grave pericolo per la pubblica incolumità nel tratto della strada statale n. 145 « Sorrentina » fra Castellammare di Stabia e Vico Equense, ove si è manifestato l'evento calamitoso, era noto da più di un decennio all'Anas ed a tutte le amministrazioni interessate, oltre che essere stato oggetto di studi e di ricerche anche della stessa università di Napoli, per precedenti e gravi dissesti già manifestatisi;

è in atto, con lavori di fatto sospesi da più anni, un cantiere connesso ad un appalto Anas, avente per oggetto una variante in galleria alla strada statale n. 145 « Sorrentina » nel tratto che risulta anch'esso originante problematiche tecniche e geotecniche connesse anche alla presenza della galleria a servizio della ferrovia circumvesuviana —:

quali siano stati da parte dell'Anas i provvedimenti adottati per garantire sulla sede attuale della strada statale le necessarie condizioni di sicurezza per l'utenza;

quale sia la situazione e lo stato dei lavori della costruenda variante alla strada statale n. 145;

se siano stati eseguiti per tale variante i dovuti studi geologico-geotecnici, viste le caratteristiche del contesto da parte dell'Anas, prima di procedere all'appalto dei lavori;

quale sia la situazione contrattuale di detto appalto, antecedente al 1994, per il quale sono certamente in essere le consuete condizioni di grave contenzioso tra impresa ed Anas, con aggravii fortissimi di costo rispetto a quelli preventivati;

nel caso in cui, nell'ambito dell'approfondimento di tale argomento, emergano per il vertice dell'Anas responsabilità riconducibili alla fattispecie dell'omissione di atti di ufficio, con l'aggravante dovuta ai casi di mortalità disgraziatamente verificatisi, quali conseguenti iniziative intendono adottare;

se queste situazioni, associate ad altre purtroppo manifestatisi, non motivino l'istituzione di una commissione di inchiesta sull'operato dell'amministratore dell'ente, esteso agli specifici responsabili periferici. (4-06686)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente di avere in gestione il solo demanio stradale e di provvedere alla ordinaria manutenzione dello stesso.*

*Pertanto eventuali notizie sullo stato di pericolosità che incombe sulla statale 145 debbono essere portate a conoscenza dell'ANAS dai soggetti giuridici proposti al controllo del territorio: in particolare dal proprietario ovvero dalla Regione attraverso la Comunità Montana e la Forestale.*

*Per quanto riguarda i ritardi nella realizzazione della galleria tra i km. 11+600 e 14+000 l'Ente fa presente che gli stessi sono attribuibili a tre fatti:*

1) *contenzioso instauratosi tra la Soc. Scario Terme e l'ANAS al momento dello scavo del tunnel nell'omonima località;*

2) *sequestro del cantiere disposto dal Tribunale di Torre Annunziata per pretesa*

manca di licenza edile ed autorizzazione del Comune di Vico Equense, per i lavori della galleria;

3) interferenze tra la galleria in costruzione e quella vesuviana che corre in prossimità della galleria stradale.

Per quanto riguarda il primo punto il TAR della Campania ha riconosciuto le ragioni dell'ANAS.

In ordine al secondo punto la Cassazione ha rigettato le conclusioni del magistrato del Tribunale disponendo il dissequestro del cantiere « ad horas ». In merito al terzo punto sono in corso rapporti con la Vesuviana per trovare soluzioni che consentano una rapida ripresa dei lavori del tunnel stradale.

Dopo l'evento franoso i tecnici del Genio Civile, della Protezione Civile, dell'ANAS e quelli nominati dal Tribunale di Torre Annunziata, che ha disposto una perizia tecnica, hanno concordato, in attesa che la Regione intervenga con un massiccio intervento di bonifica idrogeologica di tutta l'area, che fosse necessaria la costruzione di una breve galleria artificiale a piede frana per garantire la viabilità.

La galleria è in corso di esecuzione a cura e spese del Genio Civile Regionale come stabilito nella « Conferenza dei Servizi » tenutasi il 30.1.1997 presso la Regione Campania.

I lavori di realizzazione della galleria sono stati ultimati con conseguente riapertura al traffico in data 28.2.1997.

Gli elaborati tecnici del progetto ANAS della galleria da realizzare tra il km. 11+600 e 14+000, compresa la relazione geologica furono sottoposti all'esame del Consiglio di Amministrazione dell'Ente.

È stato precisato, infine, che i lavori della galleria, in costruzione da parte dell'ANAS, non hanno determinato in alcun modo la frana del 10.1.97, in quanto l'evento franoso si è verificato a quota 450 metri sul l.m., mentre la galleria in questione è situata a quota inferiore (50 metri sul l.m.).

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MARTINAT. — Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno. — Per sapere — premesso che:

la strada statale n. 8 (« Via del Mare ») e la strada statale n. 8-bis (via Ostiense), che alla data del 28 gennaio 1997 risultano interrotte, sono di rilevantissima importanza per il collegamento tra l'abitato di Ostia lido e Roma, con volumi di traffico dell'ordine dei quarantamila veicoli al giorno;

la situazione di pericolo evidenziatasi risulta essere stata riscontrata casualmente, in quanto le opere d'arte interessate sono state sottoposte alle verifiche ed ai controlli ordinari periodici e sistematici previsti dalla normativa, dalle circolari ministeriali e dal senso di responsabilità che la situazione richiede;

la condizione dei luoghi evidenzia uno stato di abbandono delle opere, senza alcuna traccia di camminamenti preesistenti od accorgimenti di altro tipo, atti a consentire il suddetto controllo manutentivo —:

quale sia stato l'ultimo intervento di controllo effettuato dai responsabili della sezione e dal reparto compartimentale, vista la natura del danno certamente non improvviso né realizzatosi in un solo episodio;

se non ritengano che per tali situazioni sussistano per la dirigenza centrale e compartimentale Anas situazioni configuranti l'omissione di atti di ufficio e, in caso positivo, quali doverose, conseguenti iniziative intendano assumere;

se non ritengano che per tali iniziative assunte, l'Anas ed il suo vertice non dimostrino inadeguatezza tecnica e decisionale. (4-06983)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che la voragine formatasi in corrispondenza delle due Strade Statali, n. 8 Via del Mare e n. 8/bis Via Ostiense, ha avuto origine dalla concomitanza di più fattori quali le eccezionali precipitazioni at-

*mosferiche di quei giorni, la piena del fiume Tevere immediatamente a valle delle due statali, unitamente allo scarico del fosso fognante dell'area di Spinaceto.*

*Al fine di ripristinare nel minor tempo possibile il transito lungo tali tratti, sono state montate due strutture di ponte Bailey. Nonostante l'efficacia della soluzione approntata, quest'opera non è da ritenersi definitiva; infatti per ristabilire il transito lungo la statale in questione, sono stati redatti due progetti di impalcato in cemento armato precompresso fondati su pali.*

*Il primo, riguardante la S.S. 8/bis Via Ostiense, è stato subito appaltato perché individuato come lavoro di somma urgenza. L'impresa esecutrice, che ha ricevuto la consegna dei lavori il 3 febbraio ha già ultimato l'opera.*

*Per quanto riguarda i lavori relativi al secondo progetto, Statale n. 8 Via del Mare, è stata adottata la procedura accelerata d'appalto, licitazione privata, permettendo così al Compartimento della Viabilità per il Lazio di esperire la gara il 5 marzo u.s.*

*I lavori, relativi alla gara di cui sopra, sono stati vinti dalla Sacomer srl. Detta Impresa ha ricevuto in consegna i lavori.*

*Dall'avvio dei lavori, che comporteranno innanzitutto, dopo la riapertura al transito della S.S. n. 8/bis, lo smontaggio dei ponti Bailey, sono previsti 60 giorni utili per la loro l'ultimazione.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MARTINAT e MENIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

per la gara esperita dall'amministrazione comunale di Trieste relativa alla progettazione del secondo lotto - secondo stralcio della grande viabilità di Trieste, risulta essere stata adottata una procedura di affidamento oggettivamente anomala, con criteri e principi non rispondenti alle normative vigenti ed ai criteri della trasparenza di cui alla direttiva CEE 92/50, relativa alle prestazioni di servizi, ed ai disposti delle leggi n. 109 e n. 216 disciplinanti il settore degli appalti pubblici;

sono stati assunti come criteri di aggiudicazione tutta una serie di parametri, sostanzialmente immotivati dalla natura del lavoro, finalizzati più a privilegiare il « merito tecnico » dei concorrenti che una valutazione economica e finanziaria del servizio offerto, operando con criteri prevalentemente discrezionali e non oggettivi;

è stata data una ridottissima valenza al costo del servizio di ingegneria richiesto (trattasi di un onorario superiore ai cinque miliardi), privilegiando una serie di criteri legati ai *curriculum* ed alle tempistiche, con la evidente finalità, ad avviso degli interroganti, di aggiudicare alla società « Autovie Servizi spa » il suddetto incarico;

tale chiara finalità è emersa dalle risultanze delle diverse sedute delle commissioni, ed in particolare di quelle dell'ultima seduta pubblica del 19 febbraio 1997, in cui tutte e tre le società private, risultate con punteggio migliore rispetto ad « Autovie Servizi spa », sono state deliberatamente escluse, con motivazioni ingiustificate sia dal punto di vista amministrativo che legale —:

se intenda accertare la validità e la correttezza delle procedure adottate per l'affidamento di un incarico professionale di tale entità e di tale significato, non solo a livello comunale, ma nazionale;

per quali motivazioni non sia stato assunto nella suddetta gara, a parità di qualità di servizio, il valore economico dell'offerta;

se non sussistano i presupposti per sospendere l'aggiudicazione alla società « Autovie Servizi spa » che peraltro risulta essere partecipata dalla stessa regione Friuli-Venezia Giulia, costituendo questi elementi di anomalia e di evidente trattativa della gara esperita;

quali siano le oggettive motivazioni che abbiano consentito di escludere tre società sulle quattro società prescelte per presentare l'offerta, risultando tutte e tre le suddette società di acclamata e conosciuta serietà professionale, di adeguata solidità economica e finanziaria, e con

*curriculum* ampiamente equivalenti a quelli della società immotivatamente prescelta. (4-08000)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in oggetto, concernente l'iter procedurale seguito per l'affidamento dei lavori relativi al 2° lotto - 2° stralcio della grande viabilità di Trieste, l'Ente Nazionale per le Strade rende noto che la Commissione giudicatrice del concorso di progettazione dei lavori di cui sopra, è stata istituita dall'Amministrazione Comunale di Trieste.*

*Pertanto, su tale Commissione, l'ANAS non ha alcuna competenza.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MASSA, CHIAMPARINO e SOAVE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri, del tesoro, dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

in data 15 aprile 1994 il Presidente del Consiglio dei ministri, con proprio decreto, di concerto con i Ministri degli esteri, del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente (*Gazzetta Ufficiale* del 20 maggio 1994, n. 116) ha istituito la delegazione italiana della commissione intergovernativa italo-francese per il collegamento Cuneo-Nizza, in applicazione degli accordi intercorsi a Roma, tra il governo italiano e francese, in occasione del *summit* del 26 novembre 1993;

il 29 agosto e il 26 settembre 1994 sono intercorsi gli scambi di note fra i Ministri degli esteri italiano e francese, che hanno ratificato gli accordi intergovernativi del 26 novembre 1993 e la nomina della commissione intergovernativa italo-francese; definitiva ratifica di tali accordi si è avuta in data 28 dicembre 1994, con la pubblicazione sul *Journal Officiel de la Republique Fran*

*Accaise* (decreto presidenziale n. 94/1141) e sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 15 aprile 1995, dello scambio di note di cui sopra;

il 15 gennaio 1996 a Parigi, vi è stata la sottoscrizione di un accordo fra il Ministro *pro tempore* italiano professor Caravale (Trasporti) ed il Ministro francese Pons (Infrastrutture, trasporti, eccetera) per l'estensione dei compiti della commissione intergovernativa e l'estensione dei tempi al 31 dicembre 1996;

il 6 febbraio 1996, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (*Gazzetta Ufficiale* 6 marzo 1996), è stato prorogato il termine assegnato alla delegazione italiana della commissione intergovernativa italo-francese per il collegamento autostradale Cuneo-Nizza per svolgere i propri compiti, previsti dall'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 aprile 1994, con l'estensione dei compiti della commissione medesima e la precisazione che alla delegazione italiana dovevano essere assicurati i mezzi economici necessari;

il 4 aprile 1996 e 20 maggio 1996 c'è stato lo scambio di note fra il Ministro degli esteri francese de Charette ed il Ministro degli esteri italiano *pro tempore* Agnelli, per la ratifica dell'accordo di cui al punto precedente;

nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 aprile 1994, all'articolo 3, è previsto che « Agli oneri derivanti dal funzionamento per la parte italiana della commissione e per l'espletamento degli studi, ciascuna amministrazione provvederà per la parte di propria competenza con le proprie dotazioni di bilancio »;

il 15 gennaio 1995, a Parigi, nell'accordo intercorso fra i Ministri italiano e francese si è, come detto sopra, sollecitata la dotazione dei mezzi economici necessari per il funzionamento della delegazione italiana e per l'espletamento degli studi;

nella consultazione che il consiglio regionale del Piemonte ha indetto nel mese di settembre 1996 sul progetto di legge regionale che prevede interventi per le grandi infrastrutture nel Piemonte sud, le delegazioni italiane e francese della com-

missione intergovernativa hanno ampiamente illustrato il lavoro svolto dalla commissione medesima e dalla delegazione italiana, ancorché non dotata quest'ultima dei necessari mezzi economici;

questo problema è stato ampiamente discusso e dibattuto nel corso dell'incontro — svoltosi a Torino il 1° ottobre 1996 — fra il ministro dei lavori pubblici e la giunta regionale del Piemonte —:

per quali motivi a tutt'oggi non siano stati forniti alla delegazione italiana — attraverso i competenti ministeri — i mezzi economici necessari per il suo funzionamento nell'ambito della commissione e per l'espletamento degli studi nonché per compensare le spese già sostenute da parte francese, per tutta la commissione, sulla base di affidamenti scritti degli allora Ministri dei lavori pubblici (22 marzo 1994, senatore Merloni, e 13 luglio 1994, senatore Radice), nonché dall'amministrazione dell'Anas (dottor D'Angiolino) con lettera del 2 luglio 1994, di cui è stata appaltata, per studi geologici, soltanto una parte, per un miliardo di lire circa sui circa 3,6 previsti;

se il Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con gli altri Ministri competenti, non ritenga opportuno porre rimedio a tale situazione, che impedisce di fatto alla commissione di completare il suo mandato. (4-05283)

**RISPOSTA.** — *In risposta all'interrogazione in oggetto si comunica che questo Dicastero, con direttiva n. 10726/8/48 del 08/11/96, ha disposto che all'onere di lire 5 miliardi, somma necessaria al funzionamento della Delegazione Italiana della Commissione Intergovernativa Italo-Francese per il collegamento Cuneo-Nizza e, per l'espletamento degli studi, provveda l'ANAS con le proprie dotazioni di bilancio per l'anno 1997.*

*A tale proposito l'ANAS ha comunicato di aver preso contatto con il Presidente della suddetta Delegazione affinché sia predisposta una apposita richiesta relativa alle diverse e specifiche prestazioni.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**MASTELLA, BACCINI, SANZA, MARI-NACCI, NOCERA, TASSONE, OSTILLIO e BASTIANONI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

Matera è l'unico capoluogo di provincia non servito da nessuna linea ferroviaria —:

come mai non siano stati ancora completati i lavori sulla strada Bradanica, per il raddoppio della Matera-Altamura e per il raddoppio della strada statale 106 Ionica nel tratto lucano;

quali provvedimenti intenda prendere e come intenda intervenire al fine di definire al più presto il completamento dei suddetti lavori, utili al servizio di migliaia di cittadini delle zone non servite da nessun'altra via di comunicazione. (4-06468)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato quanto segue.*

#### COLLEGAMENTO ALTAMURA-MATERA

*Il progetto di adeguamento alla Sez. III delle nome CNR del collegamento Altamura-Matera, SS. 99, è da tempo inserito nei piani ANAS e si compone di tre lotti (ricadenti in territorio pugliese e lucano) ed in particolare:*

*lotto I, dal Km. 85+500 al Km. 81+300 della SS. 96 (fino all'innesto con la SS. 99);*

*lotto II dal km. 81+300 della SS. 96 al km. 10+150 della Statale 99;*

*lotto III, dal Km. 10+150 della SS. 99 all'innesto con la Statale 7.*

*Per i suddetti lotti il Compartimento di Bari ha già avviato le procedure per ottenere i pareri urbanistici preliminari all'appalto dei lavori.*

*L'adeguamento dell'itinerario Altamura-Matera alle tipologie innanzi dette, secondo il dettato legislativo, impone la realizzazione dell'istruttoria di V.I.A. per la quale occorre la predisposizione di un progetto comprensivo di studio ambientale che il Compartimento intende avviare a breve.*

**ITINERARIO BRADANICO-SALENTINO**

*Nel tratto lucano sono ancora da eseguire due lotti, mentre un altro, che è in via di ultimazione, si ritiene possa essere aperto al transito nel corrente anno.*

*Oltre ai due lotti del tratto lucano sono da eseguire alcuni lotti ricadenti nella Regione Puglia.*

*I lotti lucani, ricadenti nella Provincia di Matera, vengono denominati di « Santa Maria D'Irsi » e della « Martella ». Di entrambi sono in corso le progettazioni; quello denominato « S. Maria D'Irsi » sarà portato a termine entro il corrente anno ed il relativo finanziamento è stato previsto nel presente esercizio (Piano Triennale 97-99 di prossima definizione).*

**S.S. n.106 « JONICA »**

*Con un progetto di massima il tratto lucano della SS. 106 è stato suddiviso in nove lotti. Sono stati aperti al traffico il 5° ed il 6°, il 7° lotto è in avanzata fase di progettazione da parte di un professionista incaricato.*

*Il progetto prima dell'appalto dei relativi lavori, dovrà essere sottoposto ai pareri di competenza.*

*Inoltre sono in corso anche le indagini e i rilievi necessari e propedeutici alla progettazione dell'8° e 9° lotto, mentre per i progetti dei primi quattro lotti (variante di Nora Siri), l'ANAS ritiene che debbano essere studiati con gli Enti locali interessati soluzioni più economiche rispetto a quelle ipotizzate nel progetto di massima.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

*sull'autostrada A4, nel tratto fra Brescia e Bergamo esiste un casello, denominato « Ponte Oglio » (in quanto vicino ad un ponte sul fiume Oglio), che serve il comune di Castelli Calepio (BG) e comuni limitrofi;*

*la denominazione del suddetto casello autostradale non si riferisce ad alcun comune;*

*in provincia di Brescia esiste il comune di Pontoglio;*

*la somiglianza delle denominazioni, evidente nella pronuncia e nelle indicazioni stradali ed autostradali, determina continui disguidi nella spedizione di merce e in genere nei rapporti commerciali, con rilevante disagio sia per le aziende del comune di Pontoglio, che soffrono di ritardi ed errori nella consegna delle forniture, sia per le imprese fornitrici —*

*se, al fine di ovviare ai problemi commerciali accennati in premessa, non intenda modificare la denominazione del casello autostradale in argomento (ad esempio Castelli Calepio), visto che l'indicazione autostradale attuale non indica in realtà alcun comune o località esistente.*

(4-03844)

**RISPOSTA.** — *In risposta all'interrogazione in oggetto la Società Concessionaria dell'A/4, interpellata in merito dall'ANAS, ha fatto presente che la denominazione dei caselli dell'Autostrada Milano-Brescia furono deliberate dal Comitato per la Segnaletica e la Toponomastica nel 1963, il quale decise di conservare i nomi, a suo tempo stabiliti, trattandosi di denominazioni ormai già acquisite dalle Comunità locali.*

*Relativamente alla eventuale modifica della denominazione del casello in questione, si precisa che il citato Comitato riunitosi il 19/09/96 ha riconfermato le deliberazioni del 1963 ribadendo che, « criterio informatore della segnaletica autostradale è quello di servire la generalità degli utenti e non già quello di dare maggiore evidenza a nomi di località che risultano chiaramente indicate nei cartelli di itinerario posti in avvicinamento alle uscite autostradali limitrofe alle suddette località ».*

*Circa i disagi per le aziende operanti nel territorio del Comune di Pontoglio, lamentati nell'atto ispettivo, lo stesso Ente rappresenta che il Comune in questione risulta facilmente raggiungibile sia dal casello di*

*Ponte Oglio che da quello di Palazzolo e che, una eventuale modifica della denominazione del casello, potrebbe generare incertezze e spiacevoli conseguenze per gli utenti sia esteri che nazionali.*

*Si fa presente, infine, che a norma dell'articolo 127 comma 16 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada «con circolare del Ministero dei Lavori Pubblici sono esemplificate le soluzioni segnaletiche di dettaglio per le stazioni autostradali».*

*Poiché la Commissione competente per la segnaletica non ha ancora fissato i criteri relativi non è stato possibile emanare la circolare prevista dal suddetto articolo 127 comma 16.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**MOLINARI.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei beni culturali ed ambientali. — Per sapere — premesso che:*

*la legge 29 luglio 1949, n. 717 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 14 ottobre 1949, n. 237, modificata con legge 3 marzo 1960, n. 337, fa obbligo alle amministrazioni dello Stato, nonché alle regioni, alle province, ai comuni e a tutti gli altri enti pubblici, di destinare una somma non inferiore al due per cento della spesa globale prevista nel progetto tutte le volte che tali enti provvedono alla costruzione di nuovi edifici pubblici e alla ricostruzione di quelli distrutti per causa di guerra;*

*la legge prevede che, in mancanza di tale adempimento, le costruzioni devono essere dichiarate non collaudabili fino a quando gli obblighi di cui sopra non siano stati adempiuti;*

*si verifica che non solo nella regione Basilicata la legge viene regolarmente disattesa ma su tutto il territorio nazionale non vi è alcuna attenzione a che essa venga applicata nelle sue modalità e nella sua interezza;*

*è superfluo ricordare che lo spirito di tale legge non è solo quello di abbellire con opere di arte contemporanea gli edifici in questione, ma soprattutto di dare nel*

*tempo una testimonianza della cultura figurativa e fare delle città che le accolgono veri e propri luoghi d'arte —:*

*quali iniziative intendano assumere i ministri interessati affinché gli uffici periferici regionali, provinciali e comunali dei lavori pubblici e delle sovrintendenze ai beni culturali pongano scrupoloso controllo a che la legge venga applicata, soprattutto all'atto della presentazione del progetto e del collaudo. (4-06281)*

**RISPOSTA.** — *In risposta all'interrogazione in oggetto e per quanto di competenza si riferisce che il Provveditorato alle Opere Pubbliche per la Basilicata ha attivato le procedure Tecnico-Amministrative per la valutazione ed aggiudicazione delle opere artistiche da allocare nelle more dei collaudi definitivi presso i fabbricati a cura dello stesso Provveditorato e che la Direzione Generale dell'Edilizia Statale e Servizi Speciali dello scrivente Ministero provvederà a segnalare ai Provveditorati per le Opere Pubbliche la possibilità di usufruire delle Commissioni già costituite per la scelta delle opere d'arte dei nuovi edifici sedi di servizio per l'Arma dei Carabinieri — ex lege 16/85 —, nonché delle nuove costruzioni penitenziarie — ex lege 887/84 —, al fine di agevolare le procedure perché la legge 03/03/69 n. 237, sull'arte negli edifici pubblici, venga applicata.*

*Il Ministero per Beni Culturali ed Ambientali in ordine alle richieste avanzate dalla S. V. On.le al fine di incentivare l'applicazione della legge, con nota n. 371 del 23/02/97 fatto presente di essersi fatto promotore del disegno di legge concernente «Disposizioni sui beni culturali (A.C. 2600)», nel quale, all'articolo 4, si dettano disposizioni che rivedono la procedura prevista dalla legge con una duplice finalità: semplificare l'individuazione dell'artista chiamato ad eseguire l'opera e favorire ulteriormente la produzione artistica contemporanea.*

*Per quanto concerne l'applicazione della suddetta normativa nella Regione Basilicata si riporta quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Matera con nota n. 228 del 23/01/97.*

<b>CITTÀ</b>	<b>ANNO</b>	<b>OPERA EDILE</b>	<b>AUTORE</b>
Matera	1963	Ist. Tecnico Comm. e per Geometri	L. Guerricchio
Grassano (MT)	1964	Edificio scolastico elementare	F. Di Pedè
Melfi (PZ)	1964	Edificio scolastico elementare	L. Gentile
Castelluccio Inf.	1964	Edificio scolastico elementare	A. Ferrara
Brienza	1964	Edificio scolastico elementare	A. Ferrara
Irsina	1965	Scuola avviamento professionale	E. Gaudiano
Matera	1963	Ist. Tecn. Comm. e per Geometri	L. D'Ercole
Matera	1963	Ist. Tecn. Comm. e per Geometri	L. D'Ercole
Matera	1971	Cappella Carcere Giudiziario	C. Ronchi
Santarcangelo	1971	Edificio scolastico elementare	O. Dequel
Melfi	1973	Sede I.N.A.I.L.	L. Montanarini
Matera	1979	Uffici Finanziari e Tesoro	O. Mastro
Matera	1963	Ist. Tecnico. Comm. per Geometri	L. D'Ercole

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MOLINARI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

il sostanziale esaurimento delle risorse stanziata dalla legge 23 gennaio 1992, n. 32, destinate — secondo rigorosi criteri di priorità — alla ricostruzione delle aree colpite dagli eventi sismici del novembre 1980, destando vivissime preoccupazioni nelle popolazioni interessate e soprattutto in chi, avendo perso la possibilità di utilizzare la propria abitazione, vive da anni in situazioni di grave disagio;

i pochi fondi ulteriormente attivabili, mediante la contrazione di mutui, non sono certo tali da coprire l'ulteriore fabbisogno, stimato dal Ministero dei lavori pubblici in cinquemila miliardi (relazione presentata al Cipe in data 8 agosto 1996), che diviene ancora più consistente ove si tenga conto delle novità introdotte dall'articolo 11-ter della legge 31 dicembre 1996, n. 677 (ammissibilità al finanziamento pubblico delle domande entro il 30 giugno 1988 ai sensi della legge n. 12 del 1988);

la necessità di dare una risposta alle legittime aspettative di quanto furono maggiormente colpiti dal sisma va, dunque, temperata con l'esigenza di contenere la spesa pubblica, finalizzando gli ulteriori stanziamenti, pure occorrenti, all'attuazione di un programma mirato che in aggiunta alle priorità fissate dalla richiamata legge n. 32 del 1992, privilegi i soggetti che subirono danni significativi (risultanti dalle schede di rilevazione, compilate nell'immediato dopo sisma, sulla base delle indicazioni fornite dal commissario straordinario per le zone terremotate) —:

quali provvedimenti intendano assumere, così come proposto dalla Commissione parlamentare d'inchiesta e sancito dallo stesso articolo 2 della legge n. 32 del 1992, per ridurre l'area terremotata ai comuni che risultano aver riportato, all'epoca, danni significativi e quali iniziative stanno promuovendo per utilizzare i fondi

strutturali dell'Unione europea per i piani di recupero dei centri storici. (4-07047)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto e per quanto di competenza si precisa che l'articolo 11-ter della legge n. 677/1996 è stato introdotto quale emendamento di iniziativa parlamentare, in merito al quale non è stato richiesto il parere di questa Amministrazione e che, lo stesso articolo, non stanziando fondi aggiuntivi prevede espressamente che le domande presentate tra il 01/04/84 ed il 30/06/88 vengano poste, se fornite dei requisiti di cui all'articolo 3, lett. a) e b) della legge n. 32/1992, in coda alle graduatorie di quelle domande fornite degli stessi requisiti presentate entro il 31/03/84.*

*Il fabbisogno per il completamento delle priorità b) della legge 32/1992, come risultante dall'indagine di cui alla delibera CIPE 11/10/94, è stimabile, ad oggi, in circa 3000 miliardi e, lo scrivente Ministero, ha proposto, in tal senso un testo di disegno di legge per la utilizzazione dei fondi stanziati in Tab B del Ministero del Tesoro per il 1997, 1998 e 1990.*

*Infine si rappresenta che è in corso, d'intesa con il Ministero del Bilancio su richiesta della Presidenza del Consiglio dei Ministri la rilevazione dell'ulteriore fabbisogno sulla base del T.U. n. 76/1990, ad integrazione della relazione del Comitato di esperti presieduto dal Dott. Colletti, nominato ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 32/1992, ai fini di un conclusivo disegno di legge per il completamento della ricostruzione.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MOLINARI e PITTELLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

a seguito della mancata conversione in legge da parte del Parlamento del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 670, che all'articolo 4 prorogava sino al 1° gennaio 1998 la norma di esclusione automatica

delle offerte anomale, relativamente ai lavori di importo inferiore alla soglia comunitaria, contenute nell'articolo 21, comma 1-bis, della legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni ed integrazioni, sono venuti meno i riferimenti legislativi inerenti l'automatica esclusione delle offerte anomale, creando problemi interpretativi in sede di esperimento delle relative gare;

nel caso di gare a licitazione privata e di asta pubblica per lavori di importo inferiore alla soglia comunitaria il cui bando, che preveda l'automatica esclusione delle offerte anomale a norma dell'articolo 21, comma 1-bis, della legge n. 109 del 1994, è stato pubblicato nella vigenza del citato decreto-legge n. 670 del 1996, in sede di esperimento della gara sorge il problema della normativa a cui far riferimento in materia di offerte, con presumibile incremento del contenzioso con le imprese partecipanti e, nello stesso tempo, inducendosi le stazioni appaltanti a sospendere o annullare le gare con gravi ritardi nell'esecuzione delle opere programmate —:

quali iniziative urgenti intendano assumere per disciplinare la materia, dando certezza alle stazioni appaltanti e, in via transitoria, se intendano chiarire come comportarsi per le gare indette nella vigenza del decreto-legge n. 670 del 1996.

(4-08225)

*RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ispettorato Generale per l'Albo Nazionale dei Costruttori ha fatto presente che i problemi evidenziati nell'atto ispettivo: potranno essere risolti alla luce delle disposizioni contenute nell'apposito decreto di questa Amministrazione, in corso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, con il quale sono impartite alle stazioni appaltanti precise istruzioni circa il comportamento da osservare per le gare indette nella vigenza del decreto legge n. 670 del 1996 e non convertito in legge.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

NAN. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

la legge 12 agosto 1982, n. 531, all'articolo 11 prevede il raddoppio dell'autostrada Torino-Savona;

già nel successivo anno 1983 gli amministratori degli enti locali liguri interessati dal tracciato dell'opera, preoccupati di ciò che ai loro comuni sarebbe potuto capitare da una impostazione semplicistica del raddoppio, con un documento tecnico-politico prospettarono alla nuova concessionaria la convenienza logica e razionale di costruire un tronco autonomo *ex novo* tra i caselli di Ceva e Altare, in luogo della sola seconda carreggiata, chiudendo quelli intermedi di Montezemolo e Millesimo, dismettendo nel contempo l'obsoleta cosiddetta « autostrada in esercizio », a sostituzione della strada statale 28-bis del Colle di Nava, non più in grado di assicurare una viabilità ordinaria consona ai futuri volumi di traffico comprensoriale;

la proposta alternativa si è poi dimostrata nei fatti concretamente la più funzionale, economica e rispettosa dell'ambiente, compatibile senza contestazioni di sorta con territorio e l'unica in grado di garantire la massima sicurezza;

tali concetti sono stati in seguito esposti ed illustrati in assemblee, convegni, incontri, eccetera, nonché ribaditi su organi di stampa nazionali e provinciali senza obiezioni e critiche;

i due tratti raddoppiati Priero-Roc-cavignale e Cosseria-Altare, così come pure l'Altare-Savona, stanno a dimostrare il fallimento dell'utilizzazione della vecchia carreggiata, inadatta, per le vetuste caratteristiche costruttive, ad essere utilizzata quale moderna arteria autostradale a senso unico;

nonostante le onerose rettifiche, la società è stata costretta ad imporre un limite massimo di velocità di settanta-novanta chilometri orari per le autovetture e di gran lunga inferiore per gli altri automezzi, limiti peraltro che pochi rispettano,

come fanno fede i verbali delle contravvenzioni e l'elevato numero di patenti ritirate dal distaccamento della polizia stradale di Carcare;

il progetto prevede pure la costruzione di una tangenziale per conto dell'Anas in fregio all'autostrada che fiancheggia il centro abitato di Millesimo, ed è elementare risolvere il problema della circovallazione, declassando il corrispondente tratto autostradale che, tra l'altro, non richiede alcuna opera di adattamento; tale soluzione è sempre stata scelta ed accettata da tutti negli elaborati precedenti;

questo progetto così raffazzonato ha avuto il benessere dalla conferenza dei servizi nel 1995, con una decisione che ha ignorato ogni esigenza di salvaguardia territoriale, norme di sicurezza e quant'altro, ma soprattutto ha disatteso l'obbligatoria valutazione di impatto ambientale;

attualmente i sei chilometri di Millesimo non rappresentano preoccupanti cause di pericoli per gli utenti, in quanto tutti a velocità limitatissima e con divieto di sorpasso, mentre molti altri sono i tratti di imminente pericolosità da eliminare con urgenza e priorità assoluta;

numerose sono le contestazioni e le lagnanze in merito da parte degli abitanti della zona —:

se, esaminati i rilievi suddetti, non ritengano di intervenire, visto che il progetto del raddoppio del « nodo di Millesimo » non soddisfa i criteri e le norme tecniche e ambientali richiesti per quei lavori in esso previsti, richiedendo un nuovo studio razionale in relazione alla funzionalità dell'opera, possibilmente nella prospettiva di una naturale ratifica dei tratti già raddoppiati per una naturale « direttissima » Ceva-Altare in un futuro prossimo. (4-07325)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica le notizie fornite dalla

Società TORINO-SAVONA S.p.A, concessionaria dell'Autostrada A6.

*I fondi per il totale raddoppio della A6 sono stati stanziati solo con la recente legge finanziaria 1997, dopo che i vari progetti presentati in passato dalla Società concessionaria competente avevano ottenuto le necessarie approvazioni, comprese quelle relative alle norme tecniche ed ambientali.*

*Il raddoppio finora eseguito, con la costruzione della nuova carreggiata, nonché una breve rettifica del percorso, hanno portato la lunghezza dell'autostrada da 126 a 124 chilometri, le cui caratteristiche tecniche sono le stesse che già caratterizzano la direttissima Ceva-Altare. In futuro sarà ovviamente possibile migliorare anche la carreggiata già esistente, ma attualmente è senz'altro più importante il completamento dei lavori di raddoppio, in considerazione soprattutto dei numerosi incidenti (anche mortali) che si verificano sulla tratta a unica carreggiata.*

*Il progetto esecutivo dei lotti fra Rivere e Montecala è attualmente oggetto di appositi bandi di gara ed è munito di ogni necessaria approvazione, ivi compresa quella votata all'unanimità dal Consiglio comunale di Millesimo.*

*Inoltre, tutti i sindaci dei Comuni interessati dal raddoppio autostradale hanno più volte espresso un atteggiamento positivo verso i lavori, valutando l'importanza e l'urgenza degli stessi per l'incolumità dell'utenza.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

OLIVIERI, CORSINI e DELBONO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

è già stata presentata un'interrogazione riguardante i problemi di viabilità fra il Bresciano ed il Trentino, riguardanti la necessità di una strada di collegamento;

la situazione della viabilità lungo la statale del Caffaro è da tempo insostenibile

ed urge indubbiamente un intervento risolutivo;

non si tratta di un traffico turistico, che per sua natura si concentra in pochi giorni all'anno ed in ore particolari, bensì di un costante flusso, che compromette lo scorrimento e la mobilità di chi quotidianamente percorre quel tratto;

per il tratto Tormini-Barghe della strada provinciale IV, da classificare come strada statale n. 237, è previsto un ammodernamento con un primo lotto di variante Vobarno-Sabbio Chiese;

con nota n. 1490 del 22 settembre 1995, l'Anas di Milano invia al comune di Vobarno gli elaborati grafici inerenti il tratto viario in oggetto e la relativa approvazione;

il comune di Vobarno, con delibera n. 68/95 in data 31 ottobre 1995, esamina la documentazione trasmessa, ritenendola conforme alle previsioni urbanistiche e dando parere favorevole;

con nota in data 6 agosto 1996 n. 683/1766, il servizio beni ambientali-settore urbanistica e territorio della regione Lombardia formula osservazioni critiche in ordine ad un cavalcavia che attraversa il fiume Chiese e chiede la revisione del progetto;

con nota in data 29 ottobre 1996, prot. n. 52562, l'Anas di Milano dichiara che ritiene perseguibile la modifica di detto cavalcavia con la realizzazione di una galleria di 2.200 metri;

in data 27 gennaio 1997, presso l'Anas di Milano, viene convocata dal ministero dei lavori pubblici-provveditorato alle opere pubbliche per la Lombardia, una conferenza per esaminare il problema. Da questa risulta che: 1) il progetto con soluzione in galleria è difforme dalle previsioni urbanistiche comprensoriali della comunità montana di Valle Sabbia e dal piano regolatore generale del comune di Vobarno; 2) lo svincolo in località Cibbio occuperebbe un'area a destinazione industriale di interesse comprensoriale; 3) i nuovi elabo-

rati di progetto predisposti dall'Anas sono stati giudicati inadeguati dal ministero dei beni ambientali e dalla soprintendenza di Brescia; 4) dalla relazione allegata al progetto di variante non si evince se il maggior onere possa essere effettivamente contenuto nel limite del 50 per cento delle somme a base d'asta d'appalto;

in presenza di tutte queste incognite la conferenza ritiene non realisticamente prevedibili i tempi d'esecuzione dell'opera in oggetto;

per il tratto Barghe-Darzo, dopo due sentenze del Tar della Lombardia, la delibera della regione Lombardia che autorizza la strada è operante, ma non vi sono più i finanziamenti dell'Anas;

per il tratto Tormini-Barghe, il precedente progetto del novembre del 1995 dispone di copertura finanziaria, ha ottenuto l'approvazione del ministero e della soprintendenza di Brescia, è stato inserito dall'amministrazione provinciale di Brescia nelle priorità delle opere di lotti già iniziati, ed è conforme alla programmazione urbanistica comprensoriale e a quella del comune di Vobarno; vi sono state solo delle critiche da parte del servizio beni ambientali della regione Lombardia e queste hanno riguardato unicamente ed esclusivamente il citato cavalcavia;

le osservazioni critiche formulate dal servizio beni ambientali della regione Lombardia riguardano unicamente il viadotto denominato « Chiese », fra le progressive chilometro 2,740 e chilometro 3,060 della lunghezza complessiva di metri 320,00;

un viadotto del tutto simile, denominato « Ponte Re », è già stato realizzato ed è in corso di ultimazione sul lotto successivo nel comune di Barghe;

il 17 marzo 1997 si riunirà la conferenza di servizi ed anche l'ultima soluzione progettuale proposta dall'Anas, oggetto di discussione alla conferenza suddetta, prevede comunque un viadotto di attraversa-

mento del fiume Chiese denominato « Chiese » —:

se non ritenga che l'accettazione della proposta di variante, tra l'altro sostenuta unicamente da comitati di cittadini, comporti un aumento tale della spesa da far pensare che possa compromettere la realizzazione dell'intervento stesso;

se non ritenga che vi sia il fondato sospetto che l'Anas, perseguendo questa scelta, intenda portare in realtà all'impossibilità della realizzazione di opere già appaltate;

se vi sia a monte un atteggiamento di mancanza di volontà politica piuttosto che di reali problemi tecnici;

per quali motivi siano stati sollevati problemi solo su quel cavalcavia, tralasciando quello analogo in via di ultimazione. (4-08408)

OLIVIERI, CORSINI e DELBONO. — *Al Ministro dei lavori pubblici con incarico per le aree urbane.* — Per sapere — premesso che:

da lungo tempo vi è necessità di una strada di collegamento fra il bresciano ed il Trentino. La situazione della viabilità lungo la statale del Caffaro è da tempo insostenibile ed urge indubbiamente un intervento risolutivo. Non si tratta di un traffico turistico, che per sua natura si concentra in pochi giorni all'anno ed in ore particolari, bensì di un costante flusso che compromette lo scorrimento e la mobilità di chi quotidianamente percorre quel tratto;

per il tratto Tormini-Barghe della strada provinciale quarta da statalizzare come strada statale n. 237, è previsto un ammodernamento con un primo lotto di variante Vobarno-Sabbio Chiese. Con nota del 22 settembre 1995, n. 1490, l'Anas di Milano invia al comune di Vobarno gli elaborati grafici inerenti il tratto viario in oggetto e la relativa approvazione. Il comune di Vobarno, con delibera n. 68/95 del 31 ottobre 1995, esamina la documen-

tazione trasmessa ritenendola conforme alle previsioni urbanistiche e dando parere favorevole. Con nota del 6 agosto 1996, n. 683/1766, il Servizio beni ambientali-settore urbanistica e territorio della regione Lombardia formula osservazioni critiche in ordine ad un cavalcavia che attraversa il fiume Chiese e chiede la revisione del progetto. Con nota del 29 ottobre 1996, protocollo n. 52562 l'Anas di Milano dichiara che ritiene perseguibile la modifica di detto cavalcavia con la realizzazione di una galleria di milleduecento metri. In data 27 gennaio 1997, presso l'Anas di Milano, viene convocata dal ministero dei lavori pubblici-provveditorato alle opere pubbliche per la Lombardia una conferenza per esaminare il problema. Da questa risulta che:

1) il progetto con soluzione in galleria è difforme dalle previsioni urbanistiche comprensoriali della comunità montana di Valle Sabbia e dal piano regolatore generale del comune di Vobarno;

2) lo svincolo in località Cibbio occuperebbe un'area a destinazione industriale di interesse comprensoriale;

3) i nuovi elaborati di progetto predisposti dall'Anas sono stati giudicati inadeguati dal ministero dei beni culturali ed ambientali e dalla soprintendenza di Brescia;

4) dalla relazione allegata al progetto di variante non si evince se il maggior onere possa essere effettivamente contenuto nel limite del 50 per cento delle somme a base d'asta d'appalto. In presenza di tutte queste incognite la conferenza ritiene non realisticamente prevedibili i tempi d'esecuzione dell'opera in oggetto;

per il tratto Barghe-Darzo, dopo due sentenze del Tar della Lombardia, la delibera della regione Lombardia che autorizza la strada è operante, ma non vi sono più i finanziamenti dell'Anas;

per il tratto Tormini-Barghe il precedente progetto del novembre 1995 dispone di copertura finanziaria e ha ottenuto l'approvazione del ministero e

della soprintendenza di Brescia, è stato inserito dall'amministrazione provinciale di Brescia nelle priorità delle opere di lotti già iniziati ed è conforme alla programmazione urbanistica comprensoriale e a quella del comune di Vobarno; vi sono state solo alcune critiche da parte del servizio beni ambientali della regione Lombardia e queste hanno riguardato unicamente ed esclusivamente il citato cavalcavia —:

se non ritenga che debba essere garantita l'esecuzione di opere di viabilità indispensabili per le comunità locali obbligate a sostenere quotidianamente gravi disagi;

se non ritenga che lavori, il cui iter è praticamente concluso, debbano essere sollecitamente portati a compimento in considerazione della loro necessità;

se non ritenga che l'opera possa proseguire secondo l'originaria soluzione e nel rispetto dei tempi previsti;

se non ritenga che, con localizzate modifiche e modeste correzioni al progetto che non lo stravolgano irrevocabilmente e localizzate in corrispondenza del cavalcavia, possa essere razionale e produttivo perseguire l'originaria soluzione garantendo l'esecuzione dei tratti in oggetto;

se non ritenga che il collegamento con il Trentino debba essere garantito, e che quindi il progetto abbia senso nel suo completo sviluppo comprendendo anche il tratto Barghe-Darzo, attualmente non più inserito nel piano triennale di finanziamento Anas. (4-07738)

**RISPOSTA.** — *In merito alle interrogazioni in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade rappresenta che per quanto concerne le problematiche evidenziate dalla S.V. On.le, è stato trovato un accordo definitivo fra tutti gli Enti interessati, nel corso della Conferenza dei Servizi del 17 marzo 1997 in merito al progetto relativo al 1° lotto della Strada Statale n. 237 Vobarno-Sabbio Chiese.*

*Le difficoltà incontrate dall'opera in questione vanno ricercate nelle motivazioni sollevate dai vari Enti locali interessati che hanno espresso pareri negativi alle precedenti soluzioni progettuali presentate.*

*Attualmente è in fase di redazione la relativa perizia di variante tecnica e suppletiva.*

*Relativamente alla prosecuzione dell'ammodernamento del tratto compreso tra Barghe ed il confine regionale ed il suo proseguimento in territorio trentino, il relativo progetto dovrà essere affrontato unitariamente e programmato nei prossimi Piani finanziari dell'ANAS.*

*Comunque, l'Ente comunica di aver già avuto un primo incontro con gli Enti locali delle due Regioni per studiare le soluzioni progettuali e le relative competenze e spese per tali progettazioni.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**PECORARO SCANIO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il Consorzio di bonifica della Sardegna meridionale ha in progetto (con approvazione del consiglio superiore dei lavori pubblici nel lontano 1970) la costruzione di una diga sul Rio di Monte Nieddu (nei comuni di Sarroch, Pula, Villa S. Pietro, in provincia di Cagliari) in località Sa Stria, altezza metri 87 (metri 17 fondazioni più metri 70 fuori terra), lunghezza metri 340, in «calcestruzzo rullato» a gravità, capacità potenziale di invaso di 35,4 milioni di metri cubi di acqua; una traversa sul Rio Is Canargius in località Medau Aingiu, altezza metri 15, lunghezza metri 100 circa, destinata successivamente a diventare una diga alta metri 40 fuori terra, con un invaso di circa 8 milioni di metri cubi potenziali. I due invasi saranno collegati da una galleria di valico lunga circa un chilometro, mentre sono previste altre tre traverse «minori» sui Rii Lilloni, Tintioni, Palaceris con una condotta irrigua adduttrice di circa 8 chilometri ed altre opere connesse (elettrodotti ad alta ten-

sione a valle della diga, strade, accantieramenti, eccetera);

le opere troverebbero finanziamento attraverso il quadro comunitario di sostegno 1994-1999 proposto dalla Regione autonoma sarda, all'Unione europea con un finanziamento di 110 (anni 1994-1996) più 70 (anni 1997-1999) miliardi di lire che, però, secondo le dichiarazioni pubbliche dell'assessore regionale ai lavori pubblici in merito, sarebbero sufficienti per il solo primo lotto (in totale la spesa prevista sarebbe di circa 250 miliardi di lire);

per tale complesso di opere non è stato svolto il procedimento di valutazione di impatto ambientale, secondo quanto previsto dalla direttiva n. 85/337/CEE, dalla legge n. 349 del 1986 (articolo 6), dai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988 e del 27 dicembre 1988, in quanto la concessione per la derivazione idrica venne assentita con il decreto dell'assessore regionale ai lavori pubblici n. 663 del 5 agosto 1975, quindi prima dell'entrata in vigore della normativa sulla valutazione di impatto ambientale (vds. nota del Ministro dell'ambiente - Servizio valutazione di impatto ambientale, protocollo 3976/VIA/A.51.10 del 14 maggio 1996); è da notare che tale concessione è rimasta inutilizzata per oltre ventuno anni e che progetto e previsioni di utilizzazione idrica (23.321.000 metri cubi di acqua/anno per l'irrigazione di 5.000 ettari, 6.300.000 metri cubi di acqua/anno per usi industriali, 3.500.000 metri cubi di acqua/anno per usi civili) risultano abbondantemente superati. Attualmente la Regione sarda ed il Consorzio di bonifica affermano che 21.500.000 metri cubi di acqua/anno andrebbero ad irrigare 4.600 ettari e 9.600.000 metri cubi di acqua/anno per usi civili;

con decreto ministeriale 16 luglio 1996, il ministero dei beni culturali e ambientali ha annullato l'autorizzazione paesaggistica rilasciata per il complesso delle opere dall'assessorato regionale alla pubblica istruzione e beni culturali, con nota prot. 894 del 26 gennaio 1996, a causa di

gravi vizi di legittimità: infatti l'area è importantissima dal punto di vista ecologico e paesaggistico, è destinata a rientrare nell'istituendo Parco naturale regionale del Sulcis (legge regionale n. 31 del 1989, Allegato « A »), è tutelata con vincolo paesaggistico dalle leggi n. 1497 del 1939 (decreto assessore pubblica istruzione e beni culturali n. TPUC/33 del 6 aprile 1990) e n. 431 del 1985, è classificata zona « 1 » (conservazione integrale) nel vigente piano territoriale paesistico n. 11 (esecutivo con decreto presidente giunta regionale 6 agosto 1993, n. 276) e per le sue caratteristiche naturalistiche ed ambientali (macchia foresta mediterranea con presenza di corsi d'acqua e vegetazione riparia, presenza e riproduzione del cervo sardo, dell'aquila reale, del falco pellegrino, di ulteriori specie rapaci ed altre specie animali protetta) è destinata ad entrare nella lista definitiva dei siti di importanza comunitaria da tutelare ai sensi della direttiva n. 92/43/CEE;

lo stesso ministero dell'ambiente - servizio valutazione di impatto ambientale (nota del 14 maggio 1996 sopra citata) ha richiesto radicali cambiamenti progettuali riguardo « il complesso delle opere » in relazione alle « destinazione d'uso previste » ed a « misure di mitigazione e compensazione tali da evitare problemi di salinizzazione delle falde, alterazione dei regimi idrici, compromissione di aree individuate ai sensi della direttiva comunitaria n. 92/43, eccetera », ritenendo inoltre « che si possano raggiungere notevoli risparmi nell'uso delle acque a scopo industriale, così come negli usi agricoli attraverso la scelta di diversi sistemi irrigui o di riciclaggio dei reflui... alla luce delle mutate situazioni ... alla luce delle mutate tecnologie »;

tuttavia non sembra che siano stati effettuati i « mutamenti progettuali » richiesti; anzi, la Regione Sardegna, il Consorzio di bonifica ed i sindaci di Sarroch, Villa San Pietro, Pula e Capoterra insistono per la revoca del citato decreto ministeriale 16 luglio 1996 e per la realizzazione del complesso di opere così progettato, minacciando dimissioni ed eventuali

« azioni di rivalsa » contro le associazioni ecologiste « amici della terra » e « gruppo d'intervento giuridico », che dal 1994 segnalano alle autorità comunitarie, nazionali, regionali e locali i gravissimi danni ambientali derivanti dalla realizzazione di siffatto progetto;

giova sottolineare che il principale « consumatore di acqua » della zona è il polo industriale di Sarroch: infatti (decreto assessore regionale difesa ambiente n. 2059 del 1° agosto 1994) i soli impianti Saras spa (gruppo Moratti) consumano ogni anno (stime 1994) metri cubi 12.460.000 di acqua/anno, di cui solo tre milioni di acqua dissalata ed altri 2.400.000 di acqua « riciclata » proveniente dall'acquedotto Casic. A questo proposito il Casic stesso ha comunicato (nota prot. 4918 del 23 agosto 1996) alle richiedenti associazioni ecologiste di aver fornito i seguenti quantitativi idrici: Saras spa 6.827.428 metri cubi nel 1995, 3.720.686 nei primi sei mesi 1996; Enichem 1.752.148 metri cubi nel 1995, 850.003 nei primi sei mesi 1996; Liquipibigas 5.400 metri cubi nel 1995, 2.000 metri cubi nei primi sei mesi 1996, cui devono sommarsi i quantitativi idrici prelevati in proprio da pozzi (di cui non si conosce l'entità). Non è azzardato stimare almeno in 10-11 milioni di metri cubi di acqua/anno le forniture di acqua dagli acquedotti pubblici al polo industriale di Sarroch;

inoltre sono circa 20 milioni di metri cubi annui i reflui riciclati che attualmente il depuratore di Cagliari (Is Arenas) scarica in mare (saranno, a pieno regime, circa sessanta milioni di metri cubi annui), che la Regione Sardegna (ordinanza commissione emergenza idrica 30 dicembre 1995, pagina 20) intenderebbe invece convogliare « in salita » nel serbatoio di Simbrizzi, che, già pieno, attualmente scarica in mare preziosi quantitativi di risorsa idrica;

sembra, addirittura, che nei soli primi sei mesi del 1996 dal Lago alto del fiume Flumendosa (comune di Villagrande Strisaili) dopo essere stati utilizzati per la produzione di energia idroelettrica dalla

locale centrale Enel siano stati scaricati in mare ben 140 milioni di metri cubi di acqua (dal 1985 ben 1.397.200.000 metri cubi di acqua, per una media annua di oltre 139 milioni di metri cubi di acqua!); tali quantitativi, rientranti nel cosiddetto sistema Flumendosa, potevano e possono essere convogliati verso il Campidano di Cagliari e la fascia costiera ovest del relativo golfo, che si vorrebbe rifornire con l'eventuale e futura (almeno cinque-sette anni di lavori!) diga di Monte Nieddu - Is Canargius;

la Regione autonoma sarda non applica tuttora la legge n. 183 del 1989 per la difesa del suolo e la legge n. 36 del 1994 per la tutela della risorsa idrica, mentre il presidente della giunta regionale e l'assessore regionale ai lavori pubblici (nominati rispettivamente commissario governativo per l'emergenza idrica, ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 28 giugno 1995, n. 2409, e sub-commissario, o.c.g. 26 luglio 1995, n. 7) non sembrano affrontare il problema dell'obbligo da parte delle industrie di dotarsi di sistemi a circuito chiuso e reflui riciclati, continuando, così, gli impianti industriali ad utilizzare quell'acqua, spesso potabile, che dovrebbe essere destinata agli usi civili ed agricoli;

si ricorda, infine, che attualmente le 43 dighe medie-grandi in Sardegna invasano oltre 1.900 milioni di metri cubi di acqua (pur essendo più di un terzo di esse « non collaudate » e, di conseguenza, potendo invasare molto meno della capienza massima) e che, con l'ultimazione della nuova diga sul fiume Tirso a Busachi (OR), la capienza complessiva salirà a circa 2.800 milioni di metri cubi di acqua invasabile, cioè quasi un quinto della risorsa idrica invasabile nazionale per soli 1.630.000 residenti (la metà degli abitanti di Roma) -:

se sia a conoscenza dei fatti descritti;

quali urgenti iniziative intenda assumere a fronte della scandalosa inattuazione nella regione autonoma sarda delle leggi n. 183/1989 per la difesa del suolo e n. 36/1994 per la tutela della risorsa idrica;

quali urgenti iniziative intenda assumere a fronte del mancato collaudo di numerose dighe già esistenti in Sardegna, fatto che comporta il loro parziale inutilizzo e la richiesta di cospicui fondi pubblici per finanziare nuove opere;

quali urgenti iniziative intenda assumere a fronte del persistente utilizzo di enormi quantitativi di acqua potabile o potabilizzabile da parte delle industrie in Sardegna a danno degli utilizzi civili ed agricoli, comportanti la richiesta di cospicui fondi pubblici per nuove opere;

quali urgenti iniziative intenda assumere per accertare il mancato utilizzo di centinaia di milioni di metri cubi di acqua derivanti dagli impianti di produzione energetica e di depurazione dei reflui civili e industriali in Sardegna. (4-03095)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale della Difesa del Suolo ha fornito i seguenti elementi.*

*L'utilizzo del patrimonio idrico della Regione Sardegna viene gestito autonomamente dalla stessa Regione, ai sensi dell'articolo 14 dello statuto speciale.*

*Per quanto attiene alla attuazione della legge 183/89, si comunica che è stata disposta l'assegnazione alla predetta Regione dei seguenti finanziamenti ex articolo 31 per l'anno 1996:*

*Consorzio Govossai — Depurazione polifunzionale ad usi civili ed industriali per i Comuni di Loculi, Irgoli, Onifai, Galltelli e dell'agglomerato industriale: lire 1.200 milioni;*

*Consorzio industriale di Chilivani — Convogliamento e depurazione acque reflue zona industriale: lire 286 milioni;*

*Comune di Sassari — Ristrutturazione e riqualificazione degli impianti di depurazione di Sassari: lire 972 milioni;*

*E.S.A.F. — Progetto dei collettori fognari al servizio dei centri di Santa Maria Navarrese, Giarasole, Tortoli ed Arbatax — Schema n. 14 P.R.G.A.: lire 200 milioni;*

*Comune di Olbia — Completamento della rete fognante nera e bianca e scarico a mare della città di Olbia: lire 84 milioni;*

*Comune di Loiri Porto San Paolo — Risanamento della fascia costiera del Comune di Loiri Porto San Paolo: costruzione rete fognaria e impianto di depurazione centralizzato: lire 1.200 milioni;*

*Consorzio Bonifica Pelau-Buon Cammino — Sistemazione del Rio di Quirra a protezione dell'abitato di Tertenia: lire 395 milioni;*

*Consorzio Bonifica Sardegna meridionale — Sistemazione di corsi d'acqua nell'agro di Castiadas: lire 393 milioni;*

*Totale: lire 6.487 milioni.*

*Per quanto concerne, infine, la diga « Monte Nieddu », il Servizio Nazionale Dighe della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha comunicato quanto segue.*

*I progetti esecutivi della diga sul Rio Monti Nieddu e della traversa sul Rio Is Canargius, redatti dal Prof. C.A. Fassò per conto del Consorzio di Bonifica della Sardegna Meridionale in data 4.1.88, sono stati esaminati dalla IV Sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. che rispettivamente con voti n. 591 del 24.11.88 e n. 531 del 27.7.89 li ha ritenuti meritevoli di approvazione, subordinatamente al completamento di alcuni accertamenti, specificati nei « considerata » di ciascuno dei due voti stessi. Recentemente con note prot. 17667 del 20.12.96 e prot. 1237 del 31.1.97 il Consorzio di Bonifica della Sardegna Meridionale ha inviato alcuni elaborati tecnici volti ad ottemperare a quanto prescritto, attualmente in istruttoria presso il Servizio Nazionale Dighe.*

*Circa il ritardato collaudo di alcune dighe, è stato evidenziato che il controllo tecnico di uno sbarramento è un'attività molto complessa, e solo dopo un adeguato favorevole periodo di osservazione del comportamento dell'opera, da assoggettare normalmente ad una serie di invasi e svasi, si*

può pervenire al giudizio di esercibilità dell'impianto di ritenuta. Allorquando, poi, durante gli invasi sperimentali si dovessero manifestare eventuali inconvenienti, si rende necessario individuare le cause, definire i rimedi ed eseguire i lavori, in situazioni in cui frequentemente i concessionari incontrano notevoli difficoltà a reperire i fondi occorrenti.

A tutto ciò si aggiunga che per estese zone dell'Italia meridionale ed insulare negli anni 1990-95 vi è stata una scarsità di precipitazioni che non ha consentito l'effettuazione dei necessari cicli d'invaso e svaso dei serbatoi, anche perché l'acqua man mano affluita al serbatoio veniva utilizzata per soddisfare primarie esigenze idropotabili o irrigue. D'altra parte va pure evidenziato che il singolo riempimento occasionale e temporaneo di un serbatoio non è di per sé sufficiente a fornire i necessari elementi sul regolare comportamento delle opere, la cui conferma invece richiede una serie di invasi e svasi con aumenti graduali e progressivi dei livelli.

Comunque il citato Servizio, ha precisato che, per prassi, mantiene sempre contatti con le Commissioni di Collaudo, affinché, nel rispetto delle autonome responsabilità delle commissioni stesse, si pervenga, ove possibile, al completamento degli accertamenti. Peraltro le Commissioni sono già tenute a riferire sull'andamento delle operazioni effettuate con relazione annuale da inviare, ai sensi della circolare di questo Ministero n. 352 del 4.12.1987, al Presidente della IV Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Infine il Servizio stesso ha ribadito che alcune importanti dighe in Sardegna, quali quella di Nuraghe Arrubiu sul Fiume Flumendosa e quella sul Fiume Liscia alla stretta di Calamaiu, hanno richiesto importanti lavori di ripristino, attualmente in avanzata fase esecutiva e pertanto non è ancora possibile pervenire alla conclusione del relativo collaudo.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

ANTONIO PEPE. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

con l'avvicinarsi della stagione estiva il Gargano sarà meta di moltissimi turisti;

il Gargano, peraltro, è in ogni periodo dell'anno visitato da milioni di pellegrini, che si recano a San Giovanni Rotondo, a Monte Sant'Angelo e nei numerosi luoghi di culto disseminati sul suo territorio;

il sistema viario è ormai vecchio ed insufficiente e necessita di molta manutenzione, sia ordinaria che straordinaria;

in particolare la strada statale 89, quale arteria principale di collegamento stradale tra l'Autostrada A14 ed i centri più importanti del Gargano, necessita della ultimazione di alcuni lavori infrastrutturali;

sono stati, negli anni scorsi, realizzati nei pressi di Mattinata due viadotti e tre gallerie collegati tra loro da brevi tratti esterni, ma resta da eseguire un importante svincolo in località San Benedetto, sempre presso il comune di Mattinata, per collegare tali opere alla strada statale 89;

questa mancanza di collegamento non consente l'utilizzo di dette opere da anni pronte e che di fatto, per il non uso, rischiano il deperimento;

la realizzazione dell'intero progetto, e cioè la ultimazione dei lavori di cui sopra, consentirebbe una notevole riduzione in termini di traffico e di tempi di percorrenza —:

quali provvedimenti urgenti intenda assumere per fronteggiare la situazione di crisi sopra esposta, soprattutto in considerazione del fatto che la economia della provincia di Foggia si basa in molta parte sul turismo e che quindi da un sistema stradale più efficace trarrebbe notevole impulso tutto il tessuto economico provinciale. (4-06820)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha riferito quanto segue.

La statale 89 «Garganica» lungo il tronco Foggia-Manfredonia-Mattinata è stata interessata, negli ultimi anni, da lavori

di ammodernamento; in particolare il tratto Foggia-Manfredonia, dell'estesa di Km. 30, è stato ampliato da due a quattro corsie con spartitraffico centrale invalicabile lungo i primi 10 chilometri. È stata in seguito realizzata una variante esterna all'abitato di Manfredonia di Km. 10 anch'essa a quattro corsie e con spartitraffico centrale.

Il tratto Manfredonia-Mattinata è stato, invece, ammodernato in sede, con una carreggiata a due corsie in quanto il vincolo paesaggistico non consentiva opere in variante.

L'unica variante ha riguardato il tratto terminale con una galleria di ml. 2171 che sottopassa il « Monte Saraceno ».

Infine sono in fase di completamento i lavori per la realizzazione di una variante esterna all'abitato di Mattinata, tutta in nuova sede, che ha comportato la realizzazione di tre gallerie per ml. 2833 e tre viadotti per ml. 356.

I suddetti lavori sono attualmente sospesi limitatamente al tratto in corrispondenza dell'innesto sud in località San Benedetto in quanto il Comune di Mattinata pur avendo approvato il progetto con un incrocio a raso ha successivamente richiesto una diversa soluzione dell'incrocio con un innesto a livelli sfalsati.

Il Compartimento ANAS di Bari, accettando la soluzione del Comune, ha redatto un nuovo progetto esecutivo che ha ottenuto tutti i pareri di competenza ad esclusione di quello del Ministero per i BB.AA.

Allo stato attuale, in attesa delle possibili soluzioni che il Comune di Mattinata ed il rappresentante della Soprintendenza AA.BB. AA. di Bari stanno concordando, il Compartimento stesso ha, comunque, programmato l'apertura al traffico della variante di Mattinata con un incrocio a raso in corrispondenza dell'innesto a sud della città.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**PROCACCI e PECORARO SCANIO.** — Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

la regione Campania non ha ancora proceduto agli adempimenti previsti dalla

legge n. 36 del 1994, relativa alle risorse idriche, che prevede, tra l'altro, l'individuazione in tempi certi degli ambiti territoriali ottimali;

il corretto governo del ciclo delle acque è fondamentale per la sana gestione del territorio ed imprescindibile e urgente nelle zone in cui il dissesto è grave e diffuso, come nella regione Campania; i fenomeni di dissesto idrogeologico verificatisi nei giorni scorsi a Napoli, che hanno causato anche delle vittime, lo testimoniano —:

se non ritengano opportuno adoperarsi per l'applicazione della legge n. 36 del 1994, anche esercitando i poteri sostitutivi previsti dalla legge stessa. (4-06226)

**RISPOSTA.** — In merito alla interrogazione in oggetto, il Comitato per la Vigilanza sull'uso delle Risorse idriche ha comunicato che la Giunta della Regione Campania con deliberazione n. 272 del 29.12.1994 ha approvato la delimitazione degli ambiti territoriali previsti dalla legge 36/94.

Inoltre la predetta Giunta con deliberazione n. 2 del 7.2.1997 ha approvato un provvedimento volto a coordinare la cooperazione fra gli Enti locali prevista dall'articolo 9 comma 3 della legge 36/94, al fine dell'assegnazione della gestione del Servizio idrico integrato.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**RODEGHIERO.** — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

la strada statale n. 47 « della Valsugana » è una delle arterie del Veneto che registra più incidenti, attestandosi nel 1995 al quarto posto tra le cinquanta linee direttrici della rete viaria veneta, con ottantasette incidenti, diciassette morti e centoquarantasei feriti;

la suddetta strada statale taglia in due moltissimi centri abitati, come il comune di Limena, Curtarolo, Campo San Martino, San Giorgio in Bosco, con notevoli disagi

per la comunità civile, in particolare per l'infanzia e la popolazione anziana;

tra l'amministrazione comunale di Curtarolo e l'Anas dal luglio 1995 a tutt'oggi vi è stato un tentativo di corrispondenza che ha cercato di definire le soluzioni agli innumerevoli disagi e pericoli che ricadono sulla popolazione residente e/o in transito sul territorio comunale, in particolare in corrispondenza del cavalcavia in località Pieve di Curtarolo —:

constatati i rinvii, i ritardi e le inadempienze, se non intenda sollecitare il compartimento Anas di Venezia ad ultimare le opere relative al viadotto in località Pieve di Curtarolo e a garantire su tutto il tratto della strada statale n. 47, da Limena a San Giorgio in Bosco, i lavori di manutenzione ordinaria, relativi in particolare:

a) all'allargamento della « bretella » di ingresso a Pieve nei pressi del cimitero, in modo da consentire il corretto transito delle corriere e dei veicoli lunghi senza l'invasione della corsia interna, nonché il completamento dei marciapiedi fino al cimitero;

b) alla rimodellazione del profilo, con lieve asporto di materiale, del dosso presente nella prima parte della corsia di decelerazione della « bretella » sopraccitata, che crea considerevoli inconvenienti di aderenza e stabilità;

c) allo scolo delle acque piovane nella zona del sovrappasso di via G. Marconi e collegata « bretella » di accelerazione per l'ingresso sulla strada statale n. 47 in direzione Cittadella, in quanto attualmente le acque meteoriche che precipitano sul viadotto vengono direttamente riversate sulle « bretelle », provocando allagamenti, difficoltà e impedimento al transito di pedoni, biciclette e veicoli;

d) al ripristino del collegamento della pubblica illuminazione in via G. Marconi, mediante interrimento di nuovo cavo elettrico;

e) alla posa di cordonata lungo la « bretella » e via G. Marconi, nonché alla successiva realizzazione di pavimentazione con masselli in cls autobloccanti ed eventuale arredo, per impedire la sosta degli autoveicoli nella zona sottostante il sovrappasso;

f) alla posa di *guardrail* nella « bretella » di ingresso a Pieve (direzione Cittadella - Padova), quale protezione della pista ciclabile;

g) alla posa di barriere fonoassorbenti per ridurre il rumore provocato dal transito dei veicoli lungo il sovrappasso;

h) all'adeguamento della segnaletica per garantire un ordinario flusso del traffico, valutato ed adeguato il limite di velocità sul cavalcavia, nonché della « bretella » di accelerazione in direzione Padova;

i) alla bonifica del sottofondo stradale e del rifacimento del manto di usura, su tutto il tratto compreso tra i comuni di Limena e Campo San Martino, in particolare modo in prossimità del ponte sul fiume Brenta;

se rientri, inoltre, nella norma la notevole rumorosità che si riscontra al passaggio dei veicoli, fonte di notevole inquinamento acustico, che si aggiunge a quello ambientale;

se intenda inviare la certificazione di collaudo ed il rilievo planimetrico del cavalcavia all'amministrazione comunale di Curtarolo. (4-08412)

*RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto, il Compartimento ANAS di Venezia ha fatto presente che, in ordine alle questioni indicate ai punti a), b), d), e), dell'atto ispettivo i lavori richiesti sono stati, a suo tempo, predisposti dall'Ufficio stesso applicando i prezzi Compartimentali ed appaltati con gara esperita in data 4.6.1996.*

*In pari data, a seguito di gara deserta, è stata riproposta altra gara, come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 423/80; che è andata nuovamente deserta.*

*Attualmente si sta predisponendo una nuova gara con procedura abbreviata ed adeguamento dei prezzi.*

*Per quanto concerne gli ulteriori quesiti il Compartimento ha fornito le seguenti precisazioni:*

*Punto c) i lavori smaltimento delle acque piovane sono stati recentemente affidati e consegnati ed è imminente la loro realizzazione.*

*Punto f) i lavori di posizionamento della richiesta di barriera metallica sono stati anch'essi recentemente affidati e consegnati ed anche per loro è imminente la realizzazione.*

*Punto g) I lavori di fornitura e posa in opera di barriere fonoassorbenti sulle opere d'arte sono già stati appaltati e consegnati; si è provveduto ad effettuare una puntuale indagine dell'inquinamento acustico nella zona di intervento e le relative opere sono di prossima realizzazione.*

*Punto h) La segnaletica presente risulta sufficiente ed a norma di Codice della Strada. Potranno comunque essere prese in considerazione eventuali proposte di integrazione.*

*Punto i) Gli interventi di risagomatura e conguaglio del piano viabile nonché il risanamento della pavimentazione in corrispondenza del ponte sul fiume Brenta sono già stati realizzati.*

*Detto Compartimento, infine, ha comunicato che sono in fase di completamento le procedure di collaudo tecnico-amministrativo e che il progetto esecutivo dell'opera è stato a suo tempo trasmesso al Comune di Curtarolo per la relativa approvazione.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

ROTUNDO e ABATERUSSO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere:

se il Governo non ritenga, valutata la estrema pericolosità dell'attuale rete stradale, causa di ripetuti e gravi incidenti, di dover considerare prioritaria e non più

rinviable la realizzazione della strada statale Scorrano-Santa Maria di Leuca, tenendo conto dell'importanza strategica che tale arteria rappresenta nel rapporto di mobilità tra il sud del Salento ed il resto della regione;

se il Governo, considerato che la statale Scorrano-Santa Maria di Leuca, è prevista nel piano decennale della viabilità approvato dal Parlamento, non ritenga di dover fornire indicazioni all'Anas sottolineando il carattere di particolare urgenza nella costruzione dell'opera, per la quale peraltro è stato già presentato apposito progetto di avanzata fattibilità da parte del consorzio Sisri della provincia di Lecce.

(4-07190)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che la Statale in questione è la n. 275 « Di S. Maria di Leuca », prolungamento dell'itinerario definito « Corridoio Adriatico ».*

*Della suddetta statale erano stati predisposti negli anni passati due diversi progetti per l'ammodernamento in sede ed in variante.*

*Un elaborato, a livello di progettazione di massima, è stato promosso dal Consorzio dei Comuni del Capo di Leuca ed è stato, in un secondo tempo, sottoposto direttamente all'esame della Regione Puglia.*

*L'altro elaborato, a livello di progettazione di massima, è stato promosso dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale e dei Servizi Reali alle Imprese.*

*Su entrambi i progetti il Compartimento ANAS di Bari ha evidenziato che un primo intervento di ammodernamento era stato previsto nel Piano triennale 94/96 approvato dalla Regione Puglia con delibera di Giunta n. 4724 del 12.7.94.*

*L'intervento non è stato, poi, realizzato a causa dei ridimensionamenti finanziari che hanno ridotto l'attuazione del programma.*

*Peraltro, nell'ambito dell'intervento richiesto, è stata individuato nel Piano Triennale 97/99, da approvare in sede di Conferenza Stato-Regione, un primo stralcio di lavori per il tratto Scorrano-Montesano.*

*Per quanto concerne la realizzazione del restante tratto fino a S. Maria di Leuca, l'Ente rappresenta che l'intervento potrà essere incluso nel prossimo programma triennale 1998-2000, previa apposita convenzione da stipulare con l'Amministrazione Provinciale di Lecce e su indicazione prioritaria da parte della Regione.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**RUSSO.** — *Ai Ministri della sanità, dell'ambiente e dell'industria, commercio e dell'artigianato. — Per sapere — premesso che:*

*lo stabilimento industriale dell'Alenia insiste sul territorio di Nola, e più precisamente in frazione di Polvica, area industriale;*

*i cittadini di tale frazione hanno ripetutamente sollecitato la questione dell'inquinamento acustico prodotto dalla lavorazione negli stabilimenti Alenia;*

*numerose sono state le segnalazioni già inoltrate all'azienda sanitaria locale n. 4, competente per territorio, al comune di Nola ed all'Alenia stessa, al fine di porre fine a questa insostenibile condizione di disagio acustico;*

*tale disagio acustico soprattutto nelle ore notturne è causa di pericolose condizioni di instabilità psicofisica in tutti gli abitanti della zona con frequenti sobbalzi nel sonno, risvegli improvvisi e stati d'ansia;*

*quali misure si intendano con urgenza adottare al fine di impedire ulteriori ed irreparabili danni alla salute di una intera comunità, con grave nocimento per l'equilibrio psicofisico di tutti i cittadini.*

(4-05671)

**RISPOSTA.** — *Sullo specifico problema prospettato con l'atto parlamentare in esame, questo Ministero deve rispondere, necessariamente, in base agli elementi di valutazione di competenza regionale, ottenuti attraverso il Commissariato del Governo nella Regione Campania.*

*Si è appreso, al riguardo, stando a quanto riferito dalla competente ASL/4, che il relativo Servizio Igiene e Sanità Pubblica ha effettuato le necessarie indagini di rilevamento acustico per verificare l'entità dell'inquinamento prodotto dallo stabilimento ALENIA di Nola.*

*Secondo i risultati dei rilievi fonometrici, risultano evidenziati valori superiori a quelli previsti secondo i criteri dettati dal D.P.C.M. 1° febbraio 1991.*

*A tutt'oggi, inoltre, l'Azienda sanitaria non ha ottenuto, da parte del Comune di Nola le necessarie informazioni concernenti sull'esatta delimitazione dell'area interessata — compresa quella di rispetto per l'area industriale — per poter stabilire se i valori del criterio differenziale previsto dallo stesso D.P.C.M. del 1991 si possano prendere in considerazione.*

*Si ha notizia, peraltro, che presso il Settore Ambiente della Regione si sia svolto un incontro ad hoc fra gli Enti interessati ed i Dirigenti dello stabilimento Alenia, nel corso del quale questi ultimi si sarebbero impegnati formalmente ad apportare tutte le migliorie necessarie alla eliminazione del danno acustico lamentato dagli abitanti della zona.*

Il Ministro della sanità: Bindi.

**SARACA.** — *Al Presidente del consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

*l'articolo 10 della ordinanza della Presidenza del Consiglio dei ministri Dipartimento della protezione civile n. 2499 del 25 gennaio 1997, prevede l'utilizzo fino alla data del 30 giugno 1998 di dieci unità di personale aggiuntivo appartenenti ai ruoli della Presidenza del Consiglio dei ministri e del Ministero dell'interno, mediante chiamata nominativa e previo assenso degli interessati;*

*risulta inviata, ai sensi della disposizione che precede, dal Dipartimento della protezione civile al Dipartimento degli affari generali del personale una comunicazione con cui viene disposto, l'utilizzo di*

nove unità dei servizi tecnici nazionali, di cui tre dirigenti;

quanto sopra comporta inevitabilmente un depotenziamento e innesta un processo di riflusso nello svolgimento delle attività istituzionali dei Servizi tecnici nazionali tramite la decurtazione del personale, particolarmente qualificato;

tale processo contrasta con le indicazioni contenute nel programma di Governo e con le dichiarazioni rese da parlamentari di diversa rappresentanza politica in diverse occasioni, ad esempio nel corso dei lavori della Commissione affari costituzionali in sede di discussione dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri per l'anno 1997 — rubrica quarantadue, tutte tese a sostenere la necessità del potenziamento dei servizi tecnici nazionali;

l'iniziativa appare in contrasto con quanto esposto dal Sottosegretario alla protezione civile in Commissione territorio ambiente, beni ambientali nella seduta del 26 novembre 1996, nella quale, intervenendo dopo varie dichiarazioni, rese dai partecipanti, di auspicio del potenziamento dei servizi tecnici nazionali, ha tra l'altro sostenuto che il patrimonio di competenza sviluppato dal Dipartimento per i servizi tecnici nazionali non può essere disperso;

soprattutto l'iniziativa contrasta con gli indirizzi programmatici nei settori di competenza espressi nell'audizione, resa nella seduta dell'11 dicembre 1996 in Commissione ambiente e territorio e lavori pubblici, dal Ministro dei lavori pubblici Paolo Costa che, nel sottolineare come i servizi tecnici nazionali costituiscano un « patrimonio che si è andato costruendo in questi anni a dispetto dei santi », in merito agli organici osserva come gli stessi sono stati in qualche modo rimpolpati, ma sempre attraverso comandi, trasferimenti e posizioni precarie e sicuramente occorre renderli più solidi »;

inoltre la stessa contraddice decisamente con disposizioni legislative tese a rafforzare i servizi tecnici nazionali dotan-

dolo di personale reclutato anche con misure di urgenza quali quelle previste dalla legge n. 584 del 1994 « Misure urgenti in materia di dighe » che in deroga alle disposizioni vigenti ha consentito di avvalersi di complessive cento unità in posizione di fuori ruolo e di cinquanta unità di personale assunto con contratto di durata biennale in attesa dell'espletamento dei concorsi per la copertura dei posti in organico;

le perduranti carenze di organico dei servizi tecnici nazionali, considerato che attualmente il personale in servizio rappresenta il cinquanta per cento circa degli organici, e la non conclusione delle procedure concorsuali benché prontamente attivate, hanno tra l'altro ispirato l'emanazione dell'articolo 11-bis del decreto-legge n. 576 del 1996, convertito con legge n. 677 del 1996 che ha prorogato il termine di conclusione di tali procedure permettendo il permanere in servizio del personale a contratto per la durata prevista;

nel caso concreto non si ravvede la necessità di distarre personale dei servizi tecnici nazionali considerato che l'ordinanza demanda al Presidente della regione Campania, nominato Commissario delegato, tutte le incombenze scaturenti dalle emergenze verificatesi;

non si ravvede altresì una logica di proficuità nell'utilizzare personale istituzionalmente preposto allo svolgimento delle attività conoscitive di cui alla legge n. 183 del 1989, tese a prevenire dissesti, in interventi volti a fronteggiare danni a questi conseguenti e peraltro come detto demandati ad altri organismi: ciò si desume anche dal disposto dell'articolo 3 della citata ordinanza che, nell'individuare gli esperti componenti il comitato di tecnici di cui il commissario delegato dovrà avvalersi per la predisposizione di un piano di interventi di urgenza, non menziona rappresentanti dei servizi tecnici nazionali —

se il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dei lavori pubblici siano stati preventivamente informati sulle disposizioni di cui all'articolo 10 dell'ordi-

nanza in questione e sul fatto che le dieci unità sarebbero state individuate esclusivamente nell'ambito del Dipartimento per i servizi tecnici nazionali;

se tale iniziativa non miri a depotenziare la capacità di funzionamento dei servizi tecnici nazionali, sottraendo personale, per poter invocare un loro successivo smembramento;

se le funzioni di prevenzione siano ritenute prioritarie dall'attuale Governo al fine di evitare il verificarsi di catastrofi che incidono sia in termini di vite umane sia in termini di maggiori costi per la collettività;

quali iniziative il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dei lavori pubblici delegato ai servizi tecnici nazionali intendano perseguire per evitare decurtazioni di personale che di fatto vanificano le iniziative intraprese, in linea con le disposizioni legislative e gli indirizzi programmatici del Governo e del Ministro dei lavori pubblici in particolare, per potenziare i servizi tecnici nazionali nonché in che modo intendano evitare distrazione di personale istituzionalmente preposto alle importanti attività di prevenzione dei disastri ambientali. (4-07470)

RISPOSTA. — Con riferimento alla interrogazione in oggetto, il Dipartimento per i Servizi Tecnici della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha riferito quanto segue.

A seguito dell'ordinanza n. 2499 del 25 gennaio 1997, il Sottosegretario alla Protezione Civile, con due successivi telex datati 4 e 26 febbraio 1997, richiedeva al Segretariato Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri l'immediata assegnazione dei sei dipendenti, di cui cinque appartenenti ai ruoli del Dipartimento per i Servizi Tecnici Nazionali.

Sulla base di tali richieste il Segretariato Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con proprio decreto datato 6 marzo 1997, disponeva l'assegnazione, con decorrenza immediata, delle unità di personale del Dipartimento per i Servizi Tecnici Nazionali che erano state richieste, di cui due di livello dirigenziale.

*In ordine alle considerazioni espresse nell'atto ispettivo il Dipartimento ritiene che esse siano assolutamente in linea con quanto dallo stesso ufficio sempre sottolineato circa la necessità di un potenziamento dei Servizi Tecnici in ragione dell'importante ruolo istituzionale assunto nel settore della prevenzione di eventi calamitosi.*

*Nonostante alcuni interventi legislativi, quali la legge n. 584 del 1994, che hanno permesso l'assunzione di personale a contratto e l'assegnazione di personale fuori ruolo, ad oggi l'organico del Dipartimento è ancora sottodimensionato rispetto alle reali esigenze.*

*Le procedure concorsuali, nel frattempo avviate per l'assunzione di personale tecnico di vari livelli, non hanno tempi di definizione brevi, tanto che si è dovuto inserire in un recente provvedimento del Governo (DL 12 novembre 1996, convertito nella legge 31 dicembre 1996 n. 577 — articolo 11-bis), una norma che proroghi ancora di un anno la permanenza del personale assunto per contratto.*

*Per far fronte alla carenza di personale il Dipartimento ha fatto presente al Segretariato Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri la necessità di reintegrare le unità mancanti, al fine di poter svolgere il ruolo ad esso assegnato dalle leggi n. 183 del 1989 e n. 225 del 1990.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

SAVARESE. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

il giorno 11 gennaio 1997 le strade statali nn. 8 e 8-bis, denominate via del Mare e via Ostiense, sono state chiuse al traffico per una voragine di circa quindici metri che si è creata sotto il manto stradale, all'altezza del chilometro tredicesimo (competenza Anas);

le suddette strade statali sono di vitale importanza per un normale collegamento tra la capitale e tutto il litorale romano, che vede ogni giorno migliaia di

autovetture che usufruiscono delle due importanti arterie —:

se siano state attivate nella maniera più rapida possibile tutte le procedure d'urgenza per cercare di risolvere il problema con meno disagi possibili nei confronti dei cittadini;

quale sia stato il motivo del crollo e se non si intenda effettuare uno studio sulle reali condizioni idrogeologiche delle due arterie viarie, cercando così di prevenire altri eventuali crolli. (4-06719)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato quanto segue.*

*Le voragine formatasi in corrispondenza delle due SS. n. 8 via del Mare e n. 8/bis via Ostiense ha avuto origine dalla concomitanza di più fattori quali le recenti eccezionali precipitazioni atmosferiche, la piena del fiume Tevere immediatamente a valle delle due statali, unitamente allo scarico del fosso fognante dell'area di Spinaceto.*

*Al fine di ripristinare nel minor tempo possibile il transito lungo tali tratti, sono state montate due strutture di ponte BAILEY. Nonostante l'efficacia della soluzione approntata, quest'opera non è da ritenersi definitiva; infatti per ristabilire il transito lungo la statale in questione, sono stati redatti due progetti di impalcato in cemento armato precompresso fondati su pali.*

*Il primo, riguardante la SS. 8/bis via Ostiense, è stato subito appaltato perché individuato come lavoro di somma urgenza. L'impresa esecutrice, che ha ricevuto la consegna dei lavori il 3 febbraio ha già ultimato l'opera.*

*Per quanto riguarda i lavori relativi al secondo progetto, statale n. 8 via del Mare, è stata adottata la procedura accelerata d'appalto licitazione privata, permettendo così al Compartimento della Viabilità per il Lazio di esperire la gara il 5 marzo u.s.*

*I lavori relativi alla gara di cui sopra, sono stati vinti dalla Sacomer srl. Detta impresa ha ricevuto in consegna i lavori.*

*Dall'avvio dei lavori, che comporteranno innanzitutto, dopo la riapertura al transito della SS. n. 8/bis, lo smontaggio dei ponti*

*BAILEY, sono previsti 60 giorni utili di lavori per l'ultimazione.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**SCALIA.** — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 2 settembre 1996 tra Formia e Gaeta, sulla strada statale « Flacca », si è verificato l'ennesimo incidente stradale che ha coinvolto questa volta una autocisterna che trasportava acido solforico da Qualiano (Napoli) a Serravalle Scrivia (Alessandria);

sulla stessa strada, il 16 novembre 1996 si è verificato un altro grave incidente, che ha coinvolto un automezzo diretto a Bari proveniente dal Belgio e il collegamento tra Formia e Gaeta è stato interrotto per diverse ore;

questi ultimi incidenti hanno evidenziato con drammaticità il pericolo rappresentato dal traffico pesante nella strada statale « Flacca », strada progettata con finalità turistiche e che attraversa, oltre alla riviera di ponente, per molti chilometri, il centro della città di Gaeta;

il consiglio comunale di Gaeta e quello di Formia hanno recentemente approvato un identico ordine del giorno, nel quale si chiede alle autorità competenti di adottare tutti gli atti necessari affinché il traffico pesante di attraversamento venga dirottato sull'autostrada adiacente;

nello stesso tempo le due amministrazioni comunali hanno chiesto: un ridisegno della viabilità della « Pedemontana » di attraversamento di Formia; l'adeguamento della strada provinciale di Sant'Agostino; della strada di collegamento Fondi-Ceprano; il potenziamento del trasporto su rotaia. Questi provvedimenti garantirebbero sia l'allontanamento del traffico pesante dalla costiera del Sud Pontino sia il rafforzamento della vocazione turistica del golfo di Gaeta, senza pregiudicare le esi-

genze di sviluppo del porto di Gaeta e del mercato ortofrutticolo di Fondi —:

se siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali siano le loro valutazioni;

se non ritengano urgente prendere provvedimenti, ognuno per la propria competenza, affinché il traffico pesante sia dirottato su strade più sicure, così come del resto è avvenuto per la strada statale n. 16 « Adriatica ». (4-06476)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto l'Ente Nazionale per le Strade, premesso che l'attraversamento dell'abitato di Formia da parte della strada statale via Flacca ha assunto, per l'aumento della circolazione dei mezzi pesanti e la progressiva urbanizzazione della città, caratteristiche tali da determinare condizioni di degrado ambientale, ritiene al riguardo che per risolvere quanto detto le uniche soluzioni siano la realizzazione di una variante pedemontana e l'adeguamento del tratto Terracina-Formia che, come richiesto, decongestionerebbe il traffico sulla SS. n. 213 via Fiacca.*

*A tal proposito, il 18 settembre 1996 la Regione Lazio, manifestando l'intenzione di voler redigere il progetto della variante in questione, ha indetto una riunione con gli Enti Territoriali interessati, per discutere la necessità di realizzare la pedemontana di Formia secondo il tipo IV delle norme CNR con caratteristiche compatibili ad un successivo ed eventuale adeguamento al tipo III delle norme CNR.*

*Per quanto riguarda l'attraversamento della città di Formia, il Compartimento della Viabilità per il Lazio, al fine di renderne la circolazione più sicura, ha individuato alcuni interventi di propria competenza di immediata realizzazione.*

*Questi, sono: la sistemazione di uno svincolo all'altezza del comando dei carabinieri con l'abolizione del semaforo che regola il tratto e la chiusura degli accessi alla via Fiacca posti all'altezza della Standa.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**SCALIA, LUMIA e BANDOLI.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei beni culturali*

*ed ambientali.* — Per sapere — premesso che:

nella cosiddetta zona B, con vincolo di inedificabilità limitata, del parco archeologico della valle dei Templi come delimitato dai decreti interministeriali dei ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici 16 maggio 1968 e 7 ottobre 1971 e decreto del Presidente della Repubblica 91/91, insistono circa duemila costruzioni realizzate in assenza di autorizzazione o concessione edilizia;

attualmente, per i fatti che di seguito si esporranno, tali costruzioni non sono ammesse alla sanatoria edilizia e pertanto il regime giuridico di tali edifici è estremamente precario e penalizzante;

tali costruzioni, in larga parte abitate come prima casa, non sono commerciabili né le stesse possono beneficiare di provvedimenti autorizzativi per interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e di recupero;

invero, ai sensi delle leggi di sanatoria edilizia (articolo 23 della legge regionale n. 37 del 1985 e articolo 32 della legge n. 47 del 1985) tali costruzioni possono essere ammesse a sanatoria edilizia previo parere dell'autorità preposta alla tutela del vincolo, cioè dell'amministrazione dei beni culturali ed ambientali;

a favore dell'avvio dell'*iter* della sanatoria edilizia, attraverso criteri oggettivi, si sono già pronunciati nel 1992 e nel 1993 il massimo organo tecnico scientifico della regione Siciliana, il consiglio regionale dei beni culturali (vedi verbali riunioni in data 23 giugno 1992 e 3 luglio 1993), nonché il consiglio nazionale dei beni culturali ed ambientali (vedi verbali delle riunioni del settembre 1996);

in particolare tra il 1991 e il 1993, a seguito di indicazioni dell'allora presidente della Regione siciliana Nicolosi, venivano predisposti dal comune di Agrigento criteri, su cui esprimeva il proprio parere favorevole anche la soprintendenza di Agrigento, per pervenire all'esame e al-

l'esito, di massima favorevole, delle domande di sanatoria edilizia concernenti tale zona;

su tale proposta del comune di Agrigento, che individuava all'interno della zona B « ambiti omogenei differenziati », si pronunciava favorevolmente il consiglio regionale dei beni culturali, chiedendo che tali criteri approvati, denominati « ambiti omogenei differenziati », venissero recepiti dal comune di Agrigento nell'ambito di un apposito piano di recupero, da redigersi ai sensi della legge regionale n. 37 del 1985 (vedi verbale consiglio regionale beni culturali in data 23 giugno 1992);

tale decisione del consiglio regionale dei beni culturali, che accoglieva la proposta concordata tra comune di Agrigento e la soprintendenza di Agrigento, veniva recepita dall'assessore regionale ai beni culturali ed ambientali che, con nota protocollo 3462 del 19 agosto 1993, disponeva che il comune di Agrigento dovesse redigere un piano particolareggiato di recupero per tale zona B del parco della Valle dei Templi;

malgrado successive richieste, solleciti e diffide da parte dell'amministrazione dei beni culturali ed ambientali (vedi nota protocollo 3705 del 10 settembre 1973 della soprintendenza di Agrigento, indirizzata al sindaco di Agrigento, nonché le note 3 marzo 1994 della soprintendenza di Agrigento indirizzata al sindaco di Agrigento, e 6 aprile 1994 dell'assessore regionale beni culturali ed ambientali, indirizzata al sindaco di Agrigento), il comune di Agrigento ometteva ingiustificatamente di redigere il suddetto piano di recupero, bloccando di fatto la possibilità di sanatoria edilizia per le aree in questione, creando ed amplificando in tal modo notevoli problemi igienico-sanitari e di ordine pubblico;

successivamente la legge regionale n. 17 del 1994 stabiliva che i piani di recupero dovessero essere realizzati entro il termine tassativo di novanta giorni, ma anche tale prescrizione non veniva rispettata dal sindaco di Agrigento;

tali persistenti inadempienze del comune di Agrigento rispetto a quanto richiesto dalla Regione siciliana provocavano, in data 10 giugno 1996, un mutamento di orientamento da parte della Regione siciliana, che, con nota protocollo 2862 del 10 giugno 1996 dell'assessore regionale ai beni culturali, comunicava che la regione intendeva far proprio l'orientamento espresso dal consiglio di giustizia amministrativa nella sentenza 257 del 1993, secondo il quale la sanatoria edilizia nella zona B del decreto Gui-Mancini poteva ammettersi solo entro i limiti di volumetria originariamente legalmente previsti pari allo 0,03 mc/mq;

in tal modo con la suddetta nota, in data 10 giugno 1996, la regione ritornava indietro rispetto agli orientamenti maturati, anche all'interno dei massimi organismi tecnico-scientifici in precedenza citati;

appare ragionevole, logico, razionale l'operato congiunto di comune, soprintendenza, Consiglio regionale dei beni culturali e regione Sicilia (di cui ai suddetti verbali del consiglio regionale in data 23 giugno 1992 e della nota recepita dall'assessore regionale ai beni culturali ed ambientali in data 19 agosto 1993 sino al 1993, con il quale si convenivano i criteri per addivenire alla sanatoria edilizia e si incaricava il comune di Agrigento di redigere apposito piano di recupero e che pertanto tale operato va recuperato, valorizzato e portato a compimento nell'interesse dei cittadini agrigentini, della riqualificazione e recupero del territorio, della valorizzazione del parco archeologico della valle dei Templi;

per converso appare fortemente illogico, irrazionale e penalizzante per la collettività agrigentina, con evidenti profili negativi per la convivenza civile, l'ordine pubblico le ragioni igienico sanitarie, negare la possibilità della sanatoria edilizia e del recupero urbanistico, dopo che gli stessi sono stati ritenuti compatibili con i valori paesistici, urbanistici ed archeologici del parco anche dagli altissimi consensi scientifici dei beni culturali, in precedenza

citati, sol perché, prima, il sindaco di Agrigento è stato inadempiente rispetto alle disposizioni ricevute relativamente alla redazione del piano di recupero e, poi, il consiglio di giustizia amministrativa della Regione Siciliana ha emesso una sentenza, che comunque, e bene ricordarlo, vale per il solo caso deciso è non vincola la pubblica amministrazione, contrastante con gli orientamenti unanimi relativi alla possibilità di sanatoria per tale area —:

quali iniziative intendano assumere per portare a compimento l'iter delle sanatorie edilizie nella zona B del parco archeologico della valle dei Templi secondo i criteri già approvati dagli organi scientifici regionali e nazionali e garantire ai cittadini di Agrigento interessati gli interessi legittimi ed i diritti quesiti relativamente alle procedure di sanatoria;

per quali ragioni il sindaco di Agrigento non abbia approntato il piano di recupero richiesto dalla Regione siciliana e se tale inadempimento sia stato segnalato agli organi deputati al controllo del rispetto delle norme di legge da parte dei sindaci?

quali iniziative si intendano assumere per addivenire in tempi brevi alla redazione del piano del parco archeologico della valle dei Templi. (4-07273)

*RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in oggetto, il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali ha fatto presente che ai sensi del D.P. 30 agosto 1975, n. 637 le competenze statali in materia di tutela del paesaggio e di antichità e belle arti nel territorio della Sicilia sono esercitate dalla Regione stessa.*

*Pertanto, gli elementi di risposta potranno essere chiesti all'Assessorato dei Beni Culturali e della Pubblica Istruzione della citata Regione.*

*Anche la Sezione Autonoma del Genio Civile di Agrigento ha escluso la propria competenza in materia.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

*SCALIA. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

la regione Marche, in attuazione della delibera Cipe del 16 marzo 1994, ha approvato, con delibera del consiglio regionale n. 227 del 22 ottobre 1994, il programma regionale di edilizia residenziale pubblica 1992-1995, provvedendo alla ripartizione dei fondi di edilizia sovvenzionata;

ai sensi della citata delibera regionale, il comune di Porto Sant'Elpidio ha provveduto alla formazione del programma integrato di intervento sull'area industriale dismessa, denominata ex-FIM, trasmesso alla regione Marche per il relativo finanziamento di duecentonovanta milioni, a valere sui fondi del citato programma quadriennale;

la regione Marche, con decreto del Presidente della giunta regionale n. 231 del 6 dicembre 1996, ha adottato un accordo di programma con il quale viene modificata, ai sensi dell'articolo 27 della legge, la previsione del piano regolatore generale vigente ai sensi della legge n. 142 del 1990 e localizzato l'intervento consistente nella realizzazione di dieci alloggi in locazione, ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 493 del 1993;

il comune, nella formazione del piano integrato, avrebbe dovuto riferirsi a quanto disposto dall'articolo 16 della legge n. 179 del 1992, con particolare riguardo alla individuazione delle zone urbane interessate, « privilegiando le aree a forte tensione abitativa caratterizzate dalla emergenza di degrado abitativo e sociale », mentre in realtà l'area prescelta è costituita da un'area industriale dismessa, peraltro altamente inquinata, e da un campo sportivo, aree comunque vincolate dal piano paesistico ambientale regionale, dalla legge n. 1497 del 1939 e dalla legge n. 1089 del 1939 e privo di edilizia residenziale esistente;

il programma integrato in questione è stato approvato dalla regione specificamente per la realizzazione di dieci alloggi in locazione, pari a circa quattromila metri

cubi di edificato, mentre in realtà l'accordo prevede la realizzazione di oltre centomila metri cubi di nuove costruzioni, senza peraltro nessuna chiara localizzazione di Erp finanziati. Tutto ciò in palese contrasto con il principio secondo cui tutte le opere che modificano la destinazione urbanistica nell'interesse dei privati devono seguire il normale iter urbanistico, mentre per le opere pubbliche è possibile utilizzare le procedure accelerate dell'accordo di programma per le varianti allo strumento urbanistico vigente;

l'accordo sottoscritto risulterebbe privo della parte economica e finanziaria delle convenzioni con i soggetti privati per la realizzazione degli interventi e dei relativi atti d'obbligo previsti dall'articolo 7 del decreto ministeriale 21 dicembre 1994 —:

se non intenda non dare corso al finanziamento richiesto dal comune di Porto Sant'Elpidio, pari a 1,3 miliardi di lire, per i motivi sovraesposti, anche alla luce di quanto previsto nell'ordine del giorno approvato dal Senato il 29 ottobre 1996, che testualmente recita:

«Il Senato, considerato come i piani di riqualificazione urbana non abbiano talvolta conseguito l'obiettivo fondamentale di migliorare la qualità dell'ambiente urbano, traducendosi invece in interventi di ulteriore compromissione delle città, finendo per favorire anche operazioni di speculazione edilizia;

impegna il Governo ad effettuare un'accurata supervisione e verifica sui requisiti e sulle qualità dei progetti approvati dalla Conferenza Stato-Regioni del 1° agosto 1996, sia rispetto alla loro rigorosa corrispondenza rispetto alle finalità del fondo ex Gescal, come sancito anche da recenti sentenze, sia in particolare rispetto alla qualità residenziale ed alla composizione sociale degli utenti che possono accedere alla casa, alla salvaguardia, ed incremento del verde, delle attrezzature e degli spazi urbani al rispetto delle eventuali preesistenze storiche ed ambientali e all'integrazione armonica col tessuto ur-

bano preesistente, per garantire l'effettiva congruità con gli intendimenti previsti dalle norme e l'effettivo recupero e riqualificazione delle zone degradate».

(4-08494)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale ha comunicato che con il Presidente della regione Marche, con il Sindaco del Comune di Porto Sant'Elpidio è stato sottoscritto il protocollo di intesa per l'attuazione del programma di riqualificazione presentato dal suddetto Comune ai sensi del DM. 21.12.1994.*

*Al citato protocollo di intesa non ha partecipato la Provincia di Ascoli Piceno, competente in materia di approvazione di strumenti urbanistici, la quale, con nota 13 marzo 1997, n. 1345, ha comunicato che il programma risulta formalmente e definitivamente approvato mediante accordo di programma stipulato in data 22 ottobre 1996.*

*A questo accordo di programma hanno partecipato: il Comune di Porto Sant'Elpidio, la regione Marche, la provincia di Ascoli Piceno il Servizio decentrato della Regione Marche per le opere pubbliche e la Difesa del suolo di Ascoli Piceno, la Unità Sanitaria locale n. 11 di Fermo, la Soprintendenza ai Beni Ambientali e Architettonici di Ancona, la Direzione compartimentale del territorio, la Capitaneria di Porto del Compartimento marittimo di San Benedetto del Tronto, le Ferrovie dello Stato spa.*

*Detto accordo di programma ha comportato l'automatica e definitiva approvazione della variante urbanistica rispetto al PRG vigente; la concessione del finanziamento regionale di lire 280 milioni destinati alla realizzazione di alloggi in locazione ex articolo 9 legge 493/93; il rilascio del parere favorevole da parte degli altri organi o amministrazioni, per le materie di rispettiva competenza.*

*Tale accordo di programma è stato ratificato dal Consiglio comunale di Porto Sant'Elpidio con delibera n. 89 dell'11 novembre 1996 e adottato con decreto del Presidente della Regione Marche n. 231 del 6 dicembre 1996.*

Per quanto riguarda i contenuti di programma di riqualificazione urbana presentato a questa Amministrazione, è prevista la realizzazione di interventi pubblici per 17.699,8 milioni (opere di bonifica, viabilità), rete idrica, rete fognante, pubblica illuminazione, parcheggi pubblici per 19.000 mq; verde pubblico per 20.900 mq, opere di urbanizzazione secondaria) la cui copertura finanziaria è garantita dal Comune; per 3.250 milioni quali proventi degli oneri concessori, dal Ministero dei LL.PP., con un finanziamento di 1.300 milioni a valere sulle risorse di cui al decreto ministeriale 21 dicembre 1994, e con risorse private per 11.628,1 milioni.

Al riguardo, viene precisato che l'impegno del soggetto privato alla realizzazione del programma è stato formalizzato con atto d'obbligo sottoscritto in data 13.12.95, n. 5/47695, in cui viene specificato anche che il soggetto privato cede gratuitamente aree per un valore di circa 1.500 milioni.

Per quanto concerne la consistenza degli edifici, è prevista la realizzazione di una superficie utile edificabile di mq 28.300, corrispondente ad una volumetria di 74.700 mc. di nuova edificazione e di mc. 36.000 di recupero di edilizia privata nonché il recupero di edifici pubblici per 2.175 mc.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

SCIACCA. — Al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che:

in un locale sito in via Porto Simone n. 7, in località Monterotondo Scalo (RM), posto a distanze limitatissime dalle abitazioni circostanti, esercita la propria attività la ditta Giancola, la quale, nella fabbricazione di cartelloni pubblicitari, fa quotidiano uso di abbondanti quantità di vernici e di solventi;

le suddette sostanze emettono costantemente vapori maleodoranti e di probabile nocività, al punto che una vicina, la sig.ra Franca Tichetti ha dovuto ricorrere alle cure del pronto soccorso;

la situazione è stata denunciata dagli abitanti del luogo al sindaco, alla USL RM 24, ed ai carabinieri;

il 24 aprile 1993 l'assessore alla sanità del comune, con ordinanza n. 11.714, disponeva l'immediata chiusura del predetto negozio artigianale;

pochi giorni dopo, il 30 aprile 1993, vista la nota n. 919 del 1993 del Servizio igiene pubblica della USL RM 24, lo stesso assessore concedeva l'autorizzazione provvisoria per l'apertura del negozio per il tempo strettamente necessario alle rilevazioni ambientali all'interno e all'esterno dell'opificio e comunque per non più di 30 giorni;

a tutt'oggi nulla si sa di tali rilevazioni, mentre l'opificio continua la propria attività —:

se tali rilevazioni siano state eseguite e con quali risultati;

quali iniziative intenda assumere il Ministro interrogato per fare cessare tale attività inquinante in prossimità di civili abitazioni. (4-00277)

RISPOSTA. — Sul problema prospettato con l'atto parlamentare in esame, questo Ministero deve rispondere, necessariamente, in base agli elementi di valutazione di competenza regionale, ottenuti attraverso il Commissariato del Governo nella Regione Lazio.

Si è appreso, al riguardo, stando a quanto riferito dal competente Assessorato regionale Utilizzo, Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali, che l'indagine effettuata dalla Azienda U.s.l. competente ha riscontrato come l'Azienda Giancola di Monterotondo Scalo (RM) risulti in regola sotto il profilo igienico sanitario.

Il Ministro della sanità: Bindi.

STORACE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri per la funzione pubblica e gli affari regionali, del tesoro, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per sapere:

se corrisponda al vero la notizia, apparsa sul settimanale *Polis* del 17 settembre 1996, diffuso in provincia di Parma,

secondo cui il dottor Sergio Conti, in qualità di presidente dell'Autocamionale della Cisa s.p.a. di Parma, abbia affidato per chiamata diretta ed in violazione alla legge antimafia e alle vigenti norme sulle opere pubbliche, la ditta Gioachino Bitumi di Torino per lavori di asfaltatura della A15;

a quanto risulta all'interrogante, sembra che la violazione sia aggravata dal fatto che l'Autocamionale della Cisa s.p.a., con bando di gara n. 01/96, prevedeva al punto b.5) l'esclusione delle imprese che avevano gli impianti di confezionamento del bitume alla distanza di settanta chilometri dall'A15 (bollettino della regione Emilia-Romagna n. 41 del 17 aprile 1996), mentre la ditta Gioachino Bitumi dispone di tali impianti ad oltre trecentocinquanta chilometri dall'A15 —:

se tali comportamenti non siano da reprimere, oltre che con le necessarie azioni amministrative, anche con provvedimenti di nomina di un commissario governativo, al fine di evitare il continuo dissesto aziendale e garantire l'onorabilità e la fiducia nella concessione autostradale.  
(4-04228)

**RISPOSTA.** — *In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade, sulla base di quanto riferito dal Sindaco ANAS in seno al Collegio Sindacale della CISA S.p.A. ha comunicato quanto segue.*

*L'affidamento dei lavori alla Ditta Gioachino Bitumi di Torino per lavori di asfaltatura è stato effettuato ai sensi dell'articolo 24 della legge 109/94, lett. a) che consente di affidare a trattativa privata un appalto di lavoro pubblico nei casi previsti dall'articolo 41 del R.D. 23.5.1924 n. 827.*

*I criteri seguiti dalla Società nell'affidamento del predetto lavoro sono stati dettati dalla circostanza che la Ditta appaltatrice è titolare di una «privativa industriale» esclusiva di una ditta spagnola Elsamex di Madrid per il trattamento superficiale di manutenzioni delle pavimentazioni stradali, consistente in un microtappeto bituminoso colato «a freddo» che impermeabilizza ed irruvidisce il «manto di usura» impedendone il degrado.*

*Nel caso in questione la CISA ha ritenuto, a titolo sperimentale, di mettere in opera (per un importo di L. 165.000.000) il suddetto materiale in modo da poterne verificare nel tempo le caratteristiche tecniche di tenuta, usura e mantenimento del sottostante preesistente manto stradale.*

*Per quanto riguarda, inoltre, la distanza massima di settanta chilometri dell'impianto di confezionamento del bitume previsto nei bandi di gara per asfalti «a caldo», nel caso di specie trattandosi di bitumi «a freddo» la relativa lavorazione avviene direttamente sulla strada dove viene eseguita la stesura dello stesso.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**STORACE.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per sapere:*

*se risulti vera la notizia, apparsa nelle edizioni del mese di settembre 1996 del settimanale Polis, diffuso in provincia di Parma, secondo cui Sergio Conti, in qualità di presidente dell'Autocamionale della Cisa spa abbia commesso violazioni tali da illecito arricchimento, appropriandosi di beni pagati dall'azienda —:*

*quali iniziative e provvedimenti si intendano esperire, tenuto conto che l'Autocamionale della Cisa spa è debitrice allo Stato di svariati miliardi, e se, pertanto, i relativi amministratori debbano essere immediatamente sostituiti da un commissario nominato dallo Stato.* (4-04229)

**RISPOSTA.** — *In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade, sulla base di quanto riferito dal Sindaco ANAS in seno al Collegio Sindacale della CISA S.p.A., ha comunicato quanto segue.*

*In merito alle violazioni che il Presidente della CISA S.p.A., Dott. Sergio CONTI, avrebbe commesso e tali da costituire illecito arricchimento appropriandosi di beni appartenenti alla Società, il Sindaco ANAS ha accertato che l'ordine di n. 2 poltrone per ufficio ad uso privato del Presidente per*

un disguido della Ditta fornitrice è stato erroneamente fatturato alla Società CISA, la quale ha provveduto ad addebitare allo Studio Associato professionale, destinatario della fornitura, l'importo della fattura stessa.

L'Ente ha, inoltre, fatto presente che l'interessato in data 23.11.96 ha presentato querela alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Parma avverso il settimanale di cui si fa menzione nell'atto ispettivo.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

**STORACE.** — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per sapere:

se corrispondano al vero le notizie apparse su il settimanale *Polis* pubblicato il 1° ottobre 1996 e diffuso in provincia di Parma che il dottor Sergio Conti in qualità di presidente dell'Autocamionale della CISA SpA (A 15) abbia falsificato il bilancio dell'ente pubblico autostradale non evidenziando la restituzione al tesoro dello Stato dei crediti vantanti dallo stesso tesoro per svariate decine di miliardi;

se in merito ci siano state delle complicità da parte dei funzionari addetti alla sorveglianza;

quali iniziative si intendano esperire di fronte a tale situazione di lunga inadempienza da parte di tale società, oltre all'immediata nomina del commissario straordinario già più volte richiesto in precedenza da diversi interroganti. (4-04230)

**RISPOSTA.** — In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade, sulla base di quanto riferito dal Sindaco ANAS in seno al Collegio Sindacale della Società CISA S.p.A., ha comunicato quanto segue.

Dal controllo effettuato sul bilancio della Cisa S.p.A, chiuso al 31.12.1955, nello Stato Patrimoniale si riscontrano, al passivo, nella partita « Debiti verso altri Finanziatori », e quindi tra i debiti della Società, le somme ancora da restituire al

Fondo Centrale di Garanzia pari a complessive £. 289.440.649.159 fra importi scaduti ed a scadere rispetto al piano di rimborso contenuto nel piano finanziario vigente « Maggio 1988 ».

La Società suddetta ha precisato che i rimborsi allo Stato dei debiti di cui all'articolo 5 della legge 23 luglio 1980 n. 389 sono contenuti nel piano finanziario vigente « Maggio 1988 » che si completeranno nel termine concessionale del 2004.

L'articolo 19 della legge 26 aprile 1983 n. 130 prevede che detti piani di rimborso di cui al 4° comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982 n. 531 hanno inizio a partire dall'anno in cui è previsto il formarsi delle risorse derivanti dalla gestione.

Comunque, malgrado il ritardo nei versamenti di due annualità, la Società continua a versare tutti gli anni una consistente quota del rimborso previsto al Fondo Centrale di Garanzia.

Da ciò consegue che il bilancio societario non presenta falsificazioni di carattere contabile, in quanto vi sono state esposte le situazioni debitorie nei confronti dello Stato.

Si fa, infine, presente che il Ministero di grazia e giustizia con nota n. S/354/9 dell'11.3.97 ha comunicato che i Procuratori della Repubblica presso il tribunale e presso la Pretura Circondariale di Parma hanno provveduto ad iscrivere l'atto ispettivo in questione al Mod. 45 (registro degli atti relativi a fatti non costituenti notizia di reato).

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

permane tuttora una situazione pericolosa per gli automobilisti e gli utenti di mezzi pubblici sulla strada statale n. 470 di valle Brembana, in località di Colle del Ronco di Ambria, nel territorio di Zogno;

si tratta di un tratto di strada in curva cieca e carreggiata molto stretta; sulla destra inizia il primo tratto della

vecchia strada provinciale e in zona sostano anche i bus di linea, nei due sensi di marcia, e i viaggiatori sono costretti a un non facile attraversamento —:

se di concerto con l'Anas intenda ripristinare il senso unico sul primo tratto della provinciale, dando sicurezza anche all'attraversamento degli utenti e dei mezzi pubblici, con strisce pedonali o lampeggianti. (4-06787)

*RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente che la questione evidenziata dall'atto ispettivo non è di competenza dell'Ente, in quanto trattasi di viabilità gestita dall'Amministrazione Provinciale di Bergamo.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

*URSO. — Al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che:*

da moltissimo tempo il servizio pediatrico di Ronciglione (Viterbo) è in pieno caos;

per questo motivo sono molti i disagi che derivano per i piccoli ai quali necessitano i vaccini;

la presenza di un pediatra nel consultorio non è garantita, ciò che determina una situazione di completo disorientamento per le mamme dei piccoli le quali si

vedono costrette a sborsare soldi per la sanità, magari pagando un medico di fiducia privatamente, saltando, di fatto, la fila del pediatra pubblico;

nonostante le Aziende sanitarie locali abbiano applicato in pieno la normativa ministeriale in materia di assistenza diretta ai minori, a Ronciglione regna la totale disinformazione;

al riguardo, il presidente del locale circolo di alleanza nazionale ha più volte sollecitato l'intervento delle autorità competenti senza avere risposta alcuna —:

quali provvedimenti intenda adottare per risolvere una situazione caotica e di disagio nella quale si trova la popolazione di Ronciglione. (4-04658)

*RISPOSTA. — In merito al problema prospettato con l'atto parlamentare in esame, questo Ministero deve rispondere, necessariamente in base agli elementi di valutazione di competenza regionale acquisiti attraverso il Commissariato del Governo nella Regione Lazio.*

*A quanto riferito dall'Azienda U.s.l. di Viterbo — e tenuto conto che l'esecuzione della vaccinazione non sembra comportare alcuna particolare difficoltà — si è appreso, al riguardo, che l'assistenza pediatrica all'interno della struttura viene garantita dal pediatra di base e dell'ambulatorio ospedaliero e da specialisti SUMAI.*

Il Ministro della sanità: Bindi.