

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

—

PAGINA BIANCA

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

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

il transito sulla strada statale Agordina, in località Ponte del Cristo, è stato totalmente interrotto con l'ordinanza Anas n. 49 del 19 marzo 1997; il successivo provvedimento n. 51 del 20 marzo 1997 ne ha stabilita la riapertura per soli quindici minuti ogni ora, fino al mese di giugno 1997;

questi provvedimenti sono solo gli ultimi in ordine di tempo a creare enormi disagi e rilevantissimi danni economici sia a monte che a valle dell'interruzione, provocando il reale isolamento delle popolazioni e delle aziende della zona che, spesso faticosamente, devono svolgere le loro attività in un territorio già di per sé disagiata geologicamente e quindi più di altri bisognoso di particolari attenzioni da parte delle autorità locali e nazionali, che ne dovrebbero tutelare il mantenimento e favorire lo sviluppo;

allo stato attuale e in assenza di un reale impegno, che non si concretizzi con divieti di viabilità né riaperture fittizie, ed essendo stati vani i solleciti presentati dagli amministratori locali e dagli imprenditori dell'Agordino, numerosi dipendenti delle aziende danneggiate dal blocco rischiano il licenziamento —:

se non si ritenga che l'ipotesi di riapertura della strada statale n. 203 con le modalità suddette aggiunga al danno la beffa per i viaggiatori costretti a transitarvi non con auto da corsa ma spesso con mezzi pesanti adibiti al trasporto merci;

se non si debba configurare l'ipotesi di incuria o cattiva manutenzione da parte degli organismi preposti alla viabilità, soprattutto in aree in cui tutta l'attività economica e sociale è legata alla percorribilità dell'unica arteria statale esistente;

quali provvedimenti si intendano adottare non solo per l'immediato ripristino delle vie di comunicazione interrotte o di difficile percorrimento, ma anche per l'attuazione di progetti di più ampio respiro, che rendano maggiormente agevole la sopravvivenza delle comunità montane che, con provvedimenti legislativi, si è inteso tutelare esplicitamente. (4-08929)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, il Compartimento ANAS di Venezia ha comunicato che in data 17.03.97, a causa di un incendio sviluppatosi lungo le pendici del Monte Celo estesosi rapidamente fino al ciglio della SS. n. 203 « Agordina » in località Ponte del Cristo, per motivi di sicurezza della pubblica utenza veniva immediatamente sospeso il transito sulla statale stessa, interessata da continui frammenti di rocce che si riversano dalle pendici direttamente sul piano viabile.*

Tale chiusura veniva disposta con ordinanza n. 49 del 19 03 97.

Tenuto conto che nella zona operava il personale della Protezione Civile per l'opera di spegnimento con l'ausilio di elicotteri, a cura del citato Compartimento venivano predisposti senza indugio interventi di bonifica lungo la parete rocciosa prospiciente la statale 203.

Con il rito della somma urgenza in data 19.03.97 venivano consegnati all'Impresa DOLOMITI ROCCE S.r.l. di Ponte nelle Alpi (Belluno) i lavori per l'importo di L. 115.192.000 che riguardavano, appunto, la perlustrazione e disaggi della zona interessata dall'incendio sovrastante la strada statale, la costruzione di barriera paramassi elastica in zona giudicata particolarmente soggetta ad ulteriori distacchi, le eventuali chiodature di placche vistosamente instabili, nonché la posa di rete ad alta resistenza su una vallecchia soggetta da continui scoscendimenti di reperti rocciosi.

Con successiva ordinanza n. 51 in data 20 marzo 1997 si riapriva intanto totalmente al transito la statale, salvo nei giorni 21 e 22 marzo 1997, durante i quali il transito veniva interrotto ad intervalli di 40-45 minuti per permettere la continuità delle lavorazioni.

In data 28.03.97, alle ore 19.00 circa, si verificava un ulteriore franamento dalla stessa parete in località Ponte del Cristo, rimanendo coinvolte due autovetture prontamente soccorse dai Vigili del Fuoco che per altro constatavano il pericolo di ulteriori distacchi.

Sul piano viabile erano giacenti numerosissimi reperti di piccola e media pezzatura, mentre contemporaneamente violentissime raffiche di vento provocavano un continuo scoscendimento di sassi che si riversavano sistematicamente sul piano viabile.

Al personale di esercizio di zona non rimaneva altra alternativa della chiusura immediata dell'arteria, confermata all'indomani con ordinanza n. 6 del 29.03.1997.

Tale fenomeno peraltro si protraeva ininterrottamente anche nei giorni successivi.

La strada, a seguito del cessato pericolo, è stata riaperta dalle ore 6,30 alle ore 20,00, in fasce orarie prestabilite per assicurare continuità al traffico. Il 26 aprile, tolte le limitazioni delle fasce orarie, veniva istituito il senso unico alternato, regolato da semafori e guardiania diurna confermando per ovvie ragioni di sicurezza, la chiusura della statale dalle ore 20,00 alle ore 6,30.

Detto Compartimento provvedeva così, con inizio il 12.04.97, alla messa in sicurezza della S.S. n. 203 mediante lavori di bonifica delle pendici e posa di barriere paramassi, per un importo di L. 429.173.500; tali lavori vennero ultimati il 21.05.1997.

Allo scopo di ottenere un elevato grado di sicurezza della zona, il Compartimento avanzava apposita richiesta alla Direzione Generale dell'ANAS volta ad ottenere l'autorizzazione per la redazione di progetti mirati alla salvaguardia degli utenti.

L'ANAS con nota n. 8378 del 27.06.97 ha autorizzato la redazione e disposto il finanziamento di perizie e progetti per le seguenti opere:

la costruzione di un nuovo corpo stradale nel tratto Scalette-Case Brancaleone — importo L. 7.600.000.000;

il completamento di protezioni e costruzione di una galleria artificiale in località Ponte del Cristo — importo L. 7.300.000.000;

il completamento delle protezioni dell'attuale strada comunale su cui è stato deviato il traffico della statale per L. 700.000.000.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

CUSCUNÀ, PAMPO, MALGIERI, LANDOLFI, BOCCHINO, MENIA, MARENGO, BENEDETTI VALENTINI e NAPOLI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

la legge 2 aprile 1968, n. 507, all'articolo 2, nell'istituire l'albo nazionale degli esperti in materia di pianificazione territoriale, ha fatto obbligo al Ministro dei lavori pubblici di aggiornare l'elenco degli idonei mediante concorsi biennali per titoli;

il quinto ed ultimo bando per l'iscrizione degli esperti è stato indetto il 30 maggio 1984, con pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n. 147 —:

quali siano i motivi a fondamento dell'inspiegabile ed inammissibile ritardo (circa tredici anni) che priva i professionisti interessati all'inclusione nel predetto albo di un loro preciso diritto, oltre a non prestare un buon servizio alla pubblica amministrazione, sempre alla ricerca di qualificate competenze professionali particolarmente utili per la redazione di studi, indagini e ricerche, oltre che per l'esame preliminare di progetti di piani regolatori generali, piani particolareggiati e lottizzazioni convenzionate;

qualora non dovessero emergere particolari motivi ostativi, se non intenda bandire *ad horas* il concorso che si è fatto attendere per così lungo tempo. (4-10144)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale

del Coordinamento Territoriale ha fatto presente che, con provvedimento in corso di perfezionamento, ha predisposto il bando di concorso per l'aggiornamento dell'Albo Nazionale degli esperti in materia di pianificazione territoriale.

Pertanto, sarà cura della predetta Direzione provvedere, non appena sarà esaurita l'attuale fase procedimentale, all'adempimento delle successive fasi dell'iter concorsuale di cui trattasi.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

DE FRANCISCIS. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione. — Per sapere — premesso che:*

la legge 2 aprile 1968, n. 507, all'articolo 2, nell'istituire l'albo nazionale degli esperti in materia di pianificazione territoriale, ha fatto obbligo al Ministero dei lavori pubblici di aggiornare l'elenco degli idonei mediante concorsi biennali per titoli;

l'ultimo bando per l'iscrizione al suddetto albo è stato pubblicato il 30 maggio 1984 sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica n. 147;

con inammissibile ritardo, che perdura da oltre tredici anni, il Ministero dei lavori pubblici, che dovrebbe provvedere di concerto con il Ministero della pubblica istruzione, non dà corso alla pubblicazione del bando di concorso per la selezione degli aventi titolo alla iscrizione all'albo degli esperti in materia di pianificazione territoriale;

tale inerzia non solo impedisce agli aspiranti l'accesso dall'albo, ma priva le strutture pubbliche di avvalersi di qualificate esperienze professionali per la redazione di studi, indagini e ricerche per l'esame preliminare, dei piani regolatori generali, dei programmi di fabbricazione, dei piani particolareggiati predisposti dai comuni —:

quali iniziative si intendano adottare al riguardo e se non si ritenga urgente provvedere alla pubblicazione del bando di concorso in conformità di quanto disposto dall'articolo 2, primo comma, della legge n. 507 del 1968. (4-10709)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale ha fatto presente che la legge 2 aprile 1968, n. 507, riguardante le norme aggiuntive in materia di formazione dei Piani territoriali di coordinamento, prevedeva anche l'istituzione dell'Albo degli Esperti in materia di pianificazione territoriale.*

In conformità a detta norma, con decreto del ministro pro tempore n. 1175 del 29 marzo 1969, pubblicato sulla G.U. n. 116 del 7 maggio 1969, veniva approvato il bando di concorso di cui trattasi.

Poiché la predetta legge n. 507 prevedeva all'articolo 2 che tale Albo fosse formato mediante « concorsi biennali », sono stati nel tempo espletati altri cinque concorsi, il cui ultimo, in materia di pianificazione territoriale, porta la data dell'8 maggio 1984 e si è esaurito con decreto ministeriale n. 22 del 13 dicembre 1989.

Negli ultimi anni, il rilevante numero di concorrenti, la varietà dei corsi di laurea che consentivano la partecipazione al concorso e, conseguentemente, la diversità di esperienze, attività professionali, tipi di studi e ricerche effettuati, hanno richiesto un accurato e complesso esame sia per la definizione dei criteri e dei punteggi da adottare sia dei singoli titoli prodotti, che non ha consentito un celere adempimento del concorso di cui al bando stesso.

Tuttavia, recentemente questa Amministrazione ha provveduto a predisporre il bando di concorso per l'aggiornamento dell'Albo Nazionale degli esperti in materia di pianificazione territoriale che è attualmente alla controfirma dell'On.le Ministro per l'Università e per la Ricerca Scientifica e Tecnologica per essere successivamente pubblicato sulla G.U.

Sarà quindi cura della predetta Direzione Generale provvedere, non appena sarà esaurita l'attuale fase procedimentale, al-

l'adempimento delle successive fasi dell'iter di procedura concorsuale in argomento.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

DI NARDO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premezzo che:*

il 10 gennaio 1997, a causa di eccezionali eventi atmosferici la strada statale n. 145, che collega tutti i comuni della costiera sorrentina veniva travolta da un movimento franoso di notevole estensione all'altezza del bivio per Castellammare di Stabia;

il prezzo pagato in termini di vite umane fu notevole, come lo fu quello relativo ai disagi che tutti gli abitanti della fascia costiera sorrentina hanno dovuto sopportare per più di due mesi visto che l'unico collegamento stradale era ed è rappresentato dalla strada statale 145;

da quasi dieci anni è in costruzione una galleria che partendo proprio dal luogo nei pressi del quale si verificò la frana, dovrebbe rappresentare una valida alternativa alla statale 145 e permetterebbe di alleviare, in buona parte, l'endemico problema del traffico che troppe volte paralizza l'intero tratto della strada summenzionata, oltretutto con un impatto ambientale praticamente nullo;

se non intenda intervenire per accertare a che punto siano i lavori e quali siano i reali motivi della loro continua interruzione, vista anche la vitale importanza che riveste la realizzazione di quest'opera, che in primo luogo permetterebbe, in caso di un nuovo malaugurato evento franoso, una valida alternativa alla statale stessa, e in secondo luogo, poiché la zona che ha nel turismo una importantissima forma di sostentamento, darebbe un deciso impulso a rendere ancor più efficiente e competitivo il comparto turistico, elemento trainante dell'intera economia della costiera sorrentina.

(4-09655)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che i ritardi nella realizzazione delle gallerie stradali tra i Km. 11+600 e 14+00 della SS. 145 « Sorrentina » sono stati determinati dai seguenti motivi.*

Dapprima, dal contenzioso che si è instaurato tra la Soc. Scario Terme e l'ANAS nel momento dello scavo del tunnel nei pressi dell'omonima località, risolto con il riconoscimento della validità, da parte del TAR della Campania, delle ragioni addotte dall'Ente medesimo.

In secondo luogo, dal sequestro del cantiere da parte del Tribunale di Torre Annunziata per mancanza di licenza edilizia e di autorizzazione del Comune di Vico Equense, per i lavori della Galleria per i quali la Corte di Cassazione ha ricusato le conclusioni del Magistrato del Tribunale disponendo l'immediato dissequestro del cantiere.

Ed infine, dalle interferenze della galleria in costruzione con quella della ferrovia Vesuviana che corre vicino alla galleria stradale, per la risoluzione delle quali sono in corso rapporti con la Circumvesuviana per trovare soluzioni che consentano una rapida ripresa dei lavori di completamento del tunnel stradale.

Tali lavori sono fermi da tempo in attesa di poter eseguire una serie di prove con uso di esplosivo per lo studio degli effetti dei lavori di scavo della galleria sulle strutture ferroviarie.

Ed infatti l'evento franoso del 10.01.97 ha impedito tali prove in quanto la Commissione esplosivi ha sospeso precauzionalmente le autorizzazioni rilasciate ed ha chiesto ulteriori elementi tecnici che tengano conto anche dei possibili effetti sul versante limitrofo che è interessato dalla frana.

Il Compartimento ANAS di Napoli per poter fornire gli elementi richiesti ha acquisito gli studi effettuati sulla frana dai C.T.U. incaricati dalla procura di Torre Annunziata.

I suddetti studi sono stati consegnati all'impresa esecutrice dell'opera affinché, verificata la fattibilità delle prove, in funzione degli effetti di queste ultime sulla

frana proceda alla richiesta di nuove autorizzazioni all'uso di esplosivo.

L'impresa esecutrice, una volta eseguite le prove, dovrà determinare il sistema di avanzamento in galleria che riterrà più idoneo per non arrecare danni a terzi e quindi potranno essere ripresi i lavori.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargonè.

LUCIANO DUSSIN, FONGARO, DOZZO, VASCON, STUCCHI, CAVALIERE, BAMPO, CALZAVARA e MICHIELON. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

è stato pubblicato sugli organi di stampa il piano triennale dell'Anas 1997-1999, che destina trecentotrentanove miliardi per tutta la rete viaria della regione Veneta, per un totale di nove miserabili interventi;

la provincia di Treviso, forte dei suoi settecentocinquanta abitanti, resi celebri nel mondo per la loro ostinata voglia di sopravvivere alla continua « colonizzazione romana » che razia loro ogni anno la bellezza di 5.250 miliardi di imposte pari a circa sei milioni e novecentomila lire di tasse *procapite* per poi restituire alla provincia ed ai comuni la misera cifra di trecentocinquanta mila lire per cittadino, ebbene questa provincia ottiene in tre anni appena otto miliardi per la sua viabilità;

è evidente anche ai non addetti ai lavori che tale cifra non basterà neanche a garantire la sostituzione delle luci bruciate sulla sgangherata rete di illuminazione pubblica presente in provincia;

se queste siano le premesse, le sue attenzioni e promesse per quanto riguarda l'ammodernamento della Postumia e la realizzazione della strada statale Trento-Venezia e dell'autostrada pedemontana lasciano il tempo che trovano e l'amara considerazione che questo Ministro punti tutto il suo prestigio sugli interventi a favore degli aeroporti del Sud, sulla Reggio

Calabria-Salerno, sul Messina-Palermo, sul Sassari-Cagliari e sperando che non sia vero sul ponte di Messina;

il capo compartimento veneto dell'Anas, l'ingegner Salvatore Olivieri, ha fatto notare che il completamento verso Resana e Castelfranco Veneto della strada statale 307 del Santo può rientrare fra gli interventi rubricati nel cosiddetto « elenco integrativo » che costituisce un parco lavori immediatamente eseguibile qualora vi fossero maggiori disponibilità finanziarie;

se ritenga intervenire per recuperare le risorse necessarie per dar un minimo di dignità alle aspettative dell'intera viabilità del Veneto, sottraendo e dirottando a tal scopo i centosettantasette miliardi stanziati per la costruzione del nuovo Auditorium di Roma che sorgerà nel quartiere Flaminio;

se sia a conoscenza che questi centosettantasette miliardi serviranno per consentire a duemilacinquecento spettatori romani di assistere a concerti sinfonici e musica da camera;

se come Ministro veneto può accettare che per un Palazzetto della musica romana vengano spesi centosettantasette miliardi e per la viabilità della regione Veneto vengano stanziati in tre anni soli trecentotrentanove miliardi;

quali iniziative intenda adottare per difendere le aspettative di oltre quattro milioni di veneti. (4-09182)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale — Settore di Vigilanza ANAS — ha comunicato che tra gli interventi da realizzare nella Regione Veneto risultano inclusi nel vigente Programma Triennale 1997/1999 solo quelli relativi all'ammodernamento della SS. n. 53 inerenti l'intersezione con la SS. 515 nella Provincia di Treviso ed il completamento del tratto Carmignano-Fontaniva nella provincia di Padova per un importo, rispettivamente, di L. 8 miliardi e di L. 3,5 miliardi.*

Per le altre opere non comprese nel citato piano, la predetta Direzione riferisce

che le stesse potranno essere eventualmente inserite qualora abbiano raggiunto adeguati livelli di progettazione, nelle future programmazioni Anas, in sostituzione di altre opere programmate, di pari importo, di cui sia stata accertata la mancata attuazione in ragione dell'assenza dei requisiti richiesti della cantierabilità e del completamento.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

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

da oltre trenta anni si assiste all'ormai storica opera incompiuta per la realizzazione della superstrada Trento-Venezia-Padova;

il ruolo di direttrice nord-sud, che doveva assumere questo asse viario, serviva per collegare il Brennero con la rete autostradale di Padova e, contemporaneamente, smistare verso Mestre-Venezia, altre quote di traffico, in particolare quello pesante che, da tempo, sta assediando e soffocando tutti i centri dei comuni interessati all'opera in questione;

con l'andare del tempo, il Trentino ha quasi terminato il tratto di sua competenza — la Valsugana;

nel Veneto, pur con difficoltà di ogni genere, 3 sono i tratti quasi predisposti ma non ancora collegati fra loro: l'area del bassanese (Vicenza); il passante di Castelfranco Veneto (Treviso); la nuova parallela alla statale 307 del Santo (Padova);

a questo punto buon senso e razionalità nell'intervento viario impongono una considerazione che ormai è già un dato di fatto: si colleghino questi 3 tronchi stradali, delineando per il momento, l'unico asse possibile ed attuabile nella direzione Trento-Padova;

i comuni di Resana, Piombino Dese, Loreggia e Castelfranco Veneto stanno studiando il collegamento da attuare tra il

passante di Castelfranco Veneto che si ferma ai confini di Resana, e la parallela alla strada statale n. 307 del Santo (Padova) che si ferma pochi chilometri a sud dello stesso comune di Resana;

sembra prevalere un'ipotesi, non condivisa dal comune di Castelfranco Veneto, che vedrebbe deviare l'asse in arrivo da Padova verso est per fermarsi a Piombino Dese, senza che nessuno sbocco sia per il momento possibile verso la provincia di Venezia, come in origine doveva essere;

questa soluzione creerebbe problemi nel futuro collegamento con il passante di Castelfranco Veneto, trovandosi, questo, spostato verso ovest;

nel futuro asse Trento-Padova si creerebbe un'incomprensibile spaccatura che non valorizzerebbe gli interventi fatti fin ora —

se siano a conoscenza dei problemi e delle prospettive indicate dall'interrogante;

se condividano i dubbi segnalati relativamente all'ipotetica deviazione del tracciato verso Piombino Dese;

se condividano la soluzione di collegare direttamente la strada statale n. 307 con il passante di Castelfranco Veneto per dare continuità alla direttrice Trento-Padova;

se condividano l'esigenza di reperire risorse per creare comunque anche un collegamento fra il comune di Piombino Dese e la futura Trento-Padova, al fine di decongestionare il centro dello stesso comune e quello di Resana dal traffico in arrivo dalla provincia di Venezia, in direzione Padova;

quali risultino essere, a tutt'oggi, le indicazioni, i progetti, le opere che la provincia di Venezia ha attuato per consentire il proseguimento nel suo territorio della superstrada in oggetto. (4-10112)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le Strade comunica gli interventi relativi alle sottoindicate strade statali:*

strada statale n. 47 «della Valsugana»;

Svincolo in località Rivalta — il progetto esecutivo redatto a cura dello studio di ingegneria R.P.A. di Verona è stato sottoposto nello scorso mese di maggio al Magistrato alle Acque di Venezia ed a tutti gli Enti Locali interessati per l'ottenimento dei pareri di competenza ai sensi della legge n. 616/77 e succ. modifiche. Nel Piano stralcio dell'ANAS es. 1996 è stato previsto per tali lavori un finanziamento di 21,5 miliardi di lire;

tratto Pian dei Zocchi e Solagna — è in corso la procedura di valutazione per l'impatto ambientale. Una volta acquisite tutte le necessarie autorizzazioni e quindi delineato compiutamente il tracciato (lo studio di Impatto Ambientale prevede per alcuni tratti delle alternative di tracciato) l'ANAS provvederà alla progettazione definitiva per ottenere i pareri di rito.

L'intervento è inserito nell'accordo di programma tra la Regione Veneto ed il Compartimento ANAS di Venezia « nell'area di inseribilità — elenco integrativo » per il solo tratto « variante di S. Nazario » per un importo di 120 miliardi di lire.

SS. n. 307 « del Santo »:

tratto da Padova a Reschigliano: è stata aperta al traffico la nuova sede lo scorso 16 luglio;

tratto da Reschigliano a S. Michele delle Badesse: è aperto al traffico;

tratto da S. Michele delle Badesse a Piombino Dese: è in corso la progettazione esecutiva da parte dello studio SINERGO di Martellago (Venezia). L'intervento è previsto nell'accordo di programma tra la Regione ed il Compartimento della Viabilità del Veneto « nell'area di inseribilità — elenco integrativo » per un importo di 70 miliardi di lire. Il tracciato tra il nuovo tratto in progettazione della S.S. n. 307 « Del Santo » e la variante di Castelfranco Veneto non è ancora stato definito dalle amministrazioni locali.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

EVANGELISTI, CARLI e CORDONI. —
Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.
— Per sapere — premesso che:

a seguito dell'alluvione verificatosi il 19 giugno 1996 in Toscana, vari abitanti del comune di Pietrasanta (Lucca) hanno costituito un « Comitato Alluvionati », con l'obiettivo prioritario di seguire e sollecitare il programma delle autorità competenti, per il riassetto idrogeologico del territorio e della sua messa in sicurezza;

è stato firmato un protocollo d'intesa tra il comune di Pietrasanta, il Consorzio di Bonifica, la regione ed il « Coordinamento Comitati alluvionati della Versilia, Garfagnana e Montignoso ». L'obiettivo dei lavori contenuti in questo programma, che ruota in particolare attorno alla realizzazione della Gora degli Opifici è di garantire sicurezza ad una parte del territorio comunale, pur senza individuare i tempi per l'esecuzione ed il compimento delle opere;

numerosi sono stati i tentativi dei Comitati di confrontarsi con le autorità (in particolare nei confronti dell'Anas per avere informazioni chiare e ben definite sullo stato dei lavori, sulla pianificazione degli stessi ed anche sulle reali problematiche che questi implicano non solo per informare la popolazione su quanto stava accadendo o sarebbe dovuto accadere, ma anche per dare, nei limiti delle proprie disponibilità un apporto di fattiva collaborazione;

l'Anas, però, da parte sua, non ha mai dato seguito, né a parole, né con i fatti, alle continue richieste di notizie in merito allo stato dei progetti da predisporre per l'adeguamento del ponte che attraversa il fiume Versilia in località Ponterosso di Pietrasanta (Lucca) —;

se siano a conoscenza di tali ritardi ed inadempienze;

se non ritengano di dover verificare presso l'Anas e presso tutti gli enti interessati quale sia lo stato dei progetti esecutivi, cosa impedisce all'ente in questione di assolvere ai propri impegni e quali siano

i tempi di compimento delle opere sul
Versilia. (4-10979)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che, durante l'alluvione verificatasi il 19.6.1996, il Compartimento ANAS della Toscana è intervenuto tempestivamente per eseguire i lavori di pulizia del piano viabile e dei fossi stradali, a seguito della chiusura al traffico della SS. 1 (Aurelia) nel tratto interessato dai fenomeni alluvionali.*

Per ciò che concerne il ponte Versilia, il predetto Compartimento ha affidato l'incarico per la redazione del progetto esecutivo di adeguamento dello stesso; tale redazione — che verrà ultimata presumibilmente nel prossimo mese — avviene in accordo con l'Ufficio del Genio Civile e del Comune di Lucca.

L'Ente suindicato riferisce infine che potrà provvedere al finanziamento, ed al successivo appalto del progetto di che trattasi, solo dopo l'esame e l'approvazione del medesimo da parte di vari Enti e della Regione e, dopo, l'acquisizione dei prescritti pareri e nulla osta.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

la strada statale n. 246 che, partendo da Recoaro Terme, si innesta nella statale n. 11 a Montecchio Maggiore, è l'unica arteria che collega, tanto per citare i comuni più popolosi, Valdagno, Cornedo Vicentino, Castelgomberto, Trissino, Arzignano e per il tratto Arzignano Montecchio Maggiore si fa carico di tutto il traffico dell'intera valle del Chiampo;

da decenni questa strada è insufficiente per il traffico che deve sopportare i tempi di percorrenza a cui sono costretti decine di migliaia di cittadini e le migliaia di aziende che operano in queste due valli sono diventati insostenibili;

l'Anas ha finanziato con i fondi ordinari per un importo di dieci miliardi una variante su un progetto di massima in comune di Cornedo Vicentino;

data l'urgenza dell'intervento sono stati appaltati i lavori senza il progetto esecutivo;

il progetto è stato bocciato dal ministero dei beni culturali e ambientali e l'Anas ha revocato l'appalto;

risulta che la provincia di Vicenza e i comuni interessati abbiano in questa ultima settimana assegnato l'incarico per il progetto esecutivo che tenga conto delle prescrizioni fatte dal ministero dei beni ambientali;

i fondi a suo tempo stanziati dall'Anas sono ancora disponibili —:

come verranno finanziati gli eventuali maggiori costi del nuovo progetto di variante in comune di Cornedo Vicentino;

se il finanziamento per la realizzazione delle migliorie all'intero tracciato rientrerà nei nuovi piani degli interventi che l'Anas si accinge a varare;

se il progetto esecutivo una volta consegnato dovrà ripercorrere nuovamente tutto l'iter per l'acquisizione dei vari pareri;

quando presumibilmente potranno essere iniziati i lavori sia per la citata variante in comune di Cornedo Vicentino sia sull'intero percorso. (4-11446)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che il progetto di massima dei lavori di costruzione della variante alla SS. 246 « di Recoaro » nel Comune di Cornedo Vicentino, redatto dai progettisti ingg. DA RIOS e PICCOLI per conto dell'Amministrazione Provinciale di Vicenza, ottenne nel marzo 1989 l'approvazione del Consiglio Comunale di Cornedo. Nel marzo 1990 l'ANAS si esprime, a sua volta, favorevolmente sul progetto.*

Il progetto esecutivo venne predisposto nel mese di novembre 1990 dal Comparti-

mento della Viabilità di Venezia, competente per territorio, sulla base ed in conformità del progetto di massima che, nel frattempo, aveva già ottenuto i pareri favorevoli dagli enti interessati (Comune di Cornedo Vicentino, Regione Veneto, Ministero LL.PP., Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali).

Tale progetto esecutivo fu approvato dall'ANAS nel dicembre 1990, che espletò la gara di appalto dei lavori, che furono aggiudicati il 17.01.1992 alla Impresa Tessarolo Comm. Giuseppe s.r.l. di Bassano del Grappa (VI) con ribasso del 29,12%.

Nel gennaio 1993 i lavori furono consegnati all'impresa aggiudicataria solo in parte poiché su circa 1/3 di essi (tratto in trincea) le opere interferivano con due sottoservizi (fognatura ed acquedotto) che dovevano essere rimossi a cura del Consorzio dei Comuni della Valle dell'Agno che ne aveva la gestione.

Durante il corso dei lavori, il Sindaco di Cornedo Vicentino, insediatosi nel gennaio 1994, avanzava pressanti richieste di modifica del tracciato della costruenda variante, adducendo motivazioni di carattere ambientale che, nel maggio dello stesso anno, si conclusero con la emissione dell'ordinanza n. 56 con la quale veniva intimato all'ANAS di sospendere tali lavori.

Al fine di risolvere l'ormai annosa questione, la Regione Veneto dopo aver interpellato i Sindaci di Cornedo Vicentino e di Valdagno propose all'Ente di mantenere inalterato il tracciato originario ed, in sostituzione del sovrappasso previsto nel progetto originario, chiese di introdurre nel tratto in trincea una galleria artificiale di 200 metri di lunghezza onde consentire un più funzionale collegamento tra le zone urbanizzate del Comune di Cornedo Vicentino.

Tale soluzione venne recepita dall'ANAS in un verbale del luglio 1994, sottoscritto presso la Prefettura di Vicenza da un rappresentante della Regione Veneto, dal Sindaco del Comune di Cornedo Vicentino e dall'Ente medesimo.

In data 1.8.1994 i lavori riprendevano, limitatamente alla parte di tracciato non interessato dalle richieste di variante.

Furono successivamente avanzate altre proposte dal Comune di Cornedo quali l'allungamento della galleria da metri 200 a metri 500 e l'abbassamento della livellata stradale di 80 centimetri.

Tali ultime proposte attentamente valutate dall'ANAS potevano essere accolte solo alle seguenti condizioni:

- invariabilità del tracciato di progetto;
- galleria artificiale coperta lunga mt. 210;
- eliminazione cavalcavia di Via Roma;
- eliminazione cavalcavia svincolo Melonara;
- invariabilità ubicazione sotto servizi da spostare.

Il 28.10.1994 i lavori venivano ancora una volta interrotti a causa della sospensione dell'efficacia del provvedimento di autorizzazione rilasciato dal Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali che chiedeva all'ANAS l'invio dei nuovi elaborati progettuali per esame e parere.

Il 26.07.1995 il citato Ministero emetteva il proprio parere favorevole sulla nuova soluzione progettuale della variante di Cornedo Vicentino ponendo peraltro ulteriori condizioni a quelle stabilite dall'ANAS e cioè:

Allungamento di ml. 150 della prevista galleria artificiale, portando così la stessa a complessivi ml. 500, di cui 210 ml. da completare in corso d'opera ed i restanti da completare comunque prima della fine dei lavori;

Ulteriore copertura del tratto di galleria per circa ml. 120 da completare eventualmente con appalto separato;

Abbassamento della livelletta di ulteriori cm. 80 anche in corrispondenza della roggia Rio Barco;

Nuovo posizionamento dei sottoservizi consortili.

Successivamente, in data 27.09.1995 l'Ufficio del Genio Civile di Vicenza inte-

ressato dal Compartimento ANAS di Vicenza sulla possibilità di abbassare di cm. 80 la livelletta di Rio Barco, si esprimeva negativamente, fatte salve eventuali ulteriori e diverse ipotesi progettuali atte a garantire l'efficienza e la funzionalità idraulica del corso d'acqua.

A questo punto, questa Amministrazione invitava l'ANAS a contattare il Comune di Cornedo Vicentino e la Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali, al fine di studiare una soluzione progettuale che recepisce le specifiche richieste formulate dagli Enti locali interessati all'opera e confermate dal Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali nel luglio 1995.

A tale scopo, pertanto, si sono tenute varie riunioni tra i rappresentanti dell'ANAS, della Regione Veneto, della Provincia di Vicenza e del Comune di Cornedo Vicentino e nell'ultima, tenutasi il 3.9.96, è stato concordato che il progetto esecutivo delle variazioni sarebbe stato a carico delle Amministrazioni che le avevano richieste ed avrebbe dovuto tener conto dei vincoli idraulici e consortili a tali variazioni strettamente collegati.

Nel successivo mese di dicembre, la Provincia di Vicenza ha notificato all'Ente che si stava concludendo la convenzione con i Comuni della Vallata dell'Agno al fine di predisporre la nuova progettazione, alla cui spesa avrebbe contribuito anche la Regione Veneto con un importo di L. 250.000.000.=

Alla luce di quanto suesposto, il competente Compartimento ANAS di Venezia ha avviato le necessarie procedure per la rescissione del contratto con l'impresa Tessarolo Comm. Giuseppe s.r.l.

Relativamente al quesito posto in ordine ai maggiori finanziamenti dell'opera ed all'eventuale acquisizione dei necessari pareri, l'Ente fa presente di non poter fare delle previsioni, in quanto a tutt'oggi non è a conoscenza delle caratteristiche e dei costi del nuovo progetto e che non è, altresì, ipotizzabile al momento la data dell'inizio dei lavori.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

FOTI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

da molti anni, i problemi della difesa del suolo e del territorio dai rischi geologici rappresentano, purtroppo, una costante emergenza per il nostro Paese;

i danni provocati dai disastri naturali potrebbero essere fortemente limitati da razionali interventi in termini di prevenzione. Risulta, viceversa, che i servizi tecnici di Stato, a cominciare dal servizio geologico nazionale, nonostante le reiterate denunce, si trovino da anni in condizione di assoluta precarietà che, di fatto, impediscono lo svolgimento delle opportune ed inderogabili azioni sul territorio;

l'indispensabile realizzazione del progetto di cartografia nazionale, previsto con una legge del 1988, di importanza fondamentale per qualsiasi intervento sul territorio, non è stato inspiegabilmente ancora avviato —:

quali urgenti interventi il Governo intenda porre in essere per dotare il Paese di adeguate strutture, effettivamente in grado di fronteggiare i noti problemi legati alle complessità del territorio nazionale;

quali razionali strategie intenda seguire allo scopo di prevenire i gravi disastri naturali, che, anche nel recente passato, hanno duramente colpito il nostro Paese, e che in molti casi potevano essere evitati.

(4-11061)

RISPOSTA. — È noto come la mancanza di interventi preventivi per far fronte al dissesto idrogeologico ha comportato, anche in tempi recentissimi (si vedano i fatti del Piemonte del 1994) perdita di vite umane e una ingente distruzione di ricchezza, e la conseguente necessità di interventi di emergenza. Tali interventi, tra opere di ripristino e indennizzi ai privati, hanno portato ad esborsi a carico del pubblico erario pari a un multiplo (a volte addirittura ad un diverso ordine di grandezza) rispetto alle somme che sarebbero state necessarie, con un'accorta opera di prevenzione, alla messa

in sicurezza dei territori colpiti, con conseguente grande riduzione degli effetti degli eventi calamitosi. Secondo le più recenti stime del Dipartimento della protezione civile le calamità naturali (compresi i terremoti) sono costate in media 7.000 miliardi l'anno negli ultimi trenta anni: una quota rilevantissima di queste spese sono state provocate da eventi idrogeologici.

Non basta quindi operare con dovizia di mezzi a disastro avvenuto, ma bisogna dotarsi di sistema funzionante di intervento, che permetta la costante manutenzione delle opere di difesa esistenti, la realizzazione ove necessario, di nuovi interventi, e, non da ultimo, la previsione di strumenti di vincolo alla attività di trasformazione del territorio, con conseguenti incentivi alla delocalizzazione.

Lo strumento per realizzare tutto ciò già esiste, ed è la legge n. 183/1989 sulla difesa del suolo, legge che purtroppo, per una serie di motivi (tra i quali la carenza di finanziamenti, la mancata armonizzazione tra l'attività dei vari enti, l'eccessiva farraginosità di certe procedure) non ha ancora avuto una piena e totale applicazione, ma che, se attuata fino in fondo, è in grado di delineare una nuova cultura di intervento preventivo.

Un primo problema è dato dalla mancata attivazione da parte delle regioni degli organismi di bacino di rilievo regionale ed interregionale, e dai ritardi nella utilizzazione dei fondi accreditati. In questo campo il Ministero ha cercato di svolgere una forte azione di impulso, alla quale è seguita la risposta da alcuni organismi regionali, ma devo con rammarico rilevare che a tutt'oggi la reazione delle regioni meridionali è stata scarsa.

La mappa della effettiva operatività degli organi di bacino sollecita a ripensare l'attuale funzione di indirizzo e coordinamento del Presidente del Consiglio dei Ministri nei confronti dei bacini regionali e interregionali ed il compito dei servizi tecnici nazionali nelle attività conoscitive per il settore. Non si tratta di contrastare il processo di decentramento e leale cooperazione già affermato nel 1989 con l'emanazione della legge sulla difesa del suolo, ma di rafforzare, anche dove è più debole la risposta orga-

nizzativa delle regioni, l'attenzione dell'amministrazione centrale e del Governo per garantire omogeneità di condizioni nella salvaguardia della vita umana e del territorio.

Anche per ovviare al problema della mancata attivazione di alcune regioni, nell'ultima riunione del Comitato dei Ministri per i Servizi tecnici nazionali e per la difesa del suolo, che ha concluso l'esame dello schema di decreto per il riparto dei fondi del triennio 1997-1999, sono state previste una serie di misure incentivanti nei confronti delle regioni che maggiormente si sono impegnate per lo svolgimento dei compiti ad esse assegnati dalla legge.

In particolare, quindi, il Comitato dei Ministri ha ritenuto opportuno:

prevedere misure di deterrenza verso le regioni che non utilizzano i fondi loro assegnati e per quelle che non hanno ancora insediato gli organi di bacino;

individuare un limite temporale per la finalizzazione degli studi destinati alla redazione dei piani di bacino;

accantonare una quota del 33 per cento sulle annualità 1998 e 1999 da ripartire tra bacini e tra regioni entro l'anno in corso, sulla base:

1) delle somme effettivamente spese rispetto a quelle erogate dal 1989 al 1996;

2) di criteri che tengano conto delle caratteristiche geomorfologiche e di rischio dei diversi bacini.

Oltre ai fondi previsti del programma triennale della legge sulla difesa del suolo, saranno finanziati tramite il CIPE, a far carico sulle leggi n. 341/1995 e n. 641/1996, e per una somma pari ai 771 miliardi, una serie di progetti immediatamente eseguibili relativi alla prevenzione del dissesto idrogeologico, e ad interventi di consolidamento. La relativa ripartizione è in corso di approvazione.

Occorre comunque far presente che le somme disponibili rappresentano cifre troppo esigue rispetto al fabbisogno per la prevenzione delle alluvioni e per la messa in

opera di incentivi a comportamenti più appropriati per la tutela idrogeologica (es. « set-aside »).

Si dovrà quindi procedere — anche in questo caso, come per soddisfare le restanti quote del fabbisogno infrastrutturale del Paese — individuando nuove forme di finanziamento da affiancare ai fondi pubblici; in tal senso i canoni derivanti dalle utilizzazioni idriche e dal demanio fluviale potrebbero essere utilizzati per concorrere agli investimenti nel settore. La destinazione di parte dei proventi alle comunità locali può anche favorire il recupero di un'evasione che le cifre disponibili fanno ritenere molto pronunciata specie in alcune zone dell'Italia. È pertanto necessaria — anche in questo campo — una forte azione coordinata tra lo Stato e le regioni per rimettere in ordine la materia delle concessioni e delle autorizzazioni relative concernenti il demanio idrico.

Per quanto riguarda la conoscenza del rischio, sta per essere esteso a tutto il territorio nazionale il progetto che ha portato alla realizzazione della carta inventario dei movimenti franosi per il territorio delle regioni Umbria e Marche, strumento questo che permetterà una migliore conoscenza relativamente alla stabilità dei versanti.

Sta poi per essere varato un importante atto di indirizzo e coordinamento — attualmente all'esame del Comitato Nazionale della difesa del suolo — che persegue l'obiettivo di conseguire una unitarietà di impostazione, omogeneità di contenuti e coerenza di indirizzo metodologico nello svolgimento dell'attività di sorveglianza dei fiumi e dei torrenti, anche attraverso una ridefinizione del ruolo fondamentale della polizia idraulica, che consiste, in concreto, nella vigilanza lungo gli argini e nelle aree esondabili in caso di rischio di piena, riguarda le verifiche indispensabili nelle misurazioni delle portate fluviali finalizzate all'attivazione dei piani di protezione civile, nonché le verifiche sul campo indispensabili per la custodia e la sicurezza degli argini.

Bisogna poi riportare che sono stati ultimamente esaminati dal Comitato Nazionale per la difesa del suolo e sono in fase di approvazione conclusiva una serie di piani stralcio, riguardanti il Serchio (atti-

vità estrattive e la qualità delle acque) il Po (fasce fluviali) e l'Adige (progetto preliminare stralcio del piano di bacino).

Da ultimo corre l'obbligo di rilevare come la stessa legge sulla difesa del suolo abbia bisogno di una revisione, specie sotto il profilo dell'alleggerimento delle procedure, ed il ministero intende avanzare in breve tempo una proposta in tal senso, anche alla luce della intervenuta normativa in materia di snellimento dell'azione amministrativa.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

sono in discussione alcuni piani, come si è potuto apprendere dai giornali, per la realizzazione della nuova autostrada Milano-Brescia;

l'area interessata a questa opera ha una grande concentrazione abitativa, oltre ad ospitare già, sul proprio territorio, strade statali e regionali (strada statale 11, rivoltana, cassanese e paullese) e ad essere oggetto del quadruplicamento della linea ferroviaria Milano-Treviglio;

la costruzione della suddetta autostrada comporterebbe un grave disagio per coloro che vi risiedono e un ulteriore depauperamento del territorio;

un progetto di questo rilievo dovrebbe essere realizzato con l'accordo pieno delle istanze locali —:

se intenda consultare, oltre alla regione, anche i sindaci dell'area interessata al fine di acquisire un quadro chiaro delle esigenze del territorio;

se intenda coinvolgere le amministrazioni locali nella valutazione delle diverse alternative di progetto;

quali forme e quali tempi intenda dare al coinvolgimento dei comuni interessati.

(4-12677)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente che, allo stato attuale, non risulta che sia stato elaborato un progetto per la costruzione di una nuova autostrada Milano-Brescia.*

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

GALLETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dell'ambiente, per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere — premesso che:

a Teramo, l'antica Interamnia, città fra due fiumi, da dieci anni si susseguono progetti, identici nella sostanza e tesi a realizzare nell'alveo del fiume Tordino una strada a scorrimento veloce, variante alla strada statale n. 80, cosiddetto Lotto Zero;

ad una prima approvazione del progetto del Lotto Zero nel 1986 da parte del consiglio comunale di Teramo, risultata vana data l'incompetenza dell'organo a deliberare un provvedimento riguardante un'opera statale; ha fatto seguito nel 1988 la pubblicazione nel Bollettino ufficiale della regione Abruzzo dell'intesa raggiunta tra Stato e Regione, per permettere la realizzazione di un asse stradale, di poco modificato rispetto al precedente progetto, macroscopicamente deturpante l'area fluviale vincolata a conservazione integrale, con numerosi attraversamenti del corso d'acqua, terrapieni, svincoli e piloni;

i lavori di costruzione del Lotto Zero iniziati nell'aprile del 1990, subito sospesi con provvedimento del magistrato ordinario e interrotti nel giugno successivo in forza dell'atto del Ministro per i beni culturali e ambientali, preceduto dai pressanti inviti del Commissario all'ambiente delle Comunità europee e del Ministro dell'ambiente, sono stati definitivamente fermati nell'ottobre 1990 dal decreto del Ministro dei lavori pubblici di rifiuto dell'approva-

zione del contratto d'appalto per la realizzazione dell'asse stradale per giunta stipulato, in esito a licitazione al prezzo di lire 25 miliardi o 550 milioni, qualche giorno dopo il provvedimento del Ministro per i beni culturali;

in conseguenza del verificarsi di tali avvenimenti, il consiglio comunale di Teramo, il 28 dicembre 1991, con una maggioranza trasversale e risicata, ha ritenuto di approvare il terzo progetto di Lotto Zero, caratterizzato da una galleria di metri 1.700 in zona idrogeologicamente instabile, ma l'iter amministrativo previsto dalle norme del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, per la definitiva approvazione, non si è mai concluso;

agli inizi del 1995 l'ANAS ha prodotto innanzi al TAR Abruzzo con una nota del compartimento di L'Aquila, protocollo 1842/585 richiamata nella sentenza 179/95 relativa ad un ricorso di Italia Nostra, in cui è esplicitato il venir meno della determinazione a realizzare l'asse stradale, come da « verbale di constatazione e di chiusura dei lavori », redatto « in contraddittorio » con l'aggiudicatario;

il raggruppamento d'impresa, Sparaco (Roma) — Comil (Catania), aggiudicatario della licitazione, intanto, ha visto accolto il proprio ricorso in appello con sentenza del maggio 1995 della IV sezione del Consiglio di Stato, dove sono stati rilevati vizi formali contenuti nei provvedimenti interdittivi e di annullamento adottati, a suo tempo, dai ministri competenti contro la realizzazione del Lotto Zero;

il sindaco di Teramo, nonostante la sentenza del Consiglio di Stato non riguardasse minimamente l'ente locale, sulla base di una delibera di giunta adottata con quattro componenti assenti su nove — attualmente sottoposto ad indagine avviata dal procuratore regionale della Corte dei conti abruzzese per incompetenza assoluta di spesa — ha affidato un nuovo incarico di progetto di massima del Lotto Zero al medesimo autore delle precedenti tre ipo-

tesi viarie di fondovalle bocciate dagli organi ministeriali;

sempre il sindaco si è impegnato nella spasmodica ricerca di una « maggioranza trasversale », date le forti voci di dissenso emerse nella sua stessa compagine, ed ha ottenuto il debole risultato di veder approvato di stretta misura il tracciato dell'asse stradale in consiglio il 16 luglio scorso, a fronte di numerosi abbandoni d'aula e di voti contrari, ma la delibera è stata sospesa dal Comitato regionale di controllo e le controdeduzioni presentate dalla giunta municipale sono state respinte dalla maggioranza assoluta del consiglio comunale di Teramo il 30 settembre scorso;

la giunta municipale ha, anche, affidato l'incarico di consulenza geologica per le zone a sud del centro cittadino, interessato, dall'ultimo progetto di massima del Lotto Zero, all'autore di precedenti studi annessi al P.R.G. della città, professor Bernardino Gentili;

il rapporto finale geomorfologico acquisito al protocollo del comune di Teramo il 4 dicembre 1995, contiene in conclusione gravi considerazioni inerenti al « rischio idrogeologico elevato/molto elevato » connesso alla realizzazione del Lotto Zero, in considerazione di fenomeni di piena censiti a più riprese negli ultimi settant'anni e in particolare nel 1928, nel 1951 e nel 1992 proprio del fiume Tordino, dentro il cui alveo e stretto fondovalle andrebbe ad insistere la strada nella sua lunghezza di oltre km. 5;

in particolare nell'ultima pagina del rapporto sopra richiamato si legge di un « effetto diga » favorito dalla riduzione o modifica delle sezioni di deflusso dell'alveo, causato dalla allocazione di manufatti, piloni, rilevati, svincoli « con conseguente esondazione a monte e, successiva, probabile, intensa erosione a valle » e che « tali processi metterebbero in serio pericolo, oltre alla stabilità dell'opera in parola e/o di altri manufatti, soprattutto l'incolumità degli utenti »;

il tracciato di massima del Lotto Zero approvato per la quarta volta è del tutto simile al primo, in quanto è previsto un passaggio obbligato sotto le arcate dello storico ponte di Porta romana della statale 81, e addirittura, di forarne il muro andatore, scorrendo, quindi, a pochissimi metri dal pelo dell'acqua del fiume; che il progettista stesso nella propria relazione a corredo del progetto di massima, afferma alla pagina 8 che il traffico da e per il comune limitrofo di Torricella Sicura è « quantitativamente non molto influente » e alla pagina 9 che « non avranno infatti convenienza a percorrere detto ramo gli utenti in transito per Teramo e quelli con destinazione Teramo-centro. Il limite di convenienza dei singoli utenti ad utilizzare l'interscambio, risulterà condizionato dall'ubicazione dello svincolo intermedio » e, ancora, dopo poche righe, proprio a proposito di svincoli intermedi, esplicita che « non sono compresi nell'attuale preventivo di spesa, quindi nel progetto »;

il Lotto Zero non è previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale, non essendo risolto lo studio del futuro assetto urbanistico di Teramo e, quindi, non soddisfa la domanda posta dalla mobilità cittadina, ma si appalesa essere unicamente rispondente alle private mire speculative appuntate su terreni e colline circostanti gli alvei dei fiumi Tordino e Vezzola;

le più prestigiose associazioni ambientaliste quali Italia Nostra, W.W.F., Legambiente, L.I.P.U. hanno sollevato numerosi vizi di legittimità gravanti sulla procedura di approvazione dei precedenti progetti di Lotto Zero con ricorsi ed interventi *ad adinvandum*, alcuni dei quali sono ancora pendenti presso il T.A.R. Abruzzo;

anche numerose assemblee condominiali hanno recentemente espresso e continuano in questi giorni ad esprimere « ferma critica che prelude a dure opposizioni alla realizzazione della strada a scorrimento veloce meglio conosciuta come Lotto Zero » e, quindi, contro la previsione viaria che andrebbe a passare a cinque

metri dalle abitazioni poste nella fascia esterna del centro storico, determinando assurdi e combattuti espropri dei giardini di pertinenza;

il Lotto Zero ormai rappresenta unicamente nel dibattito politico cittadino le volontà tese al consociativismo e alla dilapidazione dei fondi pubblici per soddisfare privati interessi anche legati alla gestione finanziaria dello stanziamento sempre più evidenti, visti oltretutto i risultati di rilevamenti effettuati sui flussi di traffico, in occasione di un'iniziativa pubblica svolta nello scorso mese di marzo e verificati attraverso il riscontro delle targhe delle vetture in entrata e in uscita da Teramo, i quali hanno svelato l'inutilità di quella strada ai fini della soluzione del problema della mobilità cittadina —:

se siano a conoscenza di quanto contenuto nella relazione geologica del professor Gentili, dove vengono dettagliati i rischi connessi ad esondazioni già evidenziati sia dalla carta della potenzialità d'uso del territorio, sia dallo studio compiuto dal Servizio geologico sulla zona e richiamato nel documento del ministero dell'ambiente del 4 agosto 1993, prot. 5959/VIA/R.15 a firma del direttore generale, architetto Costanza Pera;

se risponda al vero che i funzionari del compartimento ANAS di L'Aquila concorderebbero con il quarto tracciato di fondovalle predisposto dall'ingegner Vitali i cui lavori a base d'asta vengono presuntivamente calcolati di lire 34 miliardi e 500 milioni, con la realizzazione in momenti successivi degli svincoli intermedi, gravanti anch'essi sulle aree fluviali protette del Tordino e del Vezzola, per una spesa prevista ulteriore di lire 7 miliardi e, rilevante l'irresponsabilità nel comportamento, quali provvedimenti disciplinari intendano adottare nei loro confronti;

se risponda al vero che l'aggiudicatario della licitazione grazie all'insolito ribasso del 18,15 per cento, abbia ottenuto il riaffidamento dei lavori e quali siano le motivazioni per cui non si sia proceduto alla risoluzione del contratto assumendo

gli oneri conseguenti, ma evitando una situazione, in fase di aggravamento, di maggiore esborso per l'ente, tale che l'aggiudicatario, stante le dichiarazioni dei funzionari del Compartimento ANAS di L'Aquila, avrebbe chiesto lire 6 miliardi a titolo di risarcimento;

se siano a conoscenza di quanto contenuto nella relazione generale dell'ingegner Vitali e, in particolare, quanto affermato a pagina 5: « poiché sul menzionato pianoro esistono ancora probabili ritrovamenti archeologici, si curerà, con metodologie da concordare con la Soprintendenza, che le fondazioni del viadotto non ricadano su qualche reperto » e come valutino la possibilità di far passare una strada sopra una necropoli che, sempre secondo lo stesso progettista, verrebbe protetta dall'ombra delle campate;

se non ritengano di dover intervenire tempestivamente, constatato l'accertamento disposto dal direttore generale del ministero per i beni culturali e ambientali, dottor Giuseppe Proietti, con atti interdittivi e di annullamento, esenti dai vizi formali rilevati dal Consiglio di Stato in quelli precedentemente assunti nei confronti del secondo progetto di Lotto Zero, in via preventiva, sia per assicurare con tutta efficacia la tutela dei valori culturali e ambientali dell'area fluviale del Tordino, sia per evitare inutili perdite di tempo da parte delle amministrazioni e dell'imprenditoria locali, obnubilate dal miraggio del finanziamento pubblico e che ingenerano disorientamento nella cittadinanza;

se, responsabilmente accantonata in via definitiva una scelta viaria che metterebbe a rischio la vita dei cittadini, oltre a non risolvere il problema del traffico e a fare scempio dei polmoni di verde rimasti a Teramo e costituiti dai due fiumi, non ritengano di dover utilizzare la somma disponibile per progettare e realizzare una tangenziale, comprensiva dei requisiti di sicurezza di cui è carente invece il Lotto Zero, posta a nord-est della città, di vera utilità pubblica per il collegamento delle zone di espansione, dove abita la stra-

grande maggioranza dei residenti, con l'ospedale civile, la nuova sede universitaria, la Teramo-Ascoli, la Teramo-Mare, l'autostrada Teramo-L'Aquila-Roma;

se non ritengano di dover attivare procedure preventive concernenti la protezione civile, in riferimento ai limiti di edificazione previsti in zona sismica.

(4-04361)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione indicata in oggetto, sulla base di quanto comunicato dall'ANAS e dalla Prefettura di Teramo, si forniscono gli elementi informativi in ordine alla progettata costruzione della strada statale a scorrimento veloce, variante alla S.S. n. 80.*

Detta variante, denominata « lotto zero » perché naturale prosecuzione della nuova sede stradale Teramo-Mare, era costituita da quattro lotti, di cui il primo iniziava nella periferia orientale della città, in località Cartecchio.

Il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 136/1984, ne approvava il progetto di massima e, successivamente, con delibera n. 131/1986 il progetto esecutivo.

Sulla base di tali atti, l'ANAS provvede ad espletare la gara di appalto, affidando i relativi lavori all'impresa Sparaco Spartaco con contratto n. 20169 del 12 giugno 1990.

I lavori di costruzione del c.d. « lotto zero », iniziati nell'aprile 1990, vennero interrotti con provvedimento assunto dal Ministro dei Beni Culturali ed Ambientali il 10 giugno dello stesso anno; con decreto n. 2399 del 12 ottobre 1990 il Ministro pro tempore dei LL.PP. non dava corso all'approvazione del contratto di appalto.

Il Consiglio di Stato — investito da ultimo della controversia che ne è scaturita — con sentenza n. 350 del 24 maggio 1995 ha annullato detti atti restituendo piena efficacia al contratto di appalto.

Con nota n. 30805 del 10 agosto 1995 il Compartimento Regionale dell'ANAS ha informato di tale situazione il Comune di Teramo, invitandolo a confermare, o meno, la validità del tracciato stradale, formulando eventuali osservazioni delle quali poter tenere conto per la ripresa dei lavori o per la riprogettazione dell'opera.

La sentenza del Consiglio di Stato — che di fatto ha confermato l'affidamento delle opere in appalto al Raggruppamento di Imprese guidato dalla Ditta Sparaco Spartaco — ha riaperto la discussione in città, sia sulla effettiva utilità dell'opera che sulla compatibilità del tracciato con le esigenze di tutela paesaggistica ed ambientale.

L'Amministrazione Comunale — sulla base di un orientamento unanime, espresso dalla Commissione Consiliare ai LL.PP. — ha deciso di proporre al Consiglio un'ipotesi di variante al vecchio progetto, con l'obiettivo di renderlo meglio compatibile con i richiamati valori di tutela ambientale, conservandone la funzionalità.

Nonostante le difficoltà subito insorte, la collaborazione tra l'Ufficio Tecnico del Comune, il progettista incaricato e l'ANAS ha reso possibile la formulazione di una ipotesi di tracciato conforme a tutti i vincoli presenti per meglio individuarla; in prosieguo, tale ipotesi progettuale verrà denominata « variante sud ». Essa trae origine dall'idea di liberare — per quanto possibile — l'ambito fluviale collocando l'arteria stradale sulle pendici collinari poste in destra idrografica, ed è la risultante di una pluralità di tracciati studiati e valutati dall'Ufficio Tecnico Comunale, dal progettista incaricato e dall'ANAS.

L'analisi degli aspetti di ordine geologico è stata affidata con formale incarico al Prof. Bernardino Gentili, docente di Geomorfologia all'Università di Camerino.

Pur essendo stata rispettata la linea generale di revisione sopra ricordata, problemi di varia natura riscontrati in sede di approfondimento delle varie ipotesi hanno escluso, comunque, la possibilità di sviluppare il tracciato sulle pendici collinari site in destra idrografica, limitatamente al tratto viario antistante la contrada Mezzanotte.

L'ipotesi progettuale definitiva veniva approvata in Consiglio Comunale e recepita dall'ANAS con invito a redigere il progetto definitivo.

Il progetto approvato avrà un costo di lire 68.304.610.000= a fronte dei 50.000.000.000 di lire, necessari per il progetto originario.

Si ritiene utile fornire, qui di seguito, maggiori ragguagli circa le caratteristiche del tracciato prescelto (« variante sud »).

Nel tratto iniziale, in località Cona, il nuovo tracciato coincide con quello originario (« lotto zero »); se ne differenzia soltanto nello svincolo iniziale che risulta notevolmente modificato, onde assicurare continuità tra l'attuale sede della strada statale e la nuova arteria.

Proseguendo, il tracciato scavalca Via Cavalieri di Vittorio Veneto e quindi, con un unico viadotto, il torrente Messato ed il fiume Tordino giunto sulla sponda destra del fiume attraversa uno sperone di terreno con una galleria artificiale di modesto impatto ambientale (circa 60 ml), sviluppandosi poi con andamento parallelo alle curve di livello ed al fiume, sulle pendici collinari.

In prosecuzione, avvicinandosi alla località Mezzanotte, il tracciato degrada verso il fiume, tagliando le pendici collinari in trincea, anche mediante due gallerie artificiali, rispettivamente, di 120 e di 180 ml; attraversa per la seconda volta il Tordino e, attestandosi in sponda sinistra, sottopassa il ponte di Porta Romana.

Tale sottopasso — a differenza di quanto forse previsto nel progetto originario che lo collocava tra le arcate esistenti — sarà realizzato mediante perforazione del muro andatore, quindi mediante una nuova luce.

Il tracciato, che si sviluppa in sponda sinistra, nello spazio compreso tra la circovallazione Spalato e il fiume, ha dato luogo a due possibili alternative:

la prima (prevista in progetto) vede il tracciato dell'arteria proseguire il suo sviluppo in sponda sinistra, avvicinandosi ad alcune case, pur rimanendo a quote inferiori; onde diminuire al massimo il disagio dei residenti (per inquinamento da fumi e rumori) è possibile costruire una galleria artificiale ricoperta di terreno sistemato a verde che nasconda completamente alla vista l'infrastruttura; più a valle il tracciato attraversa di nuovo il fiume per mettersi in galleria;

la seconda — richiesta dal Consiglio Comunale in sede di adozione della citata deliberazione ed accolta dall'ANAS, prevede

un nuovo attraversamento del fiume, l'ubicazione in area lontana dalle abitazioni, l'attraversamento del pianoro circostante e, in destra idrografica, fino all'imbocco della galleria.

A questo punto i tracciati tornano a coincidere; la galleria si sviluppa in curva per una lunghezza di circa 340 ml, ed è localizzata nella sponda opposta alla fascia urbana, compresa tra la Chiesa di S. Giuseppe e quella della Madonna del Carmine.

Al termine della galleria il tracciato si sviluppa a mezza costa, parzialmente in viadotto, fino al « ponte a catena », prosegue in adiacenza alla strada comunale lungo la quale è localizzato l'impianto inceneritore fino al deposito Agas, oltre il quale è previsto il quarto attraversamento del fiume Tordino e l'allacciamento all'Autostrada A24 (Teramo-Roma).

La realizzazione dell'arteria viaria sopra indicata consentirà di dotare la città di una tangenziale che, senza soluzione di continuità, costituirà via preferenziale per il traffico di attraversamento; dotandola di un paio di « bretelle » con la rete stradale cittadina, essa risulterà anche molto utile per il traffico di adduzione all'area urbana.

Di conseguenza sarà destinata ad uso urbano la traversa interna della strada statale esistente, sulla quale — nell'ambito del redigendo piano urbano del traffico — potranno eventualmente ricavarsi corsie preferenziali per gli automezzi di pubblico trasporto, piste ciclabili ed itinerari pedoni.

Poiché è possibile la realizzazione di due svincoli intermedi — previsti in progetto ma non finanziati — dislocati in corrispondenza del ponte di Porta Romana e del « ponte a catena », l'arteria assumerà pure la funzione di circovallazione contribuendo al decongestionamento del traffico cittadino. Anzi, tale funzione sarà accentuata con la realizzazione delle opere di costruzione (già in corso) della strada a servizio della nuova sede universitaria che — opportunamente prolungata fino allo svincolo auto stradale di Cartecchio — raccoglierà il traffico dei nuovi quartieri residenziali di Coste Santagostino, Colleparco e Villa Mosca.

Obiettivo dell'Amministrazione comunale è, infine, la creazione di un parcheggio in corrispondenza dello svincolo di Porta Romana che renda ancor più incisiva la funzione dell'arteria, in previsione di una più estesa pedonalizzazione del centro storico.

Nel merito dei rilievi di ordine tecnico è stato precisato che la nuova soluzione progettuale — rispetto a quella originaria — prescinde completamente dall'occupazione dell'alveo fluviale, con strutture in rilevato, riduce di molto il numero di attraversamenti e quindi l'alterazione del regime idraulico del fiume Tordino.

Circa i rischi derivanti dall'«effetto diga», paventati dallo stesso Prof. Gentili, geologo incaricato dal Comune, è stato accertato che essi non sono riferibili al tracciato da ultimo elaborato, nel cui contesto sono state adottate soluzioni idonee ad ovviare a tale inconveniente come puntualizzato dallo stesso docente in apposita dichiarazione da lui sottoscritta il 20 settembre 1996.

Riguardo ai probabili ritrovamenti di siti archeologici, è stato evidenziato che la zona è soggetta a vincolo della Soprintendenza alle Antichità e che questa dovrà rilasciare il relativo nulla osta dopo aver concordato le opportune metodologie degli scavi per la salvaguardia degli eventuali reperti.

Si ricorda, infine, che la problematica connessa alla realizzanda opera è stata oggetto di recente di un convegno di studio, organizzato dal Comune di Teramo, al quale hanno partecipato docenti universitari ed esperti. È stato dimostrato che, attraverso la costruzione della progettata strada (nonché degli svincoli di collegamento e del parcheggio sopraccitati) si avrebbe un drenaggio del traffico dalla S.S. n. 80 su quella di variante, valutabile intorno al 68% del flusso totale ed una forte diminuzione della congestione del traffico cittadino nonché un consistente abbattimento dell'attuale alto livello di inquinamento acustico ed atmosferico in tutta l'area urbana attraversata dalla S.S. n. 80.

Il dr. Giuseppe Gisotti, del Servizio Geologico Nazionale, ha posto, inoltre, a confronto, dal punto di vista della pericolosità

geologica, il progetto del «lotto zero» con quello della «variante sud», evidenziando come l'ultimo tracciato — non interessando più, se non in piccolissima parte, la piana alluvionale e a rischio di esondazione — costituisca un netto miglioramento del progetto originario, relativamente all'interferenza dell'arteria con la dinamica fluviale.

Il Compartimento ANAS dell'Aquila è in attesa dei singoli nullaosta dei vari Enti di competenza territoriale, indispensabili per l'avviamento dell'iter procedurale di propria pertinenza al fine di una celere realizzazione dell'opera in questione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargonone.

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

a seguito dell'intervento della soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ravenna a tutela e a salvaguardia della storica Torre del Cocenno (oggetto di una mia precedente interrogazione, n. 95 del 12 novembre 1996), l'Anas, ha prodotto nuovo progetto esecutivo relativo al II lotto-I stralcio in territorio ferrarese della Cispadana, lungo 3,7 chilometri, da San Carlo a Sant'Agostino;

tale progetto ripropone quelle caratteristiche fortemente contestate dalle associazioni ambientaliste locali e dai verdi;

il tracciato, infatti, sconvolge l'assetto urbanistico del territorio comunale di Sant'Agostino (Ferrara) poiché la nuova strada, caratterizzandosi per un lungo cavalcavia sulla strada statale n. 255 e sulla strada comunale Via Martiri della Libertà, costituisce un'autentica barriera artificiale, deturpante dal lato paesaggistico e di grave impedimento per la positiva integrazione in atto tra i paesi di Sant'Agostino e San Carlo; l'abbassamento di Via Martiri della Libertà di circa 2,0/2,3 metri, annunciato dall'Anas in corrispondenza del passaggio del sovrastante rilevato Cispadana, provoca ulteriori difficoltà nelle comunicazioni,

poiché attualmente Via Martiri della Libertà è un'importante strada di comunicazione interna tra i due paesi, alternativa alla strada statale n. 255; il suo abbassamento e i relativi raccordi stravolgono le sue attuali, positive caratteristiche di strada diritta e in piano, agevolmente percorribile anche in bicicletta da anziani e bambini;

il tracciato colloca la nuova strada Cispadana troppo vicina all'abitato di San Carlo (circa 600 metri in linea d'aria dalla piazza principale): anche l'eventuale installazione di barriere naturali o artificiali non servirà a risolvere in modo soddisfacente i sicuri problemi di inquinamento atmosferico e acustico. In tal senso occorre ricordare che, per quanto riguarda l'impatto acustico, la nuova strada è soggetta alla normativa della legge n. 447 del 26 ottobre 1995 e che, ciò nonostante, risulta che l'Arpa — agenzia regionale prevenzione e ambiente sezione provinciale di Ferrara — non abbia ancora potuto valutare l'impatto acustico del progetto, in assenza di risposta da parte dell'Anas - compartimento della viabilità per l'Emilia-Romagna;

in alcuni tratti la nuova strada viene a scorrere molto vicina (poche decine di metri) al grosso metanodotto Poggio Renatico-Alessandria (DN 1050). Anche se vengono formalmente rispettate le norme vigenti in materia di sicurezza, l'adottare tracciati diversi e più sicuri allontanerebbe ogni eventuale rischio;

malgrado l'Anas abbia provveduto ad apportare degli aggiornamenti a proposito delle gravi interferenze della nuova strada con l'esigenza di tutelare la Torre del Cenno del 1233, alleggerendo la Torre da svincoli e cavalcavia, il nuovo progetto lascia però immutato il passaggio della strada a soli 60 metri dal prezioso monumento, senza che sia dunque possibile escludere una trasmissione di vibrazioni all'edificio e limitazioni di uso futuro dello stesso a causa dell'impatto acustico;

nel progetto attuale lo svincolo di inizio stralcio — rotonda a raso sulla strada provinciale San Carlo-Poggio Renatico — è

collocato in posizione assai poco funzionale per il traffico sia in uscita che in entrata: la distanza di circa chilometri 1,5 dello svincolo dalla strada statale n. 255 costituisce un evidente motivo di scomodità di accesso;

il raggiungimento, per i mezzi provenienti dalla strada statale n. 255, dello svincolo di fine stralcio, posto a Sant'Agostino subito dopo il ponte sulla strada comunale Via IV Torri, esige la percorrenza di questa strada che dovrebbe dunque essere allargata e rifatta, mettendo pure a rischio due platani secolari, classificati « monumentali » dalla regione Emilia-Romagna e arrecando danni alle varie abitazioni esistenti ai margini;

l'associazione ambientalista Wwf sezione di Sant'Agostino, ha elaborato una proposta di diverso tracciato della Cispadana che interessa il tratto di strada compreso tra la progressiva chilometri 9+700 (facente parte del II lotto) e la progressiva chilometri 19+370 (facente parte del III lotto); questo tracciato, pur essendo leggermente più lungo (circa 300 metri) si raccorda più armoniosamente con i tratti di strada situati a monte e a valle e la sua distanza dai centri abitati è funzionale a scelte più moderne e maggiormente rispettose delle comunità;

nel progetto alternativo lo svincolo a monte (più vicino a Ferrara) è previsto nell'intersezione con la strada statale n. 255, al confine tra i comuni di Sant'Agostino e Mirabello; il maggior spazio disponibile permette di ipotizzare la costruzione di un'ampia rotonda a raso, evitando il passaggio in quota e la costruzione di due imponenti ponti (attualmente previsti dall'Anas); ciò consentirebbe una maggiore comodità per i mezzi sia in entrata che in uscita;

nel progetto alternativo lo svincolo a valle è previsto sulla Via Bondenese, al confine con il comune di Cento, anziché su Via IV Torri (anche in questo caso è sufficiente realizzare una rotonda a raso), agevolando pure il raggiungimento della vicina zona artigianale di Casumaro;

la strada che unisce lo svincolo sud-detto, proposto dagli ambientalisti, con la strada statale n. 255 è in gran parte esistente: la diritta strada provinciale Sant'Agostino-Buonacompria (lungo la quale è previsto un nuovo insediamento artigianale); resterebbe, dunque, solo da asfaltare un tratto della strada comunale Via Pioppeti (lungo circa 850 metri);

il tracciato proposto dagli ambientalisti consentirebbe, inoltre, di ottenere un collegamento diretto e rapido della Cispadana da un lato con Bondeno, raccordando la Cispadana con la strada sottargine di servizio al cavo napoleonico (prima dell'imbocco del relativo ponte), e dall'altro lato con Cento. Ciò eviterebbe anche la costruzione di un nuovo collegamento Cispadana-Bondeno previsto nel progetto del III lotto predisposto dalla provincia di Ferrara, d'intesa con l'Anas;

il tracciato alternativo, in definitiva, rimuoverebbe i problemi inizialmente citati: l'assetto urbanistico di Sant'Agostino e San Carlo non ne risulterebbe sconvolto, l'incidenza dell'inquinamento acustico ed atmosferico verrebbe notevolmente ridotta, ogni interferenza della nuova strada sia con la Torre del Cocenno sia col metanodotto Snam verrebbe eliminata, i collegamenti con i vicini comuni dell'Alto ferrarese risulterebbero assai favoriti;

il tracciato alternativo, infine, comportando la costruzione di opere artificiali di minor rilievo — con conseguente minor impiego di inerti — permetterebbe di coniugare il risparmio di risorse economiche con un maggior rispetto dell'ambiente —:

se i ministri interrogati intendano acquisire la documentazione relativa al tracciato alternativo per la Cispadana in territorio ferrarese proposto dagli ambientalisti e impegnare l'Anas — compartimento della viabilità per l'Emilia-Romagna — nella verifica di tale tracciato alternativo, mediante uno specifico studio di fattibilità, allo scopo di evidenziarne i possibili vantaggi, rispetto al tracciato attuale, sotto gli aspetti tecnici, ambientali ed economici.

(4-09759)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente, con riguardo all'Asse Viario Cispadano, che il progetto relativo al II lotto — I stralcio Poggio Renatico (FE) — Località Chiesa Nuova — Torre del Cocenno, è stato trasmesso alla Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici di Ravenna che ha rilasciato il proprio nulla osta il 20 marzo u.s.*

L'ANAS rileva inoltre che l'ipotesi avanzata nell'atto ispettivo di realizzare il precitato lotto collocandolo in nuova e diversa posizione, e di provvedere ad un eventuale studio di fattibilità appare improponibile, in quanto il tracciato originario fu concepito d'intesa con le Amministrazioni locali che lo hanno inserito nei loro strumenti urbanistici. Il Compartimento della Viabilità di Bologna, competente per territorio, una volta terminato l'adeguamento progettuale alla luce della Legge n. 109/95, ha nuovamente sottoposto il progetto al Comune di Sant'Agostino, maggiormente interessato all'opera, che ha espresso, lo scorso 25 marzo, il proprio parere confermando quello positivo già espresso anteriormente alla revisione progettuale.

Detto progetto è al momento presso gli Uffici Tecnici di detto Ente per la necessaria approvazione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

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

sulla autostrada « Serenissima », nel tratto Verona-Vicenza, si registrano numerosi rallentamenti dovuti a dei lavori in corso;

tali lavori, in alcuni punti dell'autostrada, portano a creare un'unica corsia, peraltro molto stretta;

le segnalazioni dei rallentamenti sono poco chiare ed improvvisate, tanto che gli automobilisti sono costretti a rallentare

troppo repentinamente, rischiando di continuo incidenti;

proprio a causa di tali lavori, che peraltro si stanno protraendo da molti mesi, si sono già verificati parecchi incidenti, non da ultimo quello di un mese fa, dove un giovane ha perso la vita;

bisogna considerare il fatto che il succitato tratto autostradale è percorso da molti autoveicoli pesanti che aumentano considerevolmente il rischio di collisioni all'approssimarsi dei restringimenti dell'autostrada stessa —:

se non intenda provvedere immediatamente al fine di completare al più presto i lavori sul tratto di autostrada Verona-Vicenza, adottando la soluzione del lavoro straordinario notturno, e se non intenda provvedere nel frattempo affinché siano installate segnalazioni di lavoro in corso più chiare, e soprattutto ben prima dei rallentamenti stessi, in modo tale che i guidatori siano avvertiti in tempo opportuno. (4-11588)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade fa presente che in presenza di cantieri autostradali su carreggiate a tre corsie più corsia di emergenza di norma vengono chiuse due sole corsie, con deviazione del traffico sulle due adiacenti della medesima carreggiata.*

Su quei tratti in cui venga a mancare la corsia di emergenza e non sia dunque possibile garantire la percorribilità su due corsie, i lavori vengono eseguiti nelle ore notturne (dalle ore 22 alle ore 6 del giorno successivo), incanalando il traffico su corsia unica.

Pertanto, nel corso dei lavori in argomento sono previste due corsie agibili per lavori diurni e una corsia agibile per lavori notturni.

L'ANAS precisa che i cantieri sono segnalati sul posto con cartelli, opportunamente disposti, nel rispetto della Circolare emanata da questa Amministrazione n. 2900/20.11 1984 e del Codice della Strada (articolo 38 D.Lvo. 285/92). La se-

gnaletica viene sempre integrata con ulteriori segnalazioni che contribuiscono alla garanzia della sicurezza degli automobilisti.

L'Ente rende noto, inoltre, che la Polizia Stradale non ha segnalato, nel tratto in questione, irregolarità alcuna per quanto concerne la segnaletica dei cantieri.

La presegnalazione della eventualità di incolonnamenti prossimi a cantieri viene eseguita, in corsia di emergenza, tramite un automezzo attrezzato con segnale di « coda » e luci lampeggianti. Nel caso appunto di incolonnamenti, di norma il veicolo arretra e si posiziona sempre prima dell'inizio del cantiere o dell'incolonnamento stesso, così da potere avvisare efficacemente gli utenti in transito. L'automezzo di « coda », predisposto dall'Impresa esecutrice dei lavori, viene anche coadiuvato con un furgone a sua volta attrezzato per l'emissione di « messaggi variabili » per un'ulteriore, tempestiva informazione all'utenza.

L'ANAS sottolinea che, per una ottimale informazione degli utenti in corrispondenza delle principali autostazioni e fra due adiacenti autostazioni, sono in funzione, o di prossima attivazione, dei portali con messaggi variabili che segnalano la presenza di cantieri, di code eventuali o di incidenti e che comunque forniscono ogni altra possibile informazione sullo stato della percorribilità.

Per quanto concerne le opere in corso sul tratto Verona-Vicenza l'Ente riferisce che esse consistono nel rifacimento del manto stradale da Sommacampagna a Padova e per la loro esecuzione sono previsti tempi pari a 675 giorni lavorativi per una superficie totale da trattare di mq. 2.800.000. Al fine di ridurre i tempi necessari all'esecuzione dei lavori, questi sono stati suddivisi in cinque lotti.

I lavori relativi ai singoli tratti di corsie, che presuppongono oltre al rifacimento della pavimentazione, anche lavorazioni complementari (risanamenti, rimessa in saggoma, impermeabilizzazione, fresature, pulizia generale ecc.), non possono assolutamente esaurirsi in tempi brevissimi ma comportano un impegno di una o due settimane consecutive. Queste lavorazioni sono articolate in fasi esecutive tali da non per-

mettere il giornaliero rilievo della segnaletica poiché, se le lavorazioni fossero eseguite esclusivamente di notte, la relativa segnaletica dovrebbe essere mantenuta anche di giorno.

L'ANAS riferisce, altresì, che le cause principali degli incidenti verificatisi in prossimità dei cantieri, sono da attribuire principalmente al continuo, mancato rispetto, da parte degli utenti, dei limiti di velocità previsti dalla segnaletica suindicata e opportunamente predisposta.

L'incidente mortale citato nell'atto ispettivo è consistito, a quanto riferito dall'Ente medesimo, nell'investimento, da parte di un automobilista che aveva invaso l'area di cantiere, di un addetto ai lavori.

Sulla dinamica e sulle cause dell'accaduto, sono ancora in corso le indagini delle competenti autorità.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

sull'autostrada A8 Varese-Milano, all'altezza della diramazione per Milano città e per Venezia si formano lunghe code, in particolare modo in occasione di incidenti o di lavori;

tali code causano gravi ritardi in particolare ai lavoratori pendolari;

la costruzione di uno svincolo potrebbe con basso costo risolvere tali problemi —;

se non ritenga di sollecitare la società concessionaria ad anticipare di tre-quattro chilometri la separazione delle corsie per Venezia e Milano città, eventualmente con spartitraffico, nonché a trovare soluzione all'attuale disposizione delle corsie «viacard» e «telepass», che impone continui cambi di corsia, con conseguenti ritardi e rallentamenti. (4-11243)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che i rami dello svincolo autostradale di Fiorenza della A8 sono stati oggetto di un intervento compreso fra i lavori di generale ampliamento dell'autostrada, che ha permesso la disponibilità di un'ulteriore corsia per la direttrice Varese-Milano.

I rallentamenti in prossimità di Fiorenza sono causati dalla ripercussione di eventi esterni, localizzati sul tratto Viale Certosa-Viale Zara dell'Autostrada Milano-Venezia su cui a sua volta converge il traffico proveniente da tre direttrici: Milano, Torino-tangenziale Ovest (A7) e Milano-Varese; inoltre, a causa della elevata densità di traffico, la Società Autostrade S.p.A. ha previsto che tutti i lavori di manutenzione siano eseguiti nelle ore notturne, ad eccezione soltanto di interventi urgenti necessari per rimuovere pericoli per gli utenti.

In relazione all'ipotesi di anticipare le corsie di accumulo di tre o quattro chilometri, l'ANAS riferisce che la stessa non è realizzabile, sia perché non è possibile una separazione fisica delle corsie, sia perché le condizioni del traffico subirebbero un peggioramento della sicurezza; né, tantomeno, ritiene praticabile la soluzione di uno svincolo alternativo che si innesterebbe in una zona già molto complessa per la sua struttura e per lo smistamento del traffico.

Da ultimo, l'Ente in parola comunica che il progetto di ampliamento e potenziamento della barriera Milano Nord è ormai in fase di avvio e prevede una soluzione diversa dall'attuale configurazione della stazione, con la presenza di piste riservate viacard e telepass.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

ha presentato un'interrogazione in merito alla ricostruzione della chiesa della Madonna Maria S.S. della Cava, patrona di

Marsala (n. 4-00661, pubblicata sul Resoconto sommario n. 6 del 31 maggio 1996);

ad essa è stata data risposta il 14 s.m.;

in tale risposta si concludeva: « tenendo conto che si rilevano delle difformità tra quanto comunicato dai sopracitati soggetti (Ordinario Diocesano e Provveditorato OO.PP.), si dispone un accertamento presso il Provveditorato OO.PP. per la Sicilia in merito alla questione di cui all'atto ispettivo »;

appare opportuno tale accertamento per chiarire e definire, non solo le responsabilità, ma soprattutto lo stato della pratica, che si trascina da oltre dieci anni e tuttora non riesce ad essere avviato a soluzione;

si tratta di ricostruzione per i danni di guerra, causati nel lontano 1943, e il relativo finanziamento risale al 1989;

il grave disappunto e lo stato di agitazione della popolazione, cui sta molto a cuore la ricostruzione della chiesa della propria patrona, trova piena giustificazione, non potendosi accettare tempi e lungaggini di tale entità, con la preoccupazione della perdita del finanziamento —:

se tale opportuno accertamento sia stato effettuato e, in caso positivo, quali risultati abbia dato e quali iniziative si intendano adottare per chiudere tale lungo inaccettabile procedimento, dare inizio ai lavori e risposta concreta all'opinione pubblica. (4-06019)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, il Provveditorato alle OO.PP. di Palermo ha comunicato che, in seguito al voto n. 70045 del 3.4.97 del proprio Comitato Tecnico Amministrativo, è stata approvata con D.P. n. 16319 del 9.9.97, in corso di registrazione presso la locale Ragioneria dello Stato, la perizia di variante e suppletiva datata ottobre 96 relativa ai lavori di ricostruzione della chiesa Madonna delle Cave di Marsala per l'importo di L. 1.500.000.000 nonché il disciplinare aggiuntivo di concessione con cui vengono affidate in concessione all'Ordina-*

rio Diocesano della Curia Vescovile di Mazara del Vallo le opere in questione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

LECCESE. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il consorzio per lo sviluppo industriale di Vasto ha affidato alla concessionaria Proger la redazione del nuovo piano regolatore del porto di Vasto (Chieti);

il suddetto piano prevede il prolungamento della diga foranea per una lunghezza di novecentocinquanta metri, la realizzazione di nuove banchine-alti fondali (altezza dieci e quattordici metri), la realizzazione di collegamenti ferroviari, strade ed aree di servizio con un costo complessivo stimato di centonovantasette miliardi;

tra le ragioni che sostengono il progetto si invoca la necessità di realizzare nel sistema portuale del medio Adriatico, che va dalla costa emiliano-romagnola alla radice del promontorio del Gargano, un porto ad alti fondali;

il progetto in questione non tiene assolutamente conto della presenza, in questo tratto di costa, del porto di Manfredonia, dotato già di banchine ad alti fondali, di raccordo ferroviario, di collegamento diretto tramite superstrada alle autostrade Bari-Napoli e Taranto-Bologna, di ampie aree di servizio, per la cui realizzazione sono stati investiti centinaia di miliardi;

al contrario l'obiettivo del nuovo porto di Vasto, come si legge nella relazione che accompagna il progetto, sarebbe « l'eventuale captazione, specie da parte di Vasto, non solo dell'entroterra molisano, ma della stessa provincia di Foggia, essendo le più moderne strutture del porto di Manfredonia strettamente legate al complesso petrolchimico di Monte Sant'Angelo (in via di delocalizzazione);

sempre nella relazione si sostiene che tra il porto di Manfredonia e Vasto « si interpone l'aspro promontorio del Gargano che, spostando dalla costa all'interno le linee di grande traffico, consente all'entroterra vastese di protendersi in provincia di Foggia fino ad includere l'importante distretto minerario di Apricena » ed inoltre « il porto di Manfredonia, quale concorrente di Vasto, presenta lacune di rilievo essendo pesantemente condizionato dalla mancanza di difesa verso sud »;

in verità il porto di Manfredonia non ha potuto sviluppare pienamente tutte le sue potenzialità per i gravi ritardi registrati a più livelli di responsabilità, nella individuazione degli organi di gestione —:

quali iniziative intendano intraprendere per evitare che si sperperi denaro pubblico nella realizzazione di un'opera palesemente inutile, con un pesante impatto ambientale in una zona della costa abruzzese, dove tra l'altro è in fase di costituzione la riserva regionale di Punta d'Erce, con l'inclusione di una zona marina di protezione biologica;

se non ritengano necessario intraprendere tempestivamente tutte le misure idonee a risolvere i problemi della gestione e del pieno utilizzo del porto di Manfredonia, che può svolgere un ruolo decisivo per il rilancio economico ed occupazionale della provincia di Foggia. (4-09422)

RISPOSTA. — *Con riferimento alla interrogazione in oggetto l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Ancona ha fatto presente che il progetto del nuovo Piano Regolatore del Porto di Vasto, redatto dal Consorzio di Sviluppo Industriale della stessa città è stato adottato in data 13.02.97 dall'ufficio Circondariale Marittimo di concerto con il Comune ai sensi dell'articolo 5 della L. 28.01.1994 n. 84.*

Detto elaborato è stato presentato al citato ufficio che sta provvedendo ad istruirlo per l'esame di competenza del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Per quanto concerne la struttura portuale di Manfredonia, l'ufficio del Genio

Civile OO.MM. di Bari ha precisato che essa è costituita da un porto mercantile e da un porto industriale, sito nel Comune di Monte S. Angelo, a pochi chilometri dall'abitato di Manfredonia, per i quali è in corso la procedura di classifica.

Tale struttura, che ha fini di complementarietà con il porto di Vasto e non di concorrenza, rientra in un piano di rilancio unitamente alla soluzione delle problematiche riguardanti la gestione del porto industriale.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

il giorno 29 dicembre 1996, in seguito a particolari ed abbondanti neviccate, è stato chiuso al traffico il tratto dell'autostrada Roma-Firenze compreso tra i caselli di Orte e Orvieto;

a seguito di tale chiusura si è formata una colonna di migliaia di veicoli procedenti in direzione nord;

tale incolonnamento si è verificato a seguito della mancata indicazione al casello di Roma nord delle proibitive condizioni atmosferiche; nessun'altra segnalazione è stata data agli utenti tranne quella, in prossimità del casello di Orte, che comunicava la chiusura del tronco autostradale e la necessità di uscire al casello di Orte;

al casello di Orte nessuna forma di indicazione o di assistenza era stata predisposta per gli automobilisti in uscita;

nel periodo fra le ore 13 e le ore 16, periodo durante il quale l'interrogante procedeva come tanti altri a passo d'uomo in direzione nord privo di qualunque indicazione, l'interrogante ha potuto constatare l'assoluta latitanza di mezzi o veicoli delle forze dell'ordine, della società Autostrade o di qualunque altra forma di possibile intervento di assistenza, di informazione e

di tutela dei numerosissimi automobilisti in viaggio, se si esclude un solo furgoncino della società Autostrade che ha risalito la colonna in direzione Nord lungo la corsia di emergenza;

solo per fortunate circostanze non si sono verificati incidenti o situazioni di particolare pericolo, a fronte dell'assoluta latitanza della società Autostrade, che ha subito passivamente la situazione, esponendo migliaia di cittadini a possibili gravi rischi;

fino a prova contraria, l'interrogante non ha potuto verificare la predisposizione di interventi atti ad impedire la solidificazione della neve caduta —:

quali iniziative ritenga di dover assumere nei confronti dei vertici della società Autostrade, sia a livello di interventi giustamente sanzionatori delle gravi carenze manifestate in occasione dei fatti ricordati, sia, a maggior ragione, come azione preventiva perché non debbano più ripetersi situazioni di tale genere. (4-06376)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade sulla base di quanto riferito dalla Società Autostrade, ha comunicato quanto segue.*

Nei giorni compresi tra le festività natalizie e i primi del '97, condizioni di eccezionale maltempo caratterizzate da intense precipitazioni nevose in presenza di temperature molto rigide hanno interessato l'intera penisola dando luogo a disagi e difficoltà su tutta la rete viaria.

Nel pomeriggio di domenica 29.12.1996 sulla Milano-Napoli, tra Orvieto e la Diramazione Roma Nord è stato necessario attuare un blocco temporaneo del traffico in carreggiata nord della durata di circa 5 ore e precisamente dalle 13,45 alle 18,50.

Il blocco è stato attuato con la chiusura degli ingressi in autostrada sulla Diramazione Roma Nord del grande Raccordo Anulare di Roma a Fiano Romano, delle entrate di Magliano Sabina, Orte e Attigliano in direzione Nord e la successiva istituzione di

una uscita obbligatoria sulla barriera di Roma Est per i veicoli in viaggio provenienti da sud.

Tali provvedimenti sono stati prontamente comunicati all'utenza mobile sia attraverso i cartelli a messaggio variabile su strada e le trasmissioni via radio su canale dedicato (Isoradio 103.3 MHz) che tramite i bollettini Onda Verde diramati dal CCISS (Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza stradale).

I citati provvedimenti sono stati assunti in accordo con la Polizia Stradale e sono stati resi necessari a causa del verificarsi di incolonnamenti e relativi blocchi della circolazione, in particolare in corrispondenza delle aree di Servizio Giove Est, Tevere Est ed in minore misura Fabro Est.

Tra l'altro, nelle ore della tarda mattinata di domenica 29.01.96, un intenso flusso veicolare era in movimento sulla carreggiata nord del tratto in questione, proveniente per la maggior parte da Roma, affatto dissuaso dai messaggi radio sulle negative condizioni del tempo e della viabilità.

L'intensificarsi della nevicata, in corso fin dalle ore notturne, aveva indotto già nella mattinata molti automobilisti a fermarsi per montare le catene non solo sulle aree di servizio, ma anche in carreggiata con effetti negativi sia sullo scorrimento dei veicoli che sull'operatività dei mezzi anti-neve.

Fin dalle prime ore del mattino (h. 8.00 circa) veniva diffusa l'indicazione « obbligo di catene a bordo » successivamente precisato in « obbligo di catene montate » (9.25).

L'attuazione di un blocco controllato e lo sgombero degli utenti rimasti bloccati nel tratto Magliano Sabina-Orte, mediante conversione sulla stazione di Orte e rientro verso Roma sulla carreggiata sud, rimasta sempre transitabile, hanno agevolato gli interventi, facendo sì che intorno alle h. 9.00 la circolazione potesse riprendere in carreggiata nord.

La Società Concessionaria si è subito attivata, tanto che dalle ore 22.00 del 27.12 fino alla tarda mattinata del 31.12, sul tratto Chiusi-Orte sono stati distribuiti oltre 9.500 quintali di salgemma, 127 quintali di

cloruro di calcio in grani e 8.700 litri di cloruro di calcio in soluzione; sono state altresì impiegate 60 lame sgombraneve, 19 spargisale, 2 innaffiatrici ed una turbofresa.

Peraltro l'operatività dei mezzi usati dalla predetta Società o al servizio di questa, impegnati nelle operazioni di rimozione del blocco, è stata poco percepita dagli utenti in coda, per il solo fatto che la loro azione si è svolta a partire dalla testa del blocco stesso. Tale intervento, finalizzato prevalentemente a ripristinare il movimento della colonna, ha consentito la soluzione del problema nell'arco di circa cinque ore, mantenendo sempre attiva la circolazione della carreggiata sud, fattore questo essenziale per lo sgombero dei veicoli rimasti bloccati.

Solo a sgombero effettuato è stato possibile intervenire per una efficace azione di abbattimento e rimozione dei residui nevosi ghiacciati tenuto conto che le condizioni climatiche nel frattempo si sono mantenute negative e le temperature particolarmente rigide hanno reso oltremodo difficoltosa l'azione di ripulitura delle carreggiate autostradali.

L'attuazione di un blocco controllato ha evitato che un maggior numero di veicoli potesse andare a gravare il tratto già oggetto di intervento, rallentando ulteriormente l'azione di ripristino di normali condizioni di transitabilità.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

LUCÀ. — Ai Ministri dei lavori pubblici e per la funzione pubblica e per gli affari regionali. — Per sapere — premesso che:

con riferimento al territorio della città di Torino, dal giugno 1996 sono stati perfezionati gli atti relativi alla stipula del contratto di programma tra la regione Piemonte ed il comune di Torino, nonché della convenzione tra il comune di Torino e le imprese Deiro/Intercostruzioni e Accia/Gefim del Consorzio Habitat) interessate alla realizzazione di un programma integrato, ai sensi dell'articolo 18 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito con modificazioni dalla legge 12

luglio 1991, n. 203, volto, tra l'altro, alla realizzazione di cinquanta alloggi da dare in godimento a dipendenti dello Stato e di cinquantotto alloggi da cedere alla città di Torino per le esigenze degli sfrattati;

in completamento delle procedure burocratiche, alquanto complesse e farraginose, finalizzate alla concessione del contributo dello Stato, comprende la firma di un'ulteriore convenzione tra il comune di Torino, le imprese interessate ed il Ministero dei lavori pubblici, per il tramite del comitato per l'edilizia residenziale. Tale ultimo atto non risulta tuttora perfezionato a causa del mancato completamento delle procedure interne al Ministero dei lavori pubblici e ciò ritarda di fatto l'avvio e la realizzazione dei lavori e compromette l'equilibrio finanziario delle imprese impegnate nel programma integrato, già fortemente esposte con il sistema creditizio;

un ulteriore ritardo nel completamento delle procedure sopra richiamate, risulta essere stato originato dall'inapplicazione delle disposizioni previste dalla legge 15 maggio 1997, n. 127, in materia di abrogazione del parere preventivo da parte del Consiglio di Stato —:

quali iniziative intendano assumere al fine di trovare celermente la soluzione delle procedure in questione, evitando il rischio dell'abbandono da parte dei soggetti interessati al progetto, a causa delle difficoltà finanziarie generate dai sopra esposti ritardi;

quali atti intendano adottare al fine di conferire certezza operativa alle importanti innovazioni in materia di semplificazione e di snellimento dell'attività amministrativa, introdotte con la legge n. 127 del 1997, a cominciare dalle strutture ministeriali. (4-11886)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione indicata in oggetto, il Segretariato Generale del Comitato per l'Edilizia Residenziale di questo Ministero ha comunicato quanto segue.

L'Impresa DEIRO, in data 18.3.1997, ha già stipulato con il suindicato Ufficio la

convenzione per l'attuazione di un programma di 50 alloggi nel comune di Torino, ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 203/1991; tale convenzione è stata approvata con decreto ministeriale n. 146 del 4.7.1997 e vistata dalla Ragioneria centrale dello Stato in data 17.6.1997, n. 245.

Per quanto riguarda la Soc. Coop. ACACIA a.r.l., il Segretariato medesimo riferisce che la stessa ha partecipato al confronto pubblico concorrenziale, ex articolo 18 della legge n. 203/1991, presentando, tra l'altro, l'offerta per la realizzazione di n. 228 alloggi in Torino e, come risulta dal verbale in data 18 ottobre 1993, è stata esclusa dall'ulteriore corso della procedura in quanto priva dei requisiti di cui al punto 5, lett. a) bando di gara decreto ministeriale 17.1.1992.

Avverso tale esclusione la predetta Soc. ACACIA ha proposto ricorso al T.A.R. Lazio, il quale, in data 24.4.1994, ha emesso un'ordinanza di sospensione del provvedimento impugnato.

In ottemperanza alla decisione del giudice amministrativo, l'Ufficio medesimo con nota n. 59 del 14.4.1995 ha riammesso con riserva l'interessato ed ha proseguito la propria fase istruttoria, fino alla richiesta di parere facoltativo sullo schema di convenzione al Consiglio di Stato che, in data 30 luglio u.s. si è pronunciato favorevolmente.

In data 29.7.1997, a seguito di una riunione tenutasi presso questo Ministero, l'Impresa ha chiesto la stipula della convenzione per poter iniziare i lavori, ma, essendo ancora pendente il giudizio avanti il T.A.R. Lazio, il Segretariato Generale del C.E.R. ha sollevato alcune perplessità, sottoponendo al vaglio dell'Ufficio Legislativo lo schema di lettera da inviare all'Impresa, e sollecitando, nel contempo, l'Avvocatura dello Stato per accelerare la pronuncia definitiva del predetto Tribunale Amministrativo Regionale.

L'Ufficio Legislativo, con nota n. 2321 del 31.7.1997, ha sottolineato che « l'ammissione con riserva alle ulteriori fasi della procedura, disposta dal TAR Lazio con ordinanza n. 328/1994 in accoglimento dell'istanza di sospensiva presentata dalla cooperativa ricorrente, comporta per l'amministrazione il mero obbligo di completare il

procedimento con l'emissione del provvedimento finale in favore del ricorrente (provvedimento condizionato all'esito del gravame), ma non anche quello di adottare atti ulteriori rispetto al procedimento stesso ».

Infatti « conformemente all'orientamento più volte suggerito dalla stessa Avvocatura dello Stato, il dovere di ottemperanza di un'ordinanza cautelare di ammissione con riserva non dovrebbe estendersi anche alla necessità della stipula del contratto: ciò anche nella logica considerazione che il carattere precario degli atti condizionati all'esito del ricorso giurisdizionale non sarebbe compatibile con la stabilità del vincolo contrattuale, il quale — una volta insorto — trae la propria cogenza dalla volontà delle parti e non è suscettibile di essere rimosso se non con gli ordinari mezzi civilistici.

Anzi, sotto diverso profilo, dovrebbe dirsi che un'eventuale stipula incondizionata del contratto si tradurrebbe in un beneficio che va addirittura al di là della portata e dei limiti della tutela cautelare, potendo al limite rendere inutile per sopraggiunta carenza di interesse la pronuncia definitiva sul merito del ricorso, in ragione dell'intervenuta soddisfazione della posizione del privato.

In definitiva, l'esecuzione dell'ordinanza di sospensiva resa dal TAR Lazio nel caso di specie va limitata agli atti del procedimento amministrativo e non impone anche la formalizzazione del vincolo contrattuale ».

Tale nota, concludeva che nell'eventualità della stipula della convenzione « è opportuno che si conservi il carattere precario del contratto mediante apposita clausola di inefficacia condizionata all'esito del ricorso ».

A seguito di tale parere, condiviso dal predetto Segretariato, con nota n. 145 del 31.7.1997, è stata comunicata all'operatore l'impossibilità di procedere alla stipula della convenzione se non in presenza di espressa clausola sospensiva dell'efficacia, in attesa della pronuncia definitiva del T.A.R.

Con lettera in data 1° agosto c.a., n. 37/97 l'ACACIA s.c. a r.l., ha manifestato la

volontà di stipulare la convenzione apponendovi, come suggerito, la clausola suddetta.

In data 30 settembre u.s. con note nn. 3811 e 3812, il Segretariato Generale C.E.R. ha inoltre interessato i Presidenti del TAR Lazio e TAR Puglia, per una sollecita trattazione dei ricorsi pendenti ex articolo 18 della legge n. 203/1991, tra cui quello della Soc. ACACIA, ed ha infine preparato il nuovo articolato della convenzione, contenente la richiamata clausola sospensiva dell'efficacia, che ha inviato al Comune di Torino, in quanto parte interessata, con nota n. 3817 dell'1.10.1997.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

LUCCHESI. — Ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, dell'interno e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

il denaro pubblico non può e non deve essere sperperato, le somme stanziare per il Giubileo debbono essere assegnate solo ed unicamente per creare possibilità di scorrimento e snellimento, attraverso strade e parcheggi —:

se non ritenga ingiusto ed assurdo che si spendano miliardi in mille rivoli a Roma con la scusante del Giubileo;

se ritengano necessario spendere venti miliardi per restaurare il Buon pastore di Roma, sede dell'associazione delle femministe, e tanti altri miliardi per centri di accoglienza di vario genere;

se non ritenga più corretto impiegare le somme per il Giubileo per opere pubbliche: si pensi al raccordo anulare di Roma, che attualmente sconta intasamenti, paralisi, incidenti;

se non si voglia porre fine a vecchi metodi, già noti, che potrebbero risorgere sotto altri vessilli. (4-02311)

RISPOSTA. — In risposta all'interrogazione in oggetto l'Ufficio del Programma per

Roma Capitale della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha rappresentato che la legge 23/12/1996 n. 651 ha reso disponibile il finanziamento di L. 3.500 miliardi per interventi da realizzarsi non esclusivamente nel territorio comunale, ma anche in altre località in Provincia di Roma e della Regione Lazio.

In merito alle capacità di spesa dell'Amministrazione Capitolina lo stesso Ufficio fa presente che, prendendo a riferimento l'attuazione del Programma per Roma Capitale, tali capacità sono in crescita, in quanto le erogazioni a carico del fondo per Roma Capitale sono passate da 14 mld del 1995 a 37 mld del 1996 e contemporaneamente, gli impegni di spesa, preliminari alle erogazioni, sono passati da 22 mld a 115 mld.

Relativamente alla natura degli eventi ed ai soggetti attuatori degli stessi si fa presente che la legge 396/90 per Roma Capitale e la già citata legge 651/96 per il Giubileo, prevedono che gli interventi vengano definiti sulla base delle proposte delle Amministrazioni interessate.

L'Ufficio per Roma Capitale fa inoltre presente che l'articolo 1 comma 2, della legge 15/03/1997, n. 59, prescrive il conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di tutte le funzioni ed i compiti amministrativi relativi alla cura degli interessi ed alla promozione dello sviluppo delle rispettive Comunità, nonché di tutte le funzioni ed i compiti amministrativi localizzabili nei rispettivi territori in atto esercitati da qualunque Organo o Amministrazione dello Stato, centrale o periferica, ovvero tramite Enti o altri soggetti pubblici.

Per quanto attiene nello specifico il quesito relativo al raddoppio del raccordo anulare, il predetto Ufficio comunica che in data 8 luglio 1997 gli Enti interessati hanno sottoscritto l'Accordo di Programma relativo alla variante urbanistica del lotto 18/B del G.R.A. stesso; ciò permetterà, in tempi già definiti, la realizzazione di una bretella per dare soluzione ad uno dei maggiori nodi di traffico che rendono da anni difficoltosa la circolazione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

LUCCHESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

quali siano i motivi per cui siano stati affidati ben tremilacinquecento miliardi di lire alla amministrazione comunale di Roma per le opere del Giubileo;

se non ritengano che questa amministrazione sia palesemente incapace di qualsiasi realizzazione: basti considerare che in quattro anni non è stato creato neanche un parcheggio, malgrado l'inferno di macchine che attanaglia la città; le strade sono sconnesse, le baracche invadono strade e marciapiedi, la sporcizia regna sovrana, i servizi pubblici di trasporto urbano sono totalmente inaffidabili; una amministrazione che si è caratterizzata, ad avviso dell'interrogante, per incompetenza, incapacità, negligenza non può gestire nessuna opera pubblica; basti solo considerare che il raccordo anulare non è stato raddoppiato ed è privo di illuminazione; i collegamenti tra centro e periferie sono inesistenti, mentre il traffico caotico regna sovrano;

se il Governo non ritenga più utile gestire direttamente, anche tramite l'Iri tutte le opere pubbliche, portando a compimento il raddoppio del raccordo anulare, con la creazione di grandi arterie di scorrimento che colleghino le periferie con il centro, con la pronta realizzazione dei cinquanta parcheggi, più volte ventilati da questa inutile e inconcludente amministrazione comunale;

poiché infine Roma è la capitale d'Italia, se il Governo non intenda intervenire direttamente per eliminare la vergogna delle bancarelle ed imporre la pulizia e l'ordine. (4-07679)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto l'Ufficio del Programma per Roma Capitale della Presidenza del Consiglio dei Ministri sulla base di quanto comunicato dal Comune di Roma, ha riferito che nel piano degli interventi per il Giubileo*

si è dato ampio spazio al settore della mobilità, contraddistinto dalla lettera D.

In particolare, per la Capitale sono previsti i lavori sottoindicati per un ammontare complessivo di L. 511 miliardi:

D2.1 Tram S. Pietro-Aurelia. Realizzazione del collegamento tranviario.

D3.1 Tram Termini-Venezia-S. Pietro. Realizzazione della rete tranviaria. Collegamento con la linea Aurelia S. Pietro e Casaleto-Largo Argentina.

D4.1 Archeotram. Realizzazione linea tranviaria e servizio percorsi turistici.

D12.1 Tratto viario Olimpica-Pineta Sacchetti. Collegamento viario tra il Foro italico e Via Pineta Sacchetti.

D18.1 Linea A e B della Metropolitana. Potenziamento delle linee, eliminazione delle barriere architettoniche, riqualificazione delle stazioni, ristrutturazione infrastrutture e nodi di scambio.

D18.2 Ferrovie concesse Roma Nord. Potenziamento linee, eliminazione delle barriere architettoniche, riqualificazione stazioni, ristrutturazione infrastrutture di servizio.

D19.1 Nodi di scambio. Connessioni con metropolitana e principali nodi ferroviari: Valle Aurelia, Trionfale, Flaminia, Anagnina.

D20.1 Aggiornamento rete semaforica, segnaletica ed uso di tecnologie per la regolazione del traffico e dell'informazione.

Inoltre, rientra nella competenza delle F.S. la realizzazione delle seguenti opere:

D9.1 Area della stazione Tiburtina. Infrastrutturazione.

D15.1 Passante ferroviario dei laghi Bracciano-Castelli ed elettrificazione fino a Viterbo. Realizzazione nuove fermate Zama, Ponte lungo, Ciampino, per un ammontare di L. 350.000.000.000.

Quanto poi all'intervento sul complesso del Buon Pastore, il Comune ha precisato che, il progetto relativo alla realizzazione

della « Casa internazionale della donna », costituisce, nell'ambito delle iniziative per l'accoglienza del Giubileo l'occasione per dotare la città di una struttura di servizio di interesse generale basata su una forte collaborazione fra Pubbliche Istituzioni e organizzazioni femminili che consente, insieme alla tutela e valorizzazione di un complesso storico-monumentale, la realizzazione di una serie di servizi collettivi e di accoglienza delle donne quali un ostello, sala per convegni e seminari, spazi culturali ed espositivi, centro di sostegno e informazione per le donne, servizi (ristoro, baby parking, parcheggi).

L'intervento inoltre segue due prime tranches di lavori (la prima completata, la seconda in corso) finanziate dalla legge 396/'90 — Roma Capitale — per 6 MLD e quindi costituisce un completamento funzionale.

Per quanto attiene nello specifico il quesito relativo al raddoppio del Raccordo anulare, l'Ufficio per Roma Capitale ha comunicato che in data 8 luglio 1997 gli enti interessati hanno sottoscritto l'Accordo di Programma relativo alla variante urbanistica del Lotto 18 B del G.R.A. stesso; ciò permetterà, in tempi già definiti, la realizzazione di una bretella per dare soluzione ad uno dei maggiori nodi di traffico che rendono da anni assai difficoltosa la circolazione autoveicolare.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

LUCCHESI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere:

se risponda a verità che nel piano triennale Anas, su una spesa complessiva di ben sedicimila miliardi per la Sicilia, è prevista una assegnazione di fondi per soli trecentodieci miliardi;

in caso affermativo, quali siano stati i criteri di ripartizione e se non si ritenga di rivedere tutto il riparto delle somme, poiché sarebbe un'offesa per la Sicilia ricevere « l'obolo » di quel che rimane della ripartizione; in questo caso forse il Go-

verno farebbe bene ad escludere la Sicilia, dichiarando che per le « colonie » non è prevista alcuna assegnazione di fondi; il Governo non può umiliare la Sicilia con un trattamento che all'interrogante pare inaccettabile ed assurdo, non è lecito, non è giusto, non è corretto continuare nella politica della discriminazione e nel preferire alcune regioni, pur sapendo che la Sicilia è stata sempre trascurata, tant'è che è l'unica regione d'Italia che da trentacinque anni attende che venga ultimata l'unica autostrada, la Palermo-Messina. Per non parlare della situazione delle strade statali, completamente abbandonate dall'Anas, protesa com'è solo a stanziare somme per le regioni del centro nord d'Italia;

come ritenga di rimediare all'infausto criterio di ripartizione del piano triennale, che va fatto con oculatezza e senza inaccettabili discriminazioni territoriali.

(4-10485)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che il Piano Triennale 1997-1999 prevede interventi nella Regione Sicilia per un importo di L. 310 mld da suddividere tra:

Area di intervento regionale: rete extraurbana:

SS. 117 itinerario Nord-Sud, tratto Mistretta-Nicosia;

SS. 114 Completamento variante di Catania-Siracusa, 1° lotto;

Svincolo autostradale di Fiumefreddo.

Area di intervento per l'accessibilità urbana:

SS. 117 Tangenziale Est di Enna;

SS. 284 Adeguamento dal Km. 26+000 al Km. 30+000;

SS. 284 Adeguamento dal Km. 20+000 all'abitato di Bronte.

Con delibera C.I.P.E. del 23.4.1997, sono stati altresì assegnati altri 420 miliardi per importanti interventi infrastrutturali da realizzare sull'autostrada Messina-Palermo.

Inoltre la Comunità Europea, riconosciuta la Sicilia come regione in via di sviluppo, ha stanziato la somma di L. 100 mld., pari a quella aggiunta dall'ANAS a favore di essenziali migliorie che verranno apportate all'intero patrimonio autostradale siciliano.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

LUCIDI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

sulla stampa nazionale del 10 giugno 1997 è riportata una dichiarazione del presidente della provincia di Roma, Giorgio Fregosi, allarmata per l'andamento delle offerte fatte dalle aziende edili nelle gare d'appalto per opere pubbliche;

da tale dichiarazione appare come vi sia un progressivo andamento al « ribasso » delle offerte rispetto alle basi d'asta che alcune volte sfiora anche il 50 per cento;

per lavori « ordinari » di manutenzione dell'istituto scolastico « Quintino Sella » di Roma, la società Sea Daf si è aggiudicata la commessa con un ribasso del 40,5 per cento;

la consistenza di tali ribassi appare oggettivamente pericolosa, sia dal punto di vista della sicurezza dei lavoratori sia per il mantenimento d'un buon rapporto qualità/prezzo, ovvero rispetto a corretti rapporti di concorrenza e di mercato —:

quali iniziative intendano assumere per controllare la rispondenza delle offerte con i contenuti dei capitolati d'appalto;

quali iniziative intendano assumere, per riportare a normalità tale pericoloso andamento del mercato;

quali iniziative intendano assumere per verificare il rispetto delle norme vi-

genti in materia di sicurezza del lavoro e dei contratti collettivi nazionali di lavoro di categoria nelle aziende aggiudicatarie.

(4-10741)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione indicata in oggetto l'Ispettorato Generale per l'A.N.C. e per i Contratti di questo Ministero ha fatto presente che il progressivo andamento al « ribasso » delle offerte era già stato previsto dal decreto ministeriale 28.4.97 che fissava, per l'anno 1997, la percentuale « nella misura pari alla media aritmetica dei ribassi percentuali di tutte le offerte ammesse incrementate dello scarto medio aritmetico dei ribassi percentuali che superano predetta media ». Detta norma sarà probabilmente modificata dalla legge Merloni-ter, in corso di discussione presso il Senato. Nel frattempo i problemi evidenziati nell'atto ispettivo dovranno essere risolti alla luce della disposizione suddetta.*

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

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

lo svincolo stradale di Santa Maria Apparente, nel comune di Civitanova Marche, rappresenta uno snodo viario strategico, determinante per la circolazione nel comprensorio civitanovese e atteso dalle numerosissime imprese industriali e commerciali della zona;

la regione Marche, per tali ragioni, ha decretato la priorità dell'opera consentendo così il suo finanziamento da parte dello Stato;

il comune e la regione hanno più volte inviato solleciti all'Anas;

è trascorso lunghissimo tempo dall'approvazione del progetto;

l'Anas delle Marche non ha trasmesso ancora tutti gli atti necessari per l'espletamento dell'appalto all'Anas nazionale —:

quali siano i motivi di tali ritardi;

se non ritenga di dover intervenire per porre fine ad un comportamento ingiustificabile, che rischia di vanificare la doverosa realizzazione di interventi infrastrutturali già finanziati con i fondi pubblici;

se non ritenga inoltre opportuno avviare ispezioni per chiarire come mai pratiche complete siano ferme da lungo tempo senza un giustificato motivo impedendo così la realizzazione di infrastrutture di primaria importanza per i territori interessati. (4-11542)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente che il ritardo verificatosi dopo l'approvazione del progetto relativo alla realizzazione del nuovo svincolo nei pressi della zona industriale «A» di Civitanova Marche, lungo il raccordo autostradale Tolentino-Civitanova è da attribuire ai necessari tempi tecnici occorsi per ottenere le apposite autorizzazioni e precisamente:*

Delibera regionale n. 1299 del 6.5.1996 di dichiarazione di compatibilità paesistica-ambientale ed autorizzazione paesaggistica;

Delibera regionale n. 3528 del 25.11.1996 di parere di conformità urbanistica ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 616/77 e articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 383/94;

Decreto Provveditorato Regionale OO.PP. n. 13222/554 del 19.12.1996 di autorizzazione ex articolo 81 decreto del Presidente della Repubblica 616/77.

A ciò si aggiunge che quest'ultimo provvedimento è stato trasmesso al Compartimento ANAS di Ancona il 30.1.1997, dopo la registrazione presso la locale Ragioneria.

Inoltre, il Compartimento medesimo non ha potuto trasmettere il suddetto progetto agli Uffici Tecnici Centrali dell'ANAS, in quanto privo di alcuni elaborati ritenuti fondamentali per la sua completezza tecnico-amministrativa.

A tale riguardo, il Compartimento ha dovuto sollecitare il Comune di Civitanova Marche affinché invitasse il progettista incaricato a produrre gli elaborati mancanti, che sono stati presentati solo in data 23.4.1997.

Per superare alcune incongruenze accertate in sede di esame di tali elaborati, tale Compartimento ha invitato il suddetto professionista per i dovuti chiarimenti.

Solo nei primi giorni del mese di giugno u.s. gli Uffici compartimentali sono stati messi in grado di predisporre gli atti necessari (Capitolato Speciale, elenco delle categorie dei lavori), per procedere alla gara di appalto e quindi in data 9.7.1997, prot. n. 15448, il progetto in questione è stato trasmesso alla Direzione Centrale Lavori dell'ANAS.

Dalla verifica effettuata da quest'ultima Direzione è emersa la necessità di apportare ulteriori adeguamenti agli atti progettuali affinché lo stesso progetto fosse in regola con la vigente normativa in tema di redazione dei progetti di opere pubbliche.

Al fine di accelerare i tempi il progettista è stato convocato presso la citata Direzione Generale lo scorso 5 agosto per gli ulteriori adeguamenti da apportare in brevissimo tempo.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

con la manovra economica posta in atto dal Governo viene decurtato di cento miliardi il capitolo 9087 del bilancio del ministero dei lavori pubblici, il cui stanziamento complessivo era stato previsto dalla legge n. 35 del 1995, relativa agli eventi alluvionali del novembre 1994;

con tale decurtazione si mettono in forse i lavori di intervento sul corso dei fiumi Tanaro e Po, lavori necessari per impedire il ripetersi dei tragici eventi alluvionali del 1994 in Piemonte —:

se non ritengano opportuno, e in tal caso cosa intendano fare, per ripristinare, nella sua integrità, lo stanziamento suddetto.

(4-02562)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Autorità di Bacino del fiume Po ha precisato che la legge finan-*

ziaria per il 1997 non ha ridotto di 100 miliardi lo stanziamento previsto dalla legge 35/1995, ma ha ridistribuito tale somma sugli esercizi finanziari successivi come risulta dall'unito prospetto n. 1.

Nell'allegato prospetto n. 2 è rappresentato anche il quadro dei finanziamenti previsti, suddiviso per macrobacino, in ordine agli interventi sui fiumi Po e Tanaro.

QUADRO DEI FINANZIAMENTI DISPONIBILI E DELLE SOMME RICHIESTE

ALLEGATO N. 1

	TOT.	1995	1996	1997	1998-2000	CM
L. 35/95 SPESA AUTORIZZATA PER IL MINISTERO LL.PP.	1.550	376	461	213		
TOT. 95-96		837				
COMPETENZE (FONDI REISCRITTI)		332	382			
TOT. 95-96		714				
FINANZIAMENTI A SEGUITO DELLA FINANZIARIA 97	1.547			100	733	
FS45 1° AGG. APPROVATO CON DELIBERA 3/96	1.546		836	212	500	
FS45 PROPOSTA DI AGGIORNAMENTO IN DATA 20.3.97	1.890		712	104	987	87

Sotto la sigla CM sono riportati gli importi relativi ai *completamenti*, vale adire a tutti quegli interventi che, pur programmati, non dispongono di una immediata copertura nell'ambito dei finanziamenti stanziati con Legge 35/95.

Le cifre sono espresse in miliardi

ALLEGATO N. 2

	95-96	97	98-99	CM	PS45 REVISIONE
MACROBACINO					
01-PO FINO A FOCE SESIA E AFFLUENTI MINORI	55.537 60.357	3.000 29.000	5.357 13.000	47.000 14.357	4.000
02-PO DA FOCE SESIA A FOCE L'AMBRO	181.997 185.467	118.397 82.367	17.200 400	46.400 86.500	16.200
03-PO DA FOCE LAMBRO A DELTA	279.683 280.850	141.564 80.026	77.630 25.900	60.489 152.794	22.130
04-PO DELTA	112.192 144.750	76.238 34.650	17.734 550	18.220 87.475	22.075
05-TANARO E AFFLUENTI	537.441 682.188	287.891 310.687	47.100 17.000	202.450 345.700	8.801
06-AFFLUENTI IN SINISTRA DA DORA RIPARIA A SESIA	38.340 62.715	35.140 28.308	800	2.400 34.407	
07-AFFLUENTI IN SINISTRA DA SESIA A LAMBRO	127.000 216.960	57.240 62.960	29.810 20.380	39.950 129.620	4.000
08-ADDA OGLIO MINCIO ED AFFLUENTI	88.024 105.292	46.787 17.668	7.402 8.000	33.835 79.624	
09-SCRIVIA ED AFFLUENTI EMILIANI	120.498 145.435	61.298 64.950	9.600 18.553	49.600 52.542	9.390
10-IMPIANTI ATTREZZATURE PREVISIONI DI PIRNA	6.170 6.170	6.170 1.580	0	0 4.590	
	1.546.882 1.890.184	833.725 712.196	212.633 103.783	500.344 987.609	86.596

N.B. Le cifre sono espresse in milioni di lire

MARTINAT. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e per la funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale n. 3 « Flaminia », nel tratto a nord di Foligno, risulta parzialmente adeguata ormai da oltre un decennio;

il nodo più pericoloso risulta quello di Nocera Umbra, dove la statale transita interamente nel centro abitato;

i lavori di costruzione della variante di Nocera Umbra sono iniziati nel 1988 ed ancora oggi non sono stati ultimati;

la articolazione degli stessi non ha, nonostante l'entità dell'investimento finora eseguito, ancora consentito neanche una parziale utilizzazione delle opere realizzate, conservando tuttora in essere un passaggio a livello ferroviario con la linea ferroviaria Orte-Falconara;

su tale appalto si sono susseguiti più contratti con successive perizie di variante e suppletive, ma con lavori ancora non completati;

a tutt'oggi risulta fermo presso il compartimento Anas di Perugia, da oltre nove mesi, una ulteriore perizia relativa ad interventi necessari alla salvaguardia di reperti archeologici su una rampa dello svincolo Nocera Sud, completa di tutti i pareri —:

quale sia l'importo dei lavori fin qui finanziati ed il livello di avanzamento rispetto al completamento dell'opera;

se non sussistano da parte dell'Anas — compartimento di Perugia, gravi inadempimenti in termini di direzione lavori e conduzione tecnico-amministrativa degli stessi;

quale sia il livello di contenzioso con l'impresa esecutrice che risulta avere raggiunto, tra revisione prezzi e « riserve », un importo superiore ai dieci miliardi di lire;

se non ritenga che da parte dell'attuale capo compartimento non sussista una evidente incapacità gestionale per con-

durre tale commessa realizzativa, provocando gravi oneri finanziari non preventivati né quantizzati per l'ente;

se non ritenga che a carico della direzione generale dell'ente possano ravvisarsi in proposito gli estremi di omissione di atti d'ufficio, e, in caso affermativo, quali conseguenti doverose iniziative intenda adottare. (4-11415)

RISPOSTA. — *In relazione all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che i lavori di costruzione della variante di Nocera Umbra, sono stati suddivisi in due stralci, sulla base di un progetto di massima, appaltato con il metodo delle prestazioni integrate ed aggiudicato all'impresa Torno.*

In seguito a tale appalto è stata stralciata dai lavori, per motivi economici, la galleria artificiale Traone, lunga mt. 300, che è stata successivamente affidata alla stessa Impresa Torno, insieme allo svincolo di Nocera Sud.

L'importo del progetto del 1° stralcio ammonta a L. 39.413.000.000 e quello del progetto del 2° stralcio a L. 17.830.000.000 per un totale di L. 57.243.000.000 di cui L. 40.841.000.000 per lavori a base d'appalto.

I lavori relativi ai due stralci interferiscono e la loro usufruibilità è interdipendente, in quanto senza la realizzazione della galleria Traone, (inserita nel 2° lotto, dal Km. 0+740 al Km. 1+054) la cui ultimazione è prevista per il prossimo mese di novembre, non si può procedere all'apertura di alcun tratto del lotto.

L'Ente suindicato riferisce altresì che i lavori, iniziati in data 30.5.1990 non si sono compiuti nei tempi contrattuali previsti per i motivi di seguito indicati.

Fino al 1996 esistevano importanti interferenze quali acquedotti ed elettrodotti delle FF.SS.; inoltre con l'approvazione del progetto del 2° stralcio, avvenuta nel luglio 1991, il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS disponeva alcuni interventi di miglioramento delle rampe dello svincolo di Nocera Sud con l'adeguamento dei raggi planimetrici, anche nella parte di galleria autorizzando la redazione di una perizia di variante tecnica e suppletiva i cui lavori si

sono potuti consegnare solo nell'aprile 1995.

Nel frattempo si erano interrotte anche le procedure per la rimozione delle interferenze, a causa sia del protrarsi dell'approvazione della perizia, sia per un rilievo della Direzione Centrale di Ragioneria dell'allora Azienda Nazionale ANAS, in merito al criterio di affidamento dei lavori del 2° stralcio all'Impresa Torno, ed, infine, per il ritrovamento di reperti archeologici nella zona dello svincolo (2° stralcio).

Il Compartimento di Perugia ha preso contatti con la competente Soprintendenza e, su autorizzazione della Direzione Generale ANAS ha proceduto, previa stipula di apposita convenzione, ad una campagna di indagini archeologiche a seguito della quale la Direzione tecnica dell'Ente suindicato, ha autorizzato la redazione di una perizia di variante tecnica e suppletiva per la salvaguardia della zona archeologica.

Stante l'allungamento dei tempi per la scelta progettuale dell'opera di sostegno a delimitazione della zona archeologica, il Compartimento di Perugia con ordine di servizio del 16.6.1997 ha ordinato all'impresa Torno, nell'ambito dei lavori del 1° stralcio, la costruzione di un'opera provvisoria al fine di superare la zona archeologica e consentire l'apertura al traffico, — entro l'anno in corso —, dell'intero tratto appaltato (ad eccezione della parte terminale costituita dalla galleria Colle del Prete, della quale si potrà usufruire solo dopo la costruzione del lotto successivo).

L'apertura consentirà l'eliminazione di un passaggio a livello e l'attraversamento dell'abitato di Nocera Scalo.

L'Ente Nazionale delle Strade comunica inoltre che i lavori si sono protratti anche a causa di dissesti, franamenti e cedimenti sia degli scavi che delle opere di sostegno per la realizzazione degli imbocchi e di alcuni tratti della galleria, tanto che l'impresa ha dovuto far fronte agli eventi ricorrendo a consulenze di professionisti specializzati.

I lavori eseguiti e contabilizzati dall'inizio — maggio 1990 — ad oggi, ammontano a L. 29,9 miliardi pari al 73,2% dei lavori autorizzati.

Attualmente sono stati eseguiti e non contabilizzati altri lavori per complessive L. 1,75 miliardi e la revisione prezzi, ad oggi, è stata di L. 8 miliardi, già corrisposti.

Le riserve formulate dall'Impresa ammontano a L. 20,5 miliardi; il responsabile del procedimento per l'accordo bonario sulle riserve ha offerto L. 1,75 miliardi (8,5%) che non è stato accettato dall'Impresa.

Al momento è in fase di completamento una perizia di variante tecnica sia per i lavori a base di appalto che per le somme a disposizione; peraltro la Regione Umbria solo ai primi di luglio u.s. ha trasmesso la delibera di approvazione — ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 616/77 — di alcuni lavori previsti nella perizia di variante.

Occorre ricordare che, nel corso dei lavori, in Umbria si sono avvicinati vari Capi Compartimento, Ingegneri Capi e Direttori dei lavori e che, inoltre, altra rilevante circostanza, vi è stata la trasformazione, a livello istituzionale, dell'ANAS da Azienda di Stato in Ente, che ha richiesto tempi di adattamento al nuovo modo di operare.

Sotto la gestione dell'attuale Capo Compartimento — preposto in Umbria dal giugno 1995 — sono stati realizzati e contabilizzati i lavori di cui trattasi per un importo netto di L. 7,8 miliardi, cui vanno aggiunti L. 1,75 miliardi, corrispondenti al 23%, rispetto ai totali L. 40,8 miliardi.

Durante questo periodo il suddetto Dirigente ha operato con notevole capacità utilizzando tutti i fondi messi a disposizione nell'anno 1996 per la manutenzione ordinaria e straordinaria (oltre L. 68 miliardi).

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

MARTINAT. — Ai Ministri di lavori pubblici e per la funzione pubblica e gli affari regionali. — Per sapere — premesso che:

la strada E45 Orte-Cesena risulta un'arteria nazionale a grandi volumi di traffico, soprattutto commerciale;

tale vocazione è stata ancora di più incrementata dall'apertura del collegamento diretto con la A14 a Cesena, con specifico svincolo e casello autostradale;

la mancanza di pedaggi, associata alla diretta complementarietà con l'autostrada A1, richiama sempre più correnti di traffico commerciale e turistico;

il tratto umbro, seppure oggetto di specifico finanziamento, presenta un limitato livello di efficienza, per lo stato sia delle pavimentazioni, sia della segnaletica, sia ancora dell'assistenza all'utenza (piazze di sosta e servizio SOS) —:

quali siano gli interventi manutentori straordinari realizzati con gli impegni finanziari specificatamente previsti;

quali siano i residui finanziari di tale investimento e quali siano i programmi operativi per il loro impegno;

se sull'operato del responsabile compartimentale su tale vicenda non occorra procedere ad una specifica richiesta per riscontrare eventuali negligenze ed inadempienze di istituto. (4-11417)

RISPOSTA. — *In relazione all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade, ha comunicato che la SS. 3 bis « Tiberina » SGC E/45 è stata costruita ed adeguata, in tempi successivi, dall'inizio degli anni '60 a oggi.*

La statale di che trattasi presenta caratteristiche diverse nei vari tratti, relativamente a:

larghezza della piattaforma;

opere di arredo, quali segnaletica e piazzole;

tipo di sovrastruttura stradale.

Il Compartimento ANAS di Perugia, nel luglio 1995, ha avuto una assegnazione di circa 26 miliardi per il rafforzamento della sovrastruttura; nell'ottobre 1995 lo stesso Compartimento ha redatto le perizie occorrenti, inviandole, per l'approvazione, alla Direzione Generale dell'Ente suindicato, in

quanto di importo superiore a quelli di competenza compartimentale.

Nel marzo del 1996 gli Uffici Tecnici dell'Ente autorizzavano il Compartimento ad esperire le gare che si sono svolte nel luglio dello stesso anno.

Attualmente lo stato di avanzamento dei lavori è del 95%, ed in questi è ricompresa anche la costruzione di alcune piazzole di sosta.

Successivamente, il Compartimento di Perugia, essendo stato autorizzato a redigere altre perizie per il rafforzamento della sovrastruttura, approntava perizie per un importo complessivo di L. 19 miliardi circa; dette perizie, dopo l'approvazione, sono state finanziate nell'aprile 1997 e nel mese di maggio sono stati emessi i bandi di gara che si sono espletati nel luglio u.s.

L'Ente suindicato ha riferito altresì che il Compartimento di Perugia, utilizzando i fondi di manutenzione ordinaria, ha destinato circa 2 miliardi per la realizzazione di interventi analoghi a quelli sopradescritti, nonché per i tappeti di usura; di tali interventi sono andati in gara — l'11.7.1997 — L. 500 milioni mentre il restante importo andrà in gara insieme agli interventi per i 19 mld di cui sopra; inoltre, l'ANAS, comunica che è in corso di ultimazione un lavoro per l'adeguamento del piano viabile (avanzamento al 90%) e nel febbraio del corrente anno è stato ultimato un altro lavoro di allargamento. Complessivamente i due lavori hanno comportato una spesa di L. 11,4 miliardi.

Per ciò che concerne la segnaletica il Compartimento riferisce che la stessa viene eseguita compatibilmente con le condizioni meteorologiche; mentre il servizio S.O.S. non rientra tra le competenze dello stesso.

Infine riferisce che il livello di sicurezza della S.G.C. E/45, ottenuto negli ultimi due anni, è suscettibile di ulteriore miglioramento con i lavori di prossima realizzazione che saranno ultimati, presumibilmente, entro la corrente stagione invernale.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

il termine di novanta giorni, previsto dall'articolo 14 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, per indire le gare d'appalto per la realizzazione di alloggi di edilizia residenziale pubblica, pena la perdita dei finanziamenti già attribuiti relativi agli anni 1978-1991 è troppo ristretto in quanto le procedure da espletare coinvolgono più soggetti e non è sempre agevole l'individuazione dei suoli;

in particolare non era assolutamente certa la conversione del decreto-legge, per cui le amministrazioni pubbliche interessate non potevano portare avanti tempestivamente le complesse procedure senza avere la certezza che la norma base ditale procedura sarebbe diventata legge —

se non si ritenga utile ed opportuno posticipare la decorrenza del predetto termine di novanta giorni, dalla data di emanazione del decreto-legge (25 marzo 1997), alla data di conversione del medesimo (23 maggio 1997), al fine di consentire agli enti interessati uno spazio temporale ragionevole per poter indire le gare d'appalto.

(4-10636)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, il Segretariato Generale del Comitato per l'Edilizia Statale di questo Ministero con nota n. 2327 dell'11 settembre u.s. ha riferito che non ritiene opportuno posticipare la decorrenza del termine di 90 giorni, previsto dal decreto-legge 25.3.1997, n. 67, convertito nella legge 23.5.1997, n. 135, entro il quale indire le gare di appalto per la realizzazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica.*

La ratio della norma, infatti, è quella di revocare i programmi mai iniziati e finanziati negli anni dal 1978 al 1991 nel caso in cui non sia possibile indire la gara d'appalto entro breve termine, in modo da consentire un reimpiego dei finanziamenti concessi.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

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

per quali motivi l'Aterp di Reggio Calabria, pur avendo da tempo esperito la gara di appalto per la costruzione di alloggi popolari nella frazione Arghillà di Reggio Calabria, non abbia, a tutt'oggi, provveduto a consegnare i lavori alla ditta aggiudicataria (Compart), atteggiamento omissivo in cui, ad avviso dell'interrogante, potrebbero ravvisarsi gli estremi dell'abuso di ufficio;

quali urgenti iniziative si intendano adottare per avviare al più presto i cantieri per la costruzione di detti alloggi in modo, anche, di dare un po' di sollievo alle maestranze locali, strette, da troppo tempo ormai, nella morsa della disoccupazione.

(4-11798)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che l'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica N. 616/77 ha trasferito alle Regioni le funzioni statali relative agli I.A.C.P., compreso il controllo e la vigilanza sugli stessi.*

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

MATTEOLI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi nel porto dell'isola del Giglio (Grosseto), a causa di una mareggiata, molte delle imbarcazioni ormeggiate hanno subito danni ingenti;

sin dal 1978 il Ministero dei lavori pubblici redasse un piano del porto nel quale era previsto il prolungamento del molo di levante, onde mettere a riparo il porto stesso dai venti di tramontana e grecale, che sono i responsabili degli ingenti danni subiti dalle imbarcazioni;

il porto dell'isola del Giglio è carente di attrezzature, quali i pontili galleggianti e catenarie —

se intendano intervenire inviando una immediata ispezione e successivamente procedere ai lavori previsti sin dal lontano 1978. (4-06513)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, si fa presente che, a seguito dei danni prodotti dalle mareggiate del 26 e 27 dicembre 1996 al molo ed alla banchina di sottoflutto del porto di Isola del Giglio, la Direzione Generale delle Opere Marittime di questo Ministero ha autorizzato l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Roma a redigere due perizie relative a studi meteo-marini e rilievi, propedeutiche alla predisposizione dei progetti relativi agli interventi di rifacimento della scogliera del molo sopraflutto dell'importo di L. 1.500.000.000 e di risanamento della banchina del molo sottoflutto dell'importo di L. 900 milioni.*

I relativi lavori saranno finanziati con i fondi del capitolo di spesa 7504 nell'anno finanziario 1998.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

a seguito dei recenti eventi calamitosi che hanno interessato l'intera regione Marche, il bacino del fiume Tronto ha nuovamente riportato ingentissimi danni sia all'agricoltura sia ai beni pubblici e privati, a causa di frane e smottamenti e dello straripamento di molti torrenti e fossi affluenti del Tronto stesso, e, in alcuni punti, del corso d'acqua principale;

la situazione dell'intero bacino del Tronto è da sempre in allarme; prova ne sia il fatto che già dall'aprile del 1992 il fiume sfondò dagli argini, provocando rilevanti danni agli abitati di Montepandone e Porto d'Ascoli, e che, da allora,

solo grazie all'operato del locale Genio civile si è intervenuti per il ripristino degli argini danneggiati, che hanno comunque consentito almeno di limitare i danni, che altrimenti sarebbero stati ancora più ingenti;

la legge 18 maggio 1989, n. 183, detta norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo ed ha lo scopo di assicurare la difesa e la sistemazione idrologica dei corsi d'acqua, il risanamento delle acque, la fruizione e la gestione del patrimonio idrico per gli usi di razionale sviluppo economico e sociale e la tutela degli aspetti ambientali ad essi connessi;

per tale finalità, il territorio della nazione è stato suddiviso in bacini idrografici e sono state istituite le Autorità di bacino di rilevanza nazionale, interregionale e regionale, a seconda dell'importanza del bacino stesso;

l'Autorità di bacino rappresenta il solo organo preposto dalla legge a pianificare tutte le attività ricadenti entro il bacino idrografico in materia: difesa del suolo, recupero idrogeologico, botanico e faunistico, attività estrattive, difesa e consolidamento delle risorse idriche e del loro sfruttamento, discariche;

per tale scopo viene adottato come strumento di attuazione il « piano di bacino », che ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale vengono pianificate e programmate le azioni di cui sopra;

l'articolo 15 della legge n. 183 del 1989 delimita il bacino interregionale del fiume Tronto tra le regioni Marche, Lazio ed Abruzzo;

a seguito di un'intesa tra le predette regioni, approvata dalla regione Marche, in qualità di regione pilota, con deliberazione n. 49 del 15 ottobre 1991, venne istituita l'Autorità di bacino del fiume Tronto, con sede in Ascoli Piceno, che divenne operativa solo dopo l'alluvione del fiume Tronto

del 1992, con la nomina del comitato istituzionale, tecnico e del segretario generale;

data l'urgenza rappresentata dalla critica situazione in cui versava e versa tuttora l'intero bacino del Tronto, come gli ultimi eventi hanno dimostrato, l'obiettivo primario della costituita Autorità di bacino era ed è la predisposizione del piano di bacino, senza il quale è impossibile programmare ogni tipo di intervento su vasta scala che vada oltre la ordinaria manutenzione;

a distanza di anni invece e senza giustificati motivi, del piano di bacino non sembrano esserci neppure le premesse, costituendo ciò un grave danno in materia di tutela ambientale e di sicurezza e salute pubblica, causando pregiudizievoli ritardi nella programmazione dei necessari interventi di difesa con conseguenti onerosi danni a carico della collettività ad ogni verificarsi di eventi calamitosi —:

se non ritengano necessario intervenire al riguardo presso il Presidente del Consiglio dei ministri, così come chiaramente prescritto dagli articoli 18 e 19 della citata legge 18 maggio 1989, n. 183, che prevedono, in caso di inerzia in ordine agli adempimenti regionali, sentito anche il comitato istituzionale di bacino, provvedimenti necessari per garantire comunque lo svolgimento delle procedure e l'adozione degli atti necessari per la formazione dei piani di bacino e la nomina di un commissario *ad acta*. (4-05461)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale della Difesa del Suolo ha fatto presente che l'Autorità di Bacino interregionale del fiume Tronto, in pendenza della legge che ne regolerà il funzionamento, ha operato attraverso successive riunioni del Comitato Tecnico e del Comitato istituzionale.*

Nel corso di dette riunioni sono stati esaminati diversi progetti di lavori per la difesa e la salvaguardia del territorio del bacino (ad es. l'intervento per il ripristino del fosso collettore nell'abitato di Porto d'Ascoli), sono stati approvati gli schemi

previsionali e programmatici ex articolo 31 L. 183/1989, è stato conferito, tramite l'espletamento di regolare gara, l'incarico alla Società C. Lotti e Associati S.P.A per l'elaborazione di studi finalizzati al compimento della fase propedeutica per la redazione del Piano di bacino. Inoltre, è stata scelta, sempre tramite gara, la Data Market s.r.l. di Teramo quale aggiudicataria della fornitura di hardware e software necessaria per la redazione e la gestione del Piano di bacino.

Infine, di recente, sono stati interessati gli enti pubblici e privati che operano sul territorio, per l'acquisizione delle maggiori conoscenze possibili in vista della redazione del Piano di bacino.

La predetta Direzione informa che, in pendenza dell'attività istruttoria relativa al redigendo piano di bacino, è stata costituita una Commissione con il compito di esaminare ed individuare le misure di salvaguardia ai sensi dell'articolo 17, comma 6/bis della legge 183/1989 come modificato dall'articolo 12 del decreto-legge 398/1993.

Detta Commissione, dopo varie riunioni, ha predisposto un testo che è stato sottoposto all'esame del Comitato Tecnico dell'Autorità di bacino nella seduta del 10 giugno u.s.

Quanto prima il medesimo testo sarà oggetto d'esame da parte del Comitato istituzionale per la definitiva approvazione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

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

oltre venti geologi ed ingegneri sono titolari di un contratto a tempo determinato di durata biennale con il dipartimento per i servizi tecnici nazionali (DSTN) con scadenza prevista per il marzo 1998;

da fonti attendibili si apprende che l'amministrazione intenderebbe rescindere tale contratto al 31 dicembre 1996 per indisponibilità di fondi, però già inseriti

nella legge n. 584 del 1994 « Misure urgenti in materia di dighe »;

tale decisione eventuale apparirebbe grave sia sotto il profilo squisitamente contrattuale rispetto ai vincitori di severe selezioni sia rispetto agli urgenti e delicati compiti di tutela del territorio nella logica di un'autentica politica di protezione civile —:

se corrispondano a verità le preoccupazioni suesposte in materia di possibile rescissione di tale contratto e quali urgenti iniziative si intendano assumere per assicurare adeguata copertura finanziaria a indispensabili programmi di tutela del territorio. (4-05635)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, il Dipartimento per i Servizi Tecnici Nazionali della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha comunicato che presso le Sedi Centrali e Periferiche del Dipartimento stesso sono attualmente in servizio n. 13 ingegneri e n. 9 geologi titolari di un contratto a tempo determinato.*

La cessazione dei sopracitati rapporti di lavoro è prevista al compimento dei due anni dalla data di assunzione in servizio.

Le perplessità sorte nel corso dell'anno 1996, riguardavano il termine del 31.12.96, termine ultimo per completare gli organici del Dipartimento e conseguentemente, limitavano l'utilizzazione del personale a contratto a quella data.

Successivamente è intervenuto il decreto-legge 12.11.96, n. 567 convertito nella legge 31.12.96, n. 677, che all'articolo 11 bis ha prorogato il sopracitato termine al 31.12.98, per cui il personale in questione potrà restare in servizio fino alla naturale scadenza del contratto.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

MISURACA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

dal 25 agosto 1995 l'Anas è stata trasformata in ente pubblico economico, con la conseguenza che la registrazione degli atti amministrativi, almeno per quanto attiene la definizione del trattamento economico del personale collocato a riposo, non è più di competenza della ragioneria generale dello Stato;

finora non è stato chiarito a quale organismo saranno affidate le predette competenze: Anas, Ministero del tesoro e dei lavori pubblici;

di conseguenza, si verificano casi quali quello del cantoniere Paolo D'Orsi, in pensione dal 1° luglio 1987, che attende la definizione del trattamento pensionistico da dieci anni —:

quali azioni intendano intraprendere per evitare che la suddetta definizione arrivi quando i pensionati sono già passati a miglior vita. (4-04281)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in presente che, ad avviso del Ministero del Tesoro, le funzioni connesse alla liquidazione delle pensioni dei dipendenti dell'Ente, non potranno più essere esercitate dall'ANAS, stante la sua nuova configurazione di Ente Pubblico Economico (D. l.vo 26.02.94 n. 143).*

Tali funzioni infatti, secondo il parere della Direzione Generale dei Servizi Periferici del Ministero del Tesoro, dovevano far capo, inderogabilmente, ad un'Amministrazione dello Stato.

Si è quindi posta la necessità di individuare una Amministrazione Statale in grado di svolgere tale funzione.

A tal fine con decreto interministeriale 25.03.96 n. 2273 si è stabilito di attribuire il compito di provvedere alla liquidazione in via provvisoria e definitiva dei trattamenti di quiescenza del personale ANAS, dei trattamenti di reversibilità e delle liquidazioni, a questo Ministero, in considerazione della funzione di alta vigilanza allo stesso spet-

tante sull'Ente a termini dell'articolo 1, quarto comma, del decreto legislativo 143/94, confermando, nel contempo, la competenza delle Direzioni provinciali del Tesoro per il pagamento dei trattamenti di quiescenza e per la concessione dei relativi trattamenti di reversibilità.

Con rilievo n. 22 del 12.06.1996 la Corte dei Conti non ha tuttavia sottoposto a registrazione il decreto in questione, argomentando che l'articolo 11, comma 10, del decreto legislativo 143/94 conferma la competenza delle Direzioni Provinciali del Tesoro nonostante l'avvenuto mutamento di personalità giuridica dell'ANAS.

Tale previsione, secondo il parere della Corte, sarebbe preclusiva dell'attribuzione delle funzioni concernenti l'ordinazione primaria della spesa relativa ai trattamenti di quiescenza ad uffici non rientranti nella struttura organizzativa dell'Ente.

La Corte ha altresì ritenuto non potersi riconoscere all'Amministrazione vigilante compiti riconducibili all'attività propria dell'Ente, attesa la posizione di terzietà connaturata alla funzione di alta vigilanza nonché l'autonomia organizzativa, amministrativa e contabile di cui l'Ente è dotato.

Inoltre, con nota n. 3786 del 26.06.1996, la Direzione Generale degli affari generali e del personale di questo Ministero (che, come previsto dall'articolo 1 del decreto 2273/96 avrebbe, in concreto, dovuto provvedere all'espletamento delle funzioni di che trattasi) ha comunicato al Ministero del Tesoro ed all'ANAS di condividere quanto ritenuto dalla Corte dei Conti, chiedendo alle stesse Amministrazioni di impartire le necessarie istruzioni ai dipendenti uffici.

Con nota di risposta n. 6787 in data 8.05.1997, il Ministero del Tesoro ha reso noto a questa Amministrazione di ritenere opportuno sottoporre la questione di massima alla Sezione di Controllo, ai sensi dell'articolo 24 T.U. delle leggi sulla Corte dei Conti (approvato con R.D. 1214/34), riservandosi di esaminare l'eventualità di una soluzione legislativa qualora la predetta Sezione non avesse condiviso la posizione assunta dall'Organo di Controllo.

Sono, pertanto, in corso tutti i necessari adempimenti per superare la questione del

fermo amministrativo dei provvedimenti di liquidazione pensionistica dell'ANAS.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

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

nella conferenza stampa del 30 giugno 1997 il presidente della giunta provinciale della provincia di Bolzano ha espresso pesanti giudizi sull'operato del magistrato alle acque di Venezia accusandolo di: « non avere fatto nulla per rafforzare gli argini del fiume Adige nella bassa atesina, nonostante tutti gli avvertimenti e gli appelli che erano stati rivolti e non solo da noi... » —:

quali fossero gli impegni assunti dal magistrato stesso in ordine ad opere di sistemazione della zona tuttora a rischio;

se corrisponda a verità quanto asserito dal presidente Durnwalder;

quali interventi intenda promuovere per risolvere un problema che sembra derivare anche dai lavori di sistemazione idraulica compiuti a monte dalla provincia autonoma di Bolzano, dando garanzia e sicurezza alla popolazione, in particolare del comune di Salorno ed altri limitrofi, già duramente colpita più volte e sempre in allarme nei periodi di cattivo tempo per l'incombere di possibili straripamenti del fiume Adige. (4-11423)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, il Magistrato alle Acque di Venezia ha comunicato che, a seguito degli eventi di piena verificatisi nello scorso mese di giugno, è intervenuto tempestivamente, ed ha seguito, istante per istante, l'evolversi della situazione di piena, grazie ai molteplici apparati rilevatori meteorologici pluviometrici ed idrometrici installati all'interno del bacino imbrifero dell'Adige e lungo le aste principali di fondo valle e collegati elettro-

nicamente con le centrali di elaborazione informatica ubicate presso la sede centrale di Venezia.

Tutti i dati sono stati teletrasmessi anche agli Uffici periferici, primi tra tutti gli Uffici dei Geni Civili di Bolzano e di Trento competenti per il servizio di piena dei rispettivi circondari idraulici.

Oltre al servizio di piena, per l'occasione prontamente attivato al raggiungimento dei limiti di guardia, l'Ufficio del Genio Civile di Bolzano ha immediatamente disposto e avviato n. 7 interventi di somma urgenza nei punti più critici per l'importo complessivo di L. 3.114.000.000, la cui esecuzione è tuttora in corso.

Anche l'Autorità di Bacino Nazionale dell'Adige ha operato nella programmazione e finanziamento di interventi per i vari settori della Difesa del Suolo e, quindi anche nel settore della regimazione dei corsi d'acqua, sia di competenza delle Province Autonome di Trento e di Bolzano e della Regione Veneto che dello Stato.

Con la legge 18 maggio 1989, n. 183, è stata predisposta un'articolata disciplina volta ad assicurare la difesa del suolo, il risanamento delle acque, la fruizione e la gestione del patrimonio idrico nonché la tutela degli aspetti ambientali ad essi connessi, prevedendo anche, in via transitoria ed in attesa della predisposizione ed attuazione dello strumento fondamentale di pianificazione qual è il piano di bacino, l'elaborazione ed adozione di uno schema previsionale e programmatico ai fini della definizione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio e della preparazione dei piani di bacino.

Nell'ottobre 1990 la predetta Autorità ha adottato il proprio schema previsionale e programmatico. Come espressamente previsto dalla citata legge n. 183/1989, tale schema indica, tra l'altro, i fabbisogni cartografici e tecnici e gli studi necessari per l'elaborazione del piano di bacino, e gli interventi urgenti per la salvaguardia del territorio, del suolo, degli abitati e per la razionale utilizzazione delle acque.

Studi ed interventi da realizzare sono posti in priorità con propria delibera dal

Comitato Istituzionale su proposta del Comitato Tecnico. In particolare per i contenuti sopra indicati, lo schema previsionale e programmatico è stato periodicamente modificato e l'aggiornamento più recente è stato deliberato in data 17 febbraio 1997 con l'approvazione delle priorità degli interventi per la difesa del suolo nel bacino idrografico del fiume Adige, finanziabili ai sensi delle norme vigenti per il triennio 1996-1998.

Le risorse destinate al finanziamento dello schema previsionale sono state di una decina di miliardi annui (dal 1989 al 1996 complessivamente 83.691 milioni) di cui una parte (il 10%) sono state riservate alle attività di studio dell'Autorità.

Per interventi ritenuti urgenti al fine di assicurare la salvaguardia del territorio, del suolo, degli abitati e per la razionale utilizzazione delle acque su tutti il bacino dell'Adige si sono potuti destinare, nel periodo 1989-1996, solamente 75.726 milioni.

Di questi, per interventi di competenza del Magistrato alle Acque di Venezia sono stati utilizzati poco più di 10 miliardi per la sistemazione del fiume Isarco in Bolzano.

Per la sicurezza del territorio, è comunque avviato un processo per il passaggio dal modello dell'emergenza permanente e degli interventi straordinari, successivi ad eventi calamitosi sempre più frequenti, a quello del sistematico e programmato ricorso agli interventi ordinari fondato sui criteri fondamentali di mantenimento migliorativo sia delle opere di sistemazione montana, di regimazione dei corsi d'acqua e finalizzate alla gestione delle risorse idriche, sia dei sistemi di rilevazione ed elaborazione dei dati relativi al clima, alle precipitazioni, alla idrometria, al trasporto solido.

Questo passaggio fra due modelli culturali diversi è certamente tra gli obiettivi più importanti contenuti nel Progetto preliminare stralcio del Piano di bacino dell'Adige, approvato dal Comitato tecnico dell'Autorità di bacino il 16 maggio 1995 ed adottato dal Comitato istituzionale con delibera n. 4/95 del 9.11.1995.

Tale progetto preliminare comprende infatti un programma triennale di interventi

(essenzialmente di mantenimento migliorativo) e di completamento di ricerche, insieme con alcune prime raccomandazioni, volte alla tutela ed al corretto uso delle risorse idriche.

Più in dettaglio, si prevede, per il triennio 1997-99, la necessità di finanziamenti per circa 1.277 miliardi in totale, di cui una parte rilevante è destinata ad interventi di mantenimento migliorativo e solo in misura ridotta sono destinati per nuove opere.

In particolare risulta che per opere di regimazione del fiume Adige (di competenza statale e quindi tramite l'attività del Magistrato alle Acque e degli Uffici periferici dello stesso) sono stati destinati più di 200 miliardi (in un contesto complessivo di 850 miliardi da realizzarsi mediante programmi poliennali).

Nella seduta del 17 febbraio 1997, il Comitato istituzionale ha deliberato di procedere alla elaborazione di un accordo di programma tra questo Ministero, il Ministro dell'Ambiente ed i rappresentanti delle Province Autonome di Trento e Bolzano e della Regione Veneto, che individui le modalità ed i tempi del finanziamento di tale programma triennale di interventi e che indichi nel contempo le priorità relative.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

MOLINARI, DOMENICO IZZO, SICA e PITTELLA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei beni culturali e ambientali e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

la scadenza del mandato del commissario *ad acta* per la gestione dei fondi ex-Agensud e la mancata nomina di un sostituto sta procurando notevoli danni alle imprese appaltatrici di cantieri che nel Mezzogiorno operano su tali fondi, a causa della impossibilità di procedere agli accrediti delle somme da corrispondere per gli stati di avanzamento, pur se su fondi già da tempo disponibili in cassa;

la mancata nomina di un sostituto di cui sopra, nonché il mancato avvio di una

procedura alternativa per l'erogazione degli accrediti, sta gravemente penalizzando imprese e aziende che hanno già eseguito i lavori *pro quota* per i quali gli enti appaltanti hanno già da tempo richiesto i relativi accrediti per le rate spettanti, che non possono essere emessi per l'unica ragione che manca un delegato alla firma dei mandati;

tale situazione di gravissimo disagio sta di fatto bloccando cantieri sino ad ora attivi, con tutte le conseguenze prevedibili sia per le imprese sia per i livelli occupazionali dei lavoratori coinvolti;

tale situazione appare ancora più grave in conseguenza del fatto che parte di tali fondi, già a piena disposizione dell'amministrazione dei lavori pubblici, provengono in buona quota da stanziamenti comunitari, la cui mancata utilizzazione in tempi brevi potrebbe portare non solo al ritiro degli stanziamenti, ma altresì alla riduzione dei futuri contributi assegnati al nostro Paese per le aree ad alta incidenza di disoccupazione (Obiettivo 1);

molti di tali lavori si riferiscono alla valorizzazione ed alla migliore fruizione di beni culturali del Mezzogiorno, che consentirebbero di incrementare, attraverso una migliore visibilità ed adeguati servizi, i flussi turistici e le attività di indotto agli stessi connessi, con conseguenze positive sullo sviluppo culturale ed economico delle popolazioni dell'Italia meridionale (come, ad esempio, la costruzione del secondo lotto del museo relativo all'importante colonia greca di Metaponto, in provincia di Matera e in area turistico-balneare della costa ionica —:

quali siano le procedure che, anche alla luce della più volte manifestata intenzione del Governo relativamente alla ripresa delle attività imprenditoriali, intendano porre in essere al fine di sbloccare le segnalate situazioni nei tempi più brevi possibili e consentire non solo il completamento di importanti opere pubbliche, ma altresì la conservazione e la tutela dei già scarsi livelli occupazionali del nostro meridione.

(4-11401)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, con riguardo alla nomina di un sostituto al Commissario ad acta per la gestione dei fondi ex Agensud, si fa presente con decreto ministeriale 13 giugno 1997 sono state attribuite alla Direzione Generale dell'Edilizia Statale e Servizi Speciali di questo Ministero — in via provvisoria ed in attesa della riorganizzazione dei servizi di questa Amministrazione — le funzioni già demandate al Commissario ad acta dagli artt. 9 e 9 bis del D. Leg.vo 3 aprile 1993 n. 96, al fine precipuo di mantenere l'unitarietà della programmazione e della gestione degli interventi.*

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barge.

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

l'area pianeggiante compresa fra i comuni di Colico (Lecco), Piantedo (Sondrio) e Gera Lario (Como) negli ultimi anni è stata interessata da una forte espansione industriale, con riporto di materiale inerte e successiva impermeabilizzazione di gran parte della superficie;

da anni non vengono eseguiti i normali lavori di manutenzione della rete dei fossi colatori, realizzata per bonificare l'area nel 1600 e potenziata successivamente dal regno Lombardo-Veneto;

da anni i comuni interessati e le comunità montane di Morbegno, della Valsassina e dell'Alto Lario occidentale sollecitano ed attendono lavori ormai indifferibili ed urgenti di manutenzione dei fossi;

nonostante la regione Lombardia abbia stanziato un finanziamento Frisl di 621 milioni di lire e sin dal 1993, con delibera di giunta regionale n. 47196 e con legge n. 102 del 1990 (legge Valtellina), preveda ingenti finanziamenti, ad oggi nessun'opera risulta appaltata a causa dei cavilli burocratici, dell'inerzia degli uffici periferici dello Stato e delle procedure, oltremodo

complesse, necessarie per ottenere tutte le autorizzazioni previste per legge;

i comuni e le comunità montane hanno più volte sollecitato i lavori e hanno denunciato quale causa dei continui allagamenti, oltre che la mancata esecuzione delle opere di manutenzione, anche l'erata esecuzione da parte dell'Anas delle opere riguardanti il deflusso delle acque in località Trivio di Fuentes;

l'Anas ha dato inizio a lavori di innalzamento della sede stradale della strada statale n. 36 in località Trivio di Fuentes, venendo così a costruire di fatto una barriera al normale deflusso delle acque nella piana a monte dello svincolo e aggravando il pericolo di allagamenti, già esistente;

in data 5 marzo 1997 i sindaci dei comuni di Piantedo e di Gera Lario hanno diffidato l'Anas a mettere in atto qualsiasi lavoro non preventivamente concordato, o se del caso, autorizzato dai comuni stessi —:

se non ritengano necessario intervenire per sospendere i lavori che l'Anas sta eseguendo in località Trivio di Fuentes, al fine di evitare per tempo probabili allagamenti alla piana industriale di Piantedo e di Gera Lario;

se non ritengano necessario intervenire presso i competenti uffici al fine di accelerare l'iter di approvazione dei progetti di manutenzione dei fossi colatori;

se non ritengano necessario garantire ulteriori finanziamenti, al fine di rendere possibile l'esecuzione di una completa e permanente manutenzione ai fossi di bonifica. (4-08234)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che a seguito delle abbondanti e persistenti piogge del novembre 1994, l'area del Trivio di Fuentes è rimasta allagata non riuscendo ad assorbire tempestivamente, a causa della sua natura litologica, l'enorme quantitativo d'acqua piovana abbattutasi sulla zona.*

Le strutture di smaltimento delle acque a valle della Superstrada n. 36 che attra-

versano l'adiacente linea ferroviaria Lecco-Sondrio, e il territorio del Comune di Colico, non sono state in grado di convogliare verso il Lago di Como i deflussi provenienti dalle vicine valli.

Conseguentemente, il tratto di rilevato della Superstrada 36, costituente la Via di Valle in direzione Lecco, è rimasto allagato per circa 24 ore determinando l'interdizione del transito verso sud e, quindi, verso Milano, con ovvi disagi per la transitabilità.

L'Ente suindicato riferisce altresì che lo svincolo Trivio di Fuentes, caposaldo terminale della Superstrada Lecco-Colico, è stato aperto al transito nel 1989 e solo in occasione dei gravi eventi calamitosi del 1994 e del 1996 si sono verificati gli allagamenti denunciati.

Detto svincolo ricade all'interno di una vasta piana ricadente sotto la giurisdizione dei Comuni di Colico, Gera Lario e Piantedo, ove, sia per la natura geologica della piana costituita dai sedimenti degli adiacenti fiume Adda e Lago di Como, sia per la presenza di insediamenti commerciali ed industriali nella piana stessa, si è determinata una situazione che non agevola il regolare scarico delle acque meteoriche.

Al fine di evitare il ripetersi di tali inconvenienti, il Compartimento ANAS di Milano ha predisposto e mandato in appalto lavori per l'innalzamento del rilevato, per una altezza massima di 72 cm., la ricostruzione della pavimentazione danneggiata con sovrastante tappeto di usura drenante, l'integrazione delle tombinature sottopassanti il rilevato mediante posa di nuovi tubi autoportanti in cemento armato del diametro di cm. 50, la realizzazione di embrici lungo le scarpate e la pulizia e allargamento della sezione dei fossi di guardia e dei canali attraversanti il rilevato stradale con miglioramento della pendenza al fine di favorire lo scorrimento dell'acqua.

L'importo della perizia ammonta a L. 370.000.000, di cui L. 310.924.369 per lavori a misura e L. 59.075.631 per somme a disposizione dell'Amministrazione per oneri IVA.

I lavori affidati a seguito di gara ufficiale del 16.10.1996, non sono potuti iniziare immediatamente a causa delle avverse

condizioni meteorologiche che sono andate sempre peggiorando fino allo sfociare negli ulteriori allagamenti del 14, 15 e 16 novembre 1996 causando la sospensione di detti lavori idraulici.

A seguito di tali opere, ritenute risolutive della problematica insorta, nello scorso mese di aprile l'ANAS ha riaperto la strada in questione.

Per quanto concerne, infine, i lavori di manutenzione della rete dei fossi colatori e gli interventi e finanziamenti relativi alla legge n. 102/1990 (Legge Valtellina) la Direzione Generale della Difesa del Suolo ha fatto presente che essi rientrano tra quelli di competenza esclusiva della Regione Lombardia.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargonone.

PECORARO SCANIO. — Ai Ministri delle comunicazioni e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

sul raddoppio dell'autostrada A1 nel tratto appenninico l'interrogante ritiene che, grazie anche ad un'informazione distorta, non siano stati acquisiti gli elementi necessari a valutare correttamente tutte le ragioni e gli interessi coinvolti, degli automobilisti come dei residenti nelle zone coinvolte;

in tal senso l'interrogante richiama, quale esempio, un « ovvio » — quanto costoso — sondaggio commissionato dal GR Rai alla Directa per conoscere l'opinione degli automobilisti sul raddoppio dell'autostrada A1 nel tratto appenninico, in quanto appare quanto mai di parte aver chiesto solo agli automobilisti, cioè ai più avvantaggiati dalla variante di valico, il parere sull'operazione e non anche agli agricoltori o agli abitanti delle zone espropriate o coinvolte dai lavori di allargamento del tratto autostradale —:

quali iniziative intenda assumere perché nell'operazione relativa alla cosiddetta variante di valico si tenga conto —

correttamente — degli interessi di tutti i cittadini coinvolti. (4-12988)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che i lavori di adeguamento della A1 nel tratto Bologna-Firenze (Variante di Valico sul tratto appenninico) consistono, allo stato attuale, nella realizzazione dei cunicoli pilota della galleria di base della variante stessa.*

L'Ente, inoltre, assicura che per l'attuazione dell'opera sono previsti consistenti importi finanziari, a tutela delle proprietà dei cittadini residenti nelle zone in cui i lavori verranno realizzati nonché per la salvaguardia architettonica ed ambientale, la quale verrà necessariamente attuata con il concerto ed il consenso dei vari Enti locali.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

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

le città di Foggia e di Cerignola, sono oggi collegate tra loro da un lungo tratto della strada statale 16, una strada, nella zona in questione, a grande intensità di traffico ed ad altissimo rischio di incidenti;

i lavori di rifacimento del tratto stradale Foggia-Cerignola, necessari già da tempo e che renderebbero lo stesso più sicuro ed agibile, sono purtroppo interrotti a causa del fallimento della impresa appaltatrice;

le lentezze burocratiche impediscono di impiegare gli stanziamenti già disponibili a causa della mancanza di un nuovo progetto di completamento dell'opera;

il tratto stradale Foggia-Cerignola, di estrema importanza per il sistema viario della provincia, è inserito tra le priorità indicate dalla regione Puglia in fatto di infrastrutture;

il consiglio di amministrazione dell'Anas, sin dal luglio scorso, ha espresso parere favorevole al completamento dell'opera;

per sollecitare l'avvio dei lavori, i sindaci dei comuni di Cerignola, Carapelle, Stornara ed Ortanova si sono costituiti in comitato di agitazione —:

quali provvedimenti urgenti intendano assumere per trovare una soluzione alla grave situazione sopra illustrata e se, a tal fine, non ritengano opportuno e necessario accelerare le procedure per la immediata riapertura dei cantieri per il completamento del tratto Foggia-Cerignola. (4-09477)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade fa presente che il progetto per l'ammodernamento del tronco Foggia-Cerignola lungo la S.S. 16, dell'estesa di km. 27+500, è stato predisposto dal Compartimento di Bari sin dal 1990.*

Detto progetto prevedeva l'ampliamento del piano viabile da una a due carreggiate con spartitraffico invalicabile ed accessi regolamentari.

Il tronco fu diviso in tre lotti; i lavori riguardanti il primo lotto, appaltati all'impresa Dicorato Engineering, sono iniziati per poi essere sospesi dal 2.5.96 in seguito al fallimento dell'impresa appaltatrice.

Il Compartimento di Bari ha proceduto alla ricognizione dettagliata dei lavori eseguiti ed alla contabilizzazione degli stessi allo scopo di determinare quantità e consistenza delle opere ancora da eseguire. Dopo aver compilato gli atti contabili il Curatore è stato invitato ripetutamente a firmare gli atti stessi, ma non si è mai presentato. Nonostante ciò è stata redatta la contabilità finale come da regolamento che sta per essere inoltrata alla Commissione di Collaudo che dovrà confermare l'accettabilità delle opere eseguite, peraltro tutte incomplete, in quanto ciò è propedeutico per procedere all'appalto delle opere di completamento.

Il nuovo progetto è stato comunque predisposto ugualmente.

Per quanto attiene il 2° e 3° lotto dell'estesa complessiva di km. 19+500, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale con nota n. 1828 del 20.1.97, ha chiesto alla Regione Puglia di voler riconfermare le precedenti delibere in vista di una Conferenza di Servizi ed all'ANAS di valutare se il progetto sia da sottoporre al V.I.A. (Valutazione Impatto Ambientale).

In data 12.5.97 il Compartimento di Bari ha inoltrato al Ministero dell'Ambiente, alla Regione Puglia ed al Ministero dei BB.AA. lo studio di Impatto Ambientale per la necessaria approvazione e ha trasmesso il progetto definitivo delle opere alla Direzione Lavori dell'ANAS.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

in relazione alla legge 6 febbraio 1985, n. 16 (Programma quinquennale di costruzione nuove sedi e relative pertinenze per l'Armata dei Carabinieri) con convenzione n. 1463 del 24 aprile 1986 e successivi atti aggiuntivi si definiva l'intervento per il territorio di Portici (Napoli);

i lavori furono affidati in concessione alla « Edil-Pro » spa ora « Servizi Tecnici » spa, e aggiudicati a suo tempo all'impresa Giustino Costruzioni spa di Napoli;

in sede di ripresa di detti lavori, sospesi per consentire l'approvazione di una perizia di variante, l'impresa Giustino faceva presente alla società concessionaria che l'autorità, tramite il comando regionale militare — nucleo industriale dei carabinieri, con verbale del 21 ottobre 1996, le aveva ritirato il nullaosta di sicurezza;

la « servizi tecnici » spa di conseguenza ha procrastinato la ripresa dei lavori sollecitando, con nota del 10 gennaio 1997 n. 00095, un intervento della direzione generale edilizia statale e servizi spe-

ciali del Ministero dei lavori pubblici presso il comando generale dell'arma dei carabinieri — IV Reparto — s.m. ufficio infrastrutture, per il rilascio all'impresa Giustino di un'abilitazione provvisoria tale da consentire il completamento dei lavori in oggetto;

con nota del 9 gennaio 1997, n. 4713/5-99, il comando generale dell'arma dei carabinieri confermava il prioritario interesse per l'utilizzazione dell'intervento in questione, i cui lavori risultano necessari al fine di sopperire alle attuali precarie condizioni di accasermamento del reparto interessato;

la prefettura di Napoli, con nota del 14 settembre 1996 n. 100008/4.1.20, riteneva indispensabile per la sicurezza e l'ordine pubblico nel comune di Portici il completamento dei lavori per la costruzione della caserma dei carabinieri —:

quali iniziative intenda adottare per superare una condizione di difficoltà e di precarietà che si ripercuote sulla sicurezza e sulla serenità dei cittadini di Portici.
(4-10504)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale dell'Edilizia Statale e Servizi Speciali ha fatto presente che i lavori per il completamento della caserma dei Carabinieri di Portici (Napoli) sono ripresi in data 1.9.97, per cui si ritengono superate le situazioni di disagio avvertite dalla popolazione.*

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

PISCITELLO, DANIELI e SCOZZARI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

l'attraversamento delle zone abitate da parte dei treni veloci (treni ad alta velocità ed ETR500) supera di molti decibel i valori limite di immissione ed i valori

di attenzione, come definiti dall'articolo 1 della legge 26 ottobre 1995, n. 447;

nella medesima legge, all'articolo 2, è assegnata alla competenza dello Stato, tramite decreto del Ministro dei lavori pubblici, l'indicazione delle tecniche di rilevamento e misurazione, nonché l'indicazione dei criteri per la ristrutturazione delle infrastrutture dei trasporti ai fini della tutela dall'inquinamento acustico;

spetta ai comuni, in base all'articolo 6 della legge n. 447, la classificazione del proprio territorio secondo i criteri previsti dalla legge e l'adozione dei piani di risanamento acustico —:

se sia in corso di predisposizione il decreto che fissa i limiti di inquinamento acustico da parte delle ferrovie e che definisce i criteri per la ristrutturazione delle infrastrutture ferroviarie;

se risponda al vero la notizia per cui, nell'individuazione dei limiti di accettabilità del rumore, si intenda sottrarre le ferrovie ed il territorio adiacente alle competenze dei comuni;

se si intenda o meno tener conto di adeguati limiti differenziali nelle fasce interessate dal rumore ferroviario, considerato il basso rumore di fondo dell'infrastruttura e l'elevato rumore di picco al passaggio di treni in oggetto, o se si intenda fare riferimento al livello sonoro massimo da quello medio equivalente. (4-08320)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto, sulla base di quanto comunicato dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, si fa presente che la legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447 all'articolo 2 elenca una serie di definizioni, tra cui anche quelle riguardanti i valori limite di immissione (comma 1, lettera f) e valori di attenzione (comma 1, lettera g), senza fissare tuttavia alcun valore numerico. Pertanto fino a che non verranno stabiliti, mediante apposito regolamento di esecuzione previsto dalla citata legge 447/95, i valori numerici delle varie grandezze acustiche atte a controllare e limitare l'inqui-*

namento acustico derivante dal traffico ferroviario, non risulterà possibile sapere se i treni ad alta velocità superino, ed in tale caso di quanti decibel, o meno i limiti di immissione e i valori di attenzione.

L'emanando decreto, previsto dallo stesso articolo 2, dovrà stabilire i limiti all'immissione sonora prodotta dalla circolazione dei rotabili ferroviari verso gli edifici ubicati all'interno di opportune fasce di pertinenza dell'infrastruttura di trasporto. I suddetti limiti, diversi secondo che si riferiscano a linee esistenti o a nuove linee, sono relativi alla grandezza L_{aeq} (livello equivalente continuo) misurata e valutata sui periodi diurno (h. 06/22) e notturno (h. 22/06).

Nel contempo nel decreto stesso saranno fissati i criteri per la progettazione, l'esecuzione e la ristrutturazione delle costruzioni edilizie e delle infrastrutture dei trasporti, al fine della tutela dell'inquinamento acustico. Detti criteri sono in fase di elaborazione da parte di un'apposita Commissione presso il Consiglio Superiore dei LL.PP.

L'amministrazione ferroviaria, inoltre, per quanto attiene la questione dell'individuazione di eventuali limiti differenziali, precisa che questi risultano inapplicabili non solo alle ferrovie ma anche a qualsiasi altra infrastruttura di trasporto. Il loro superamento si verifica, infatti, nella quasi totalità dei casi e, in determinate condizioni, può riscontrarsi anche in seguito al transito di un solo treno o di un solo generico veicolo.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargonone.

PISTONE e DE CESARIS. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro. — Per sapere — premesso che:*

dal 1982 duecentosettanta famiglie occupano altrettanti appartamenti della ex società Genghini, commissariata a suo tempo con la cosiddetta « legge Prodi », siti

in Roma, in via Eroi di Cefalonia 160 e via F. de Granet 145;

già l'allora assessore alla casa Gerace, con lettera protocollo n. 241 del 13 settembre 1988, e successivamente l'onorevole Picchetti (con interrogazione parlamentare dell'11 novembre 1988) hanno interessato il ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per un intervento che ha poi permesso l'apertura di una trattativa tra gestione commissariale e comune di Roma per l'acquisizione dei suddetti immobili;

fin dal 14 settembre 1988 l'intero consiglio comunale di Roma ha votato un ordine del giorno per l'acquisizione dei suddetti stabili e l'assegnazione agli occupanti aventi diritto, ribadito più volte da successivi ordini del giorno, l'ultimo dei quali porta il n. 8 del 2 marzo 1992;

negli anni 1988, 1989, 1990, 1991 e 1992 sono stati stanziati regolarmente i soldi nel bilancio del comune di Roma per l'acquisizione dei suddetti stabili;

nel piano triennale di investimenti 1993-1995 del comune di Roma sono stati messi in bilancio 25 miliardi per l'acquisizione per il 1994;

dall'aprile del 1991 gli stabili sono passati di proprietà della società Fondiaria Lasa Spa di Roma, e successivamente della società Geni Srl di Roma, e che quest'ultima intende procedere per la tutela dei suoi interessi contro gli occupanti indigeni;

dal novembre del 1993 sono iniziate le cause di reintegro in possesso da parte della proprietà verso gli attuali occupanti; tali cause sono entrate nella fase finale con l'emanazione di circa sessanta sentenze di rilascio dell'immobile, anche con l'uso della forza pubblica;

se non si procede per tempo, si potranno verificare serie tensioni sociali, in mancanza di interventi;

un ordine del giorno (n. 46 del 1° agosto 1994) votato all'unanimità dal consiglio comunale, trovava un'ipotesi di so-

luzione nel facilitare l'acquisto delle case da parte di un numero più alto possibile di attuali occupanti, con gli opportuni strumenti di legge e di far assegnare alloggi comunali a chi non è nelle condizioni economiche per farlo;

il suddetto ordine del giorno è stato successivamente riconfermato in forma di mozione il 15 gennaio 1996 e il 15 marzo 1996;

le autorità governative sono state ripetutamente contattate e sollecitate dal sindaco di Roma nonché dal prefetto di Roma, affinché si attivassero positivamente alla soluzione di questa drammatica situazione sociale;

si è giunti con l'amministrazione comunale ad utilizzare dei mutui in conto interesse (mutui di cui al decreto n. 1766 del 3 aprile 1996) in base alla legge n. 457/78 (articolo 3, lettera q), riconfermato al comune di Roma con nota del ministero dei lavori pubblici n. 1559 del 22 novembre 1996; in base a questi atti l'ente locale ha emanato una delibera (n. 694 del 1997), per facilitare l'acquisto da parte delle famiglie;

il comune di Roma ha inserito con apposita delibera in lista di assegnazione di alloggi edilizia residenziale pubblica le rimanenti famiglie aventi titoli;

le due delibere sono il frutto di accordo ricercato per anni da parte del comune di Roma, proprietà e rappresentanti degli stabili in questione e che finalmente può andare in porto se tutte le istituzioni coinvolte fanno la propria parte -:

se si intenda dare seguito alle sollecitazioni fatte per favorire il rilascio dei fondi di cui alla legge n. 457 del 1978 (articolo 3, lettera q), attuando le necessarie deliberazioni per favorire la soluzione del problema (decreto CER n. 1766 del 3 aprile 1996);

se sia vero che i soldi di cui alla suddetta delibera (fondi residui di circa otto miliardi) non siano più disponibili;

qualora l'intervento sia nullo o irrilevante, quali iniziative si intendano prendere in merito, considerando che la situazione si inserisce nel contesto di un acuto problema sociale come quello della casa a Roma, e in particolare di una situazione, la « ex-Genghini », che ormai si protrae da quindici anni e che, se non viene affrontata, potrà creare problemi di ordine pubblico facilmente immaginabili, considerando che il ministero con l'operato testé ricordato si appresta ad assumersi la responsabilità della mancata soluzione;

se corrispondano a verità le affermazioni secondo le quali la delibera n. 1766 del 3 aprile 1996 (fondi residui) di circa otto miliardi non possa essere attuata perché mancante di copertura finanziaria.
(4-11190)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, il Segretariato Generale del Comitato per l'Edilizia Residenziale ha fatto presente che, a seguito dell'emanazione del decreto ministeriale n. 3654 del 25 settembre 1997, il Comune di Roma è stato autorizzato ad assumere le relative delibere fino alla concorrenza dell'intera economia di L. 8.746.033.893.*

Tali fondi individuati con decreto ministeriale n. 1766 del 3 aprile 1996, sono stati stanziati per la concessione di contributi in conto interessi a favore degli occupanti degli alloggi ex Genghini - via Eroi di Cefalonia e Via De Grenet.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Francesco Mattioli.

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

nel corso degli anni precedenti il provveditorato alle opere pubbliche di Trieste, tramite gli uffici periferici del Genio civile provinciale di Udine, Pordenone e Gorizia appaltò e stipulò i relativi contratti per la ricostruzione delle chiese terremotate del Friuli-Venezia Giulia e, sem-

bra, altre opere pubbliche di competenza statale;

le imprese appaltatrici sono state sollecitate ad accelerare i lavori perché gli stanziamenti relativi andavano in perenzione a fine anno 1997; all'atto della presentazione dei conseguenti stati di avanzamento, le medesime si sono sentite dire che sul capitolo 9050 del bilancio dello Stato (edilizia statale e di culto) i fondi erano terminati nonostante le obbligazioni fossero già state perfezionate (contratti già fatti e lavori già iniziati);

il decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, impone, salvo deroghe particolari, il blocco degli impegni oltre il 90 per cento di quanto prelevato alla fine dei corrispondenti mesi del 1996 e pertanto sembrerebbe vanificare l'onorabilità di tali pagamenti —:

quali provvedimenti intenda urgentemente predisporre per risolvere tale situazione, considerato che la stragrande maggioranza delle imprese sono di piccole dimensioni e una sofferenza sui mancati pagamenti potrebbe portare a gravi conseguenze sulla sopravvivenza delle stesse.
(4-12128)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, il Provveditorato alle OO.PP. di Trieste ha fatto presente di avere segnalato a questo Ministero con nota 5794 del 25 luglio 1997 l'esigenza di una ulteriore assegnazione di cassa sul cap. 9050 (spese in gestione diretta) di L. 12 miliardi, per far fronte alla liquidazione dei pagamenti giacenti, in quanto la precedente dotazione L. 5 miliardi è stata totalmente utilizzata.*

Al riguardo l'Ufficio Coordinamento Programmazione e Bilancio di questo Ministero ha comunicato di aver richiesto con nota 2543 del 30 settembre 1997 alla Ragioneria Generale dello Stato la variazione compensativa di cassa pari alla somma suindicata a favore del capitolo 9050 del Provveditorato stesso.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

RAFFALDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

molti lavoratori ex dipendenti Anas da anni percepiscono unicamente la pensione provvisoria;

da quando l'Anas è stata trasformata in ente pubblico economico i dipendenti non vengono più ritenuti dipendenti statali;

le direzioni provinciali del tesoro liquidano unicamente sulla base del primo provvedimento, cioè la pensione provvisoria, a meno che vi sia un atto di un organo di controllo (Corte dei conti — ragioneria dello Stato);

gli organi di controllo non producono alcun atto;

oltre mille dipendenti, che sono andati in pensione dal 1988 in poi continuano a ricevere unicamente le pensioni provvisorie —:

se intendano attivarsi affinché questa inaccettabile situazione trovi una soluzione. (4-09343)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in presente che, ad avviso del Ministero del Tesoro, le funzioni connesse alla liquidazione delle pensioni dei dipendenti dell'Ente, non potranno più essere esercitate dall'ANAS, stante la sua nuova configurazione di Ente Pubblico Economico (D. l.vo 26.02.94 n. 143).*

Tali funzioni infatti, secondo il parere della Direzione Generale dei Servizi Periferici del Ministero del Tesoro, dovevano far capo, inderogabilmente, ad un'Amministrazione dello Stato.

Si è quindi posta la necessità di individuare una Amministrazione Statale in grado di svolgere tale funzione.

A tal fine con decreto interministeriale 25.03.96 n. 2273 si è stabilito di attribuire il compito di provvedere alla liquidazione in via provvisoria e definitiva dei trattamenti di quiescenza del personale ANAS, dei trattamenti di reversibilità e delle liquidazioni, a questo Ministero, in considerazione della funzione di alta vigilanza allo stesso spet-

tante sull'Ente a termini dell'articolo 1, quarto comma, del decreto legislativo 143/94, confermando, nel contempo, la competenza delle Direzioni provinciali del Tesoro per il pagamento dei trattamenti di quiescenza e per la concessione dei relativi trattamenti di reversibilità.

Con rilievo n. 22 del 12.06.1996 la Corte dei Conti non ha tuttavia sottoposto a registrazione il decreto in questione, argomentando che l'articolo 11, comma 10, del decreto legislativo 143/94 conferma la competenza delle Direzioni Provinciali del Tesoro nonostante l'avvenuto mutamento di personalità giuridica dell'ANAS.

Tale previsione, secondo il parere della Corte, sarebbe preclusiva dell'attribuzione delle funzioni concernenti l'ordinazione primaria della spesa relativa ai trattamenti di quiescenza ad uffici non rientranti nella struttura organizzativa dell'Ente.

La Corte ha altresì ritenuto non potersi riconoscere all'Amministrazione vigilante compiti riconducibili all'attività propria dell'Ente, attesa la posizione di terzietà connaturata alla funzione di alta vigilanza nonché l'autonomia organizzativa, amministrativa e contabile di cui l'Ente è dotato.

Inoltre, con nota n. 3786 del 26.06.1996, la Direzione Generale degli affari generali e del personale di questo Ministero (che, come previsto dall'articolo 1 del decreto 2273/96 avrebbe, in concreto, dovuto provvedere all'espletamento delle funzioni di che trattasi) ha comunicato al Ministero del Tesoro ed all'ANAS di condividere quanto ritenuto dalla Corte dei Conti, chiedendo alle stesse Amministrazioni di impartire le necessarie istruzioni ai dipendenti uffici.

Con nota di risposta n. 6787 in data 8.05.1997, il Ministero del Tesoro ha reso noto a questa Amministrazione di ritenere opportuno sottoporre la questione di massima alla Sezione di Controllo, ai sensi dell'articolo 24 T.U. delle leggi sulla Corte dei Conti (approvato con R.D. 1214/34), riservandosi di esaminare l'eventualità di una soluzione legislativa qualora la predetta Sezione non avesse condiviso la posizione assunta dall'Organo di Controllo.

Sono, pertanto, in corso tutti i necessari adempimenti per superare la questione del fermo amministrativo dei provvedimenti di liquidazione pensionistica dell'ANAS.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

in data 23 marzo 1993, presso la sede del ministero dei lavori pubblici, venne siglato tra il segretariato del Cer ed il sindaco di Suzzara (Mantova) la convenzione per l'attuazione degli interventi sperimentali di edilizia residenziale;

in data 13 gennaio 1995 il consiglio comunale di Suzzara, con deliberazione esecutiva, ha approvato il programma di opere pubbliche per l'anno 1995, ove è prevista l'opera pubblica per l'attuazione delle attività sperimentali in forza della legge n. 457 del 1978 per un importo di lire 1.800.000 a totale carico dello Stato;

in data 6 febbraio 1995 il ministero dei lavori pubblici, ispettorato generale per l'albo nazionale dei costruttori, ha comunicato la spesa di registrazione fiscale a lire 1.500.000 ed attesta l'ultimazione delle procedure;

in data 4 maggio 1995 è stata deliberata l'approvazione, immediatamente esecutiva, del progetto esecutivo dei lavori per l'attuazione delle attività sperimentali di cui alla legge n. 457 del 1978, « 20 alloggi in Via Cadorna »;

in data 6 maggio 1996 è stato di nuovo comunicato al segretariato generale del Cer ed alla ragioneria centrale presso il ministero medesimo il fascicolo contenente gli atti contrattuali, e con i relativi allegati, per la registrazione del decreto ministeriale di approvazione della convenzione e di messa a disposizione dei fondi assegnati;

nel comune di Suzzara è presente una forte tensione abitativa;

in tutti i contatti avuti dal sindaco da un anno a questa parte i funzionari del ministero hanno sempre dato ormai concluse le procedure;

i tempi si stanno ormai prolungando in modo incomprensibile;

quale sia lo stato procedurale dell'intervento e quando si ritenga che esso sarà definitivamente e positivamente concluso. (4-11945)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, il Segretariato Generale del C.E.R. fa presente che il decreto ministeriale n. A/2065 del 9.2.1994, di approvazione della convenzione stipulata tra lo stesso Segretariato ed il comune di Suzzara per l'attuazione di un intervento sperimentale di edilizia sovvenzionata, ai sensi dell'articolo 2, lett. f), della legge 457/78, per la realizzazione di 20 alloggi nel Comune di Suzzara, è stato registrato presso la Ragioneria centrale dello Stato in data 10 settembre 1997, con prot. n. 380.*

L'avvenuta registrazione è stata formalmente comunicata al Sindaco del Comune di Suzzara con nota n. 1830/Div V, dell'11.9.1997.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

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

l'interrogante ha ricevuto dalla signora Maddalena Lombardi le seguenti segnalazioni: nella seconda metà degli anni settanta, l'Anas effettuò espropri per la realizzazione della variante alla strada statale n. 30, interessando i terreni di proprietà delle scriventi (partita 16472) foglio 93, mappali 3-5, della superficie complessiva di metri quadrati 25700, di cui metri quadrati 2650 interessati dai lavori, nel comune di Alessandria (località Cantalupo), i cui frazionamenti, accorpati alla sede stradale, sono catastalmente individuati ai mappali 76-77 stesso foglio;

l'Anas ha omesso totalmente di comunicare alla conservatoria dei registri immobiliari e comunque degli uffici competenti l'avvenuto esproprio, con la conseguenza che gli immobili oggetto dell'espropriazione coattiva continuano a risultare di proprietà delle esponenti con le conseguenze tributarie e legali che ne conseguono. Vista la totale inerzia dell'Anas, le scriventi si sono attivate presso l'Ute per ottenere comunque la variazione, inutilmente;

l'Anas, nell'esecuzione del lavoro, non ha garantito la possibilità di accesso al fondo residuo, avendo eliminato parte della preesistente strada vicinale della Cascinetta, rendendo *de facto* detti fondi interclusi;

l'Anas, nell'esecuzione del sottopasso, non ha tenuto alcun conto dello scolo delle acque meteoriche, con la conseguenza che, durante il periodo delle piogge, si forma uno strato di acqua che può raggiungere anche l'altezza di un metro o un metro e mezzo, che continua a permanere sino alla naturale evaporazione; che impedisce il transito di qualsivoglia mezzo; inoltre l'Anas non ha tenuto conto alcuno del fatto che il sottopasso era realizzato in zone agricole dove operano mezzi di dimensioni e ingombri considerevoli, impedendo, anche nella bella stagione, l'utilizzabilità del sottopasso da parte dei medesimi;

l'interclusione del fondo ha causato la risoluzione di un contratto in essere, avente per oggetto la vendita del medesimo, atteso che il promittente acquirente è receduto a causa dell'impossibilità di raggiungere lo stesso causando un danno ingente e quantificabile;

a seguito di detti fatti è stata presentata tempestiva denuncia alla magistratura;

in conseguenza dei fatti sopra esposti gli interessati hanno richiesto all'Anas di provvedere ad attivarsi per ovviare alle mancanze sovraesposte e, a seguito del silenzio rifiuto, le medesime hanno provveduto a depositare esposto denuncia presso la procura della Repubblica di To-

rino, la quale risulta aver radicato procedimento penale, n. 3990\92 I R.G. Notizie di Reato (pubblico ministro dottoressa Enrica Gabetto) —:

se voglia verificare la veridicità delle presunte gravi inadempienze dell'Anas;

se intenda intervenire a sanare una situazione che si è protratta già troppo a lungo senza esiti positivi. (4-12688)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione indicata in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che gli espropri della variante di Alessandria hanno avuto inizialmente regolare corso, anche se prolungati da intervenuta perizia di variante.

Alla Ditta Lombardi è stata corrisposta l'indennità di esproprio spettantegli e la variazione presso la Conservatoria Registri Immobiliari sarà presto completata; come già assicurato alla stessa Ditta in data 9.9.1996, l'ANAS rimborserà le imposte pagate sine titolo all'Amministrazione finanziaria.

Il problema dell'accesso ai terreni residui di proprietà della Ditta, risolto con la costruzione di un sottovia nel corpo stradale in rilevato, presenta risvolti di non facile risoluzione in occasione di prolungate piogge o piene del fiume Bormida; i terreni della Ditta sono infatti ubicati naturalmente a quota depressa rispetto ai campi circostanti e quindi sommergibili.

Il canale scolmatore del fiume Bormida è posto anch'esso a quota molto più alta del piano campagna dei terreni della Ditta; da ciò risulta una buona accessibilità ai terreni agricoli in condizioni climatiche ed ambientali normali; inoltre, detto sottovia rimane comunque praticabile ai mezzi agricoli anche in condizione di allagamento dei campi, evento questo, non dipendente dalla presenza del rilevato stradale.

L'ANAS riferisce altresì che lo scolo delle acque meteoriche potrà essere eseguito con un sistema di pompe di sollevamento dell'acqua nel sovrastante canale scolmatore ed inoltre, l'inchiesta della Magistratura scaturita dalla denuncia della Ditta Lombardi non ha individuato nella condotta dell'Am-

ministrato suindicata fatti o comportamenti penalmente rilevanti.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

nella città di Sulmona (L'Aquila) vi è un incrocio pericolosissimo tra la locale via Lamaccio e la strada statale n. 17;

in questo incrocio per vari motivi, tra cui la scarsa manutenzione e l'insufficienza di segnalazioni, si verificano quasi ogni giorno gravi incidenti, spesso mortali —:

se non ritenga opportuno intervenire presso l'Anas per chiedere che venga data una tempestiva soluzione al problema, eliminando le cause di pericolosità dell'incrocio. (4-10489)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente che l'incrocio di via Lamaccio, ricadente nel centro abitato di Sulmona, trovasi al Km. 98+220 della ex S.S. 17 ed è fornito di segnaletica di intersezione con diritto di precedenza (sulla ex statale) e di segnali di « FERMARSI e DARE LA PRECEDENZA » su Via Lamaccio.*

Al riguardo ha precisato che il tratto stradale interessato dall'incrocio in questione, compreso tra i Km. 93+800 e 99+600, non è più di competenza dell'Ente ANAS, ma del Comune di Sulmona, al quale è stato consegnato in data 22.05.1997.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

la strada statale che collega Teramo con Giulianova è una strada molto trafficata, stretta, che attraversa centri e zone abitate, densa di incroci e di semafori che determinano difficoltà agli automobilisti e ai mezzi pubblici ed allungamento dei tempi di percorrenza;

di recente l'Anas sta procedendo a lavori di manutenzione del fondo stradale che determinano ulteriori difficoltà e disagi e, essendo eseguiti nelle ore diurne, provocando la formazione di code interminabili di mezzi che viaggiano a passo d'uomo e sono costretti a lunghe soste specie nelle ore più calde;

sarebbe certamente stato più utile e meno disagiata per gli utenti della strada e per gli stessi lavoratori impiegati nella manutenzione far eseguire i lavori nelle ore notturne —:

se non ritenga opportuno intervenire presso l'Anas per chiedere che i lavori vengano eseguiti in modo da recare meno intralci al traffico e, possibilmente, nelle ore notturne per non danneggiare gli utenti della strada e per rendere meno faticoso anche il lavoro per gli operai addetti.

(4-11318)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che le pavimentazioni stradali richiedono uno specifico tipo di lavorazione e vanno eseguite in periodi di alte temperature e quando gli impianti di produzione di conglomerato bituminoso sono aperti.*

Ovviamente in vari periodi il traffico sulle strade statali ed in particolare sul tratto Teramo-Giulianova della S.S. 80 « Del Gran Sasso d'Italia » è piuttosto notevole e i suddetti lavori di pavimentazioni possono creare disagi alla circolazione veicolare. L'Ente stesso precisa che laddove si è constatato l'insorgere di problemi alla viabilità, il competente Compartimento ANAS per l'Abruzzo ha dato disposizioni all'Impresa esecutrice dei lavori di operare nelle ore notturne.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

agli assegnatari di alloggi degli IACP dell'Abruzzo sono giunte le proposte

per l'acquisto degli immobili sulla base della legge n. 560 del 1993;

gli assegnatari delle case popolari, in particolare a Pescara e L'Aquila si sono visti proporre l'acquisto a prezzi assolutamente inaccessibili anche superiori ai 150 milioni di lire, per immobili costruiti e assegnati oltre quaranta anni fa;

la legge n. 560 del 1993 prevede che la determinazione del prezzo debba essere determinata sulla base del valore catastale; in tale contesto appare evidente che gli estimi catastali in Abruzzo, ed in particolare a Pescara e a L'Aquila, non siano corrispondenti alla reale situazione relativa sia allo stato degli immobili sia ai quartieri;

gli immobili in vendita, oltre che essere stati costruiti alcuni decenni fa, non mai avuto una corretta manutenzione, ciò ne ha determinato il degrado;

la vendita degli immobili di case popolari, cioè di immobili costruiti essenzialmente con il contributo dei lavoratori dipendenti, dovrebbe rispondere ad altri criteri, quali il riscatto e deve comunque tenere conto delle situazioni di fabbisogno abitativo allo scopo di non provocare lo smantellamento dell'edilizia residenziale pubblica —:

se non ritenga maturi i tempi per la revisione della legge n. 560 del 1993;

se non intenda procedere alla sospensione delle alienazioni di cui alla legge n. 560 del 1993 per poter procedere alla modifica della legge stessa e all'approvazione della riforma dell'edilizia residenziale pubblica. (4-12224)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione indicata in oggetto, il Segretariato Generale del Comitato per l'Edilizia Residenziale di questo Ministero ha fatto presente che la ratio della legge n. 560/1993 è quella di destinare i proventi delle alienazioni alla realizzazione dei programmi di sviluppo del settore dell'edilizia residenziale pubblica.*

Pertanto il suddetto Segretariato non ritiene opportuno proporre una modifica alla normativa suindicata.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

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

agli assegnatari di alloggi degli Iacp dell'Abruzzo sono giunte le proposte per l'acquisto degli immobili sulla base della legge n. 560 del 1993;

gli assegnatari delle case popolari in particolare a Pescara e L'Aquila, si sono visti proporre l'acquisto a prezzi assolutamente inaccessibili, anche superiori ai 150 milioni di lire per immobili costruiti e assegnati oltre quaranta anni fa;

la legge n. 560 del 1993 prevede che la determinazione del prezzo debba essere determinata sulla base del valore catastale; in tale contesto appare evidente che gli estimi catastali in Abruzzo, ed in particolare a Pescara e L'Aquila non sono corrispondenti alla reale situazione relativa sia allo stato degli immobili che ai quartieri;

gli immobili in vendita oltre che essere stati costruiti alcuni decenni fa non hanno mai avuto una corretta manutenzione che li preservasse dal degrado;

la vendita degli immobili di case popolari, cioè di immobili costruiti esclusivamente con il contributo dei lavoratori dipendenti dovrebbe rispondere ad altri criteri, quali il riscatto, e comunque tenere conto delle situazioni di fabbisogno abitativo allo scopo di non provocare lo smantellamento dell'edilizia residenziale pubblica —:

se non ritenga maturi i tempi per la revisione della legge n. 560 del 1993;

se non intenda procedere alla sospensione delle alienazioni di cui alla legge n. 560 del 1993 per poter procedere alla modifica della legge stessa e

al varo della riforma dell'edilizia residenziale pubblica. (4-12260)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, il Segretariato Generale del Comitato per l'Edilizia Residenziale ha fatto presente che la ratio della legge 560/93 è quella di destinare i proventi delle alienazioni degli immobili di proprietà degli IACP alla realizzazione dei programmi di sviluppo del settore dell'edilizia residenziale pubblica.*

Il perseguimento, quindi, degli obiettivi cui è ispirata la predetta normativa, non consente che la stessa possa essere modificata.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

SAONARA. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che all'interrogante risultano i seguenti fatti:*

in data 6 giugno 1996 i sindaci dei comuni di Piove di Sacco e Arzergrande (Padova) hanno ricevuto il verbale della riunione tenutasi in data 22 febbraio 1996 presso la sede dell'Anas di Venezia;

in tale riunione, per esaminare le prospettive di realizzazione in nuova sede della variante alla strada statale n. 516 nel tratto da Liettoli a sud di Piove di Sacco erano presenti, in rappresentanza dei rispettivi enti, i signori ingegner Salvatore Oliveri e ingegner Prisco per l'ANAS; assessore Gaetano Fontana, ingegner Giuseppe Fasiol e geometra Mauro Ghion per la regione Veneto; assessore Lino Brentan ed ingegner Arlando Dei Svaldi per la provincia di Venezia; assessore Roberto Ongaro e ingegner Pierluigi Corazza per la provincia di Padova, il sindaco ed il dirigente Utc del comune di Piove di Sacco; assessore Antonio Maritan per il comune di Arzergrande; il sindaco, il vice sindaco e l'assessore per i lavori pubblici per il comune di Campolongo Maggiore;

dal verbale emerge che, dopo una breve introduzione dell'assessore regionale

Fontana, l'assessore Ongaro per la provincia di Padova, l'assessore Brentan per la provincia di Venezia e l'ingegner Fasiol per la regione Veneto hanno illustrato lo stato della viabilità della zona, evidenziando le problematiche connesse al mancato completamento della cosiddetta « superstrada dei vivai », nonché lo stato della progettazione del tratto stradale in argomento e dello studio di valutazione di impatto ambientale commissionato dalla Regione. In particolare, il tratto stradale in questione è risultato essere divisibile in due parti: a) Liettoli - strada provinciale n. 95 « dei Pescatori », in direzione del Passo della Fogolana, e strada statale n. 309 « Romea »; b) strada provinciale n. 95 « dei Pescatori » - Arzarello, in direzione Cavarzere e Adria lungo l'attuale strada statale n. 516;

il verbale indica di seguito gli impegni assunti dall'ingegner Oliveri dell'Anas che, dopo avere preso atto dello stato della progettazione e del parere espresso dagli enti locali, ha manifestato la disponibilità del compartimento a verificare la possibilità di assumere in carico all'Anas il tratto della strada provinciale n. 91 « dei Pescatori » da Piove di Sacco al passo della Fogolana, al fine di dare continuità all'itinerario principale costituito dal collegamento Padova- Chioggia/Costa Adriatica in direzione dell'attuale Romea e della Romea Commerciale, attualmente in fase di progettazione. Tale disponibilità avrebbe dovuto trovare conferma o meno nelle determinazioni della direzione generale dell'Anas che l'ingegner Oliveri si è impegnato a sentire in proposito;

l'Anas stessa si è impegnata ad effettuare entro un mese le necessarie verifiche tecniche ed amministrative presso la direzione generale Anas di Roma in relazione all'ipotesi di assumere in carico all'Anas il tratto della strada provinciale n. 91 « dei Pescatori » tra Piove di Sacco e la strada statale n. 309;

alla data dell'8 febbraio 1997 non era giunta ai sindaci alcuna comunicazione dell'Anas circa l'espletamento delle pro-

messe verifiche; in tale data, il sindaco di Piove di Sacco ha ritenuto opportuno fare nuovamente il punto della situazione con una apposita riunione cui l'Anas non era presente;

in tale riunione è stato nuovamente sottolineato l'enorme disagio provato dalla popolazione di Piove di Sacco per la mancata realizzazione del tratto finale della « strada dei Vivai »; tale mancata realizzazione provoca un elevato volume del traffico che passa per il collegamento cittadino tra il termine provvisorio di detta strada e la connessione con la strada statale n. 309 « Romea »;

nella stessa riunione il sindaco di Piove di Sacco non ha nascosto l'intenzione — ove non vi fossero sollecite indicazioni operative — di bloccare il traffico pesante di attraversamento, a tutela della sicurezza, in particolare dei residenti del quartiere Sant'Anna;

l'ordinanza prospettata non potrebbe non influire pesantemente in un quadrante di traffico che attende da anni provvedimenti strutturali riguardanti le connessioni tra Venezia-Chioggia-Ravenna e Padova-Legnano-Piove di Sacco-Arzergrande-CODEVIGO-Chioggia;

in tale riunione i rappresentanti delle province di Padova e di Venezia hanno chiaramente prospettato ogni impegno ed ogni determinazione per sbloccare la situazione, ma hanno anche sollecitato la contestuale attivazione degli organismi regionali e dell'Anas —;

quali siano i motivi della mancata comunicazione tra Anas e amministrazioni interessate al completamento di questa arteria vitale e, tra l'altro, assai breve (cinque chilometri e 320 metri !);

quali siano le disponibilità del Ministero dei lavori pubblici ad intervenire in sede di approfondimento tecnico della questione, tenendo conto del complesso delle risorse finanziarie — insufficienti — assegnate negli ultimi anni alla realizzazione di infrastrutture stradali nella regione Veneto;

quali siano le priorità individuate dall'Anas, di concerto con la regione Veneto, nell'ambito del nuovo piano triennale, e se vi sia disponibilità finanziaria supplementare per il completamento di detta strada che, per le caratteristiche della zona, è sicuramente di interesse interregionale.

(4-07684)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale, settore Vigilanza ANAS, ha fatto presente che, sulla base dello stanziamento complessivo da ripartire tra le Regioni (pari a circa 3.416 miliardi di Lire), si è proceduto alla determinazione delle somme spettanti a ciascuna regione, tenuto conto dei parametri e dei coefficienti di riparto fissati dalla delibera CIPE 28 marzo 1985, ex legge n. 531/82 (piano decennale), parzialmente aggiornati in conformità con le effettive situazioni locali.

Determinata in tal modo la somma spettante ad ogni Regione, è stato quindi richiesto alle stesse di deliberare le proprie priorità attribuendo rilevanza al criterio del completamento ed a quello della cantierabilità.

A tal fine le Regioni sono state chiamate ad indicare tra le proprie priorità quegli interventi dotati di progetto esecutivo o prossimi all'avvio dei lavori.

In attuazione di quanto sopra, la Giunta Regionale del Veneto, con delibera n. 4009 del 10.9.96 formulava a questo Ministero la propria proposta relativa agli interventi da inserire nel programma triennale 1997-1999.

Nell'elenco delle opere selezionate dalla Regione, non risulta inclusa la realizzazione del tratto stradale segnalato nell'atto ispettivo.

Da ciò discende il mancato inserimento nel citato programma dell'intervento di cui trattasi, che potrà tuttavia essere inserito nella futura programmazione ANAS allorquando avrà raggiunto un adeguato livello di progettazione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

all'altezza del chilometro 13 dell'asse via del mare-Ostiense si è aperta una voragine sotto il manto stradale ed i lavori di puntellamento del fondo bloccano il traffico, incanalandolo su una strettoia di difficile e lento deflusso automobilistico, per l'avvio dei lavori per l'ampliamento di un canale di bonifica su via Cristoforo Colombo, questo tratto, all'altezza di Casalpallocco, verrà chiuso al traffico;

dal 1° aprile inizieranno i lavori per la sostituzione del *guardrail* sulla Cristoforo Colombo, nel tratto tra la litoranea e l'incrocio con la via Pontina;

questi cantieri, simultaneamente aperti, porteranno alla quasi paralisi del traffico nella zona di Acilia e non mancheranno sicuramente gravissime ripercussioni sulla mobilità ordinaria e sul turismo del litorale di Ostia —:

quali misure abbiano adottato gli uffici dei ministeri competenti, il comune di Roma e l'Anas, perché tali disagi non debbano ricadere sui pendolari che ogni giorno percorrono la via del Mare per raggiungere i posti di lavoro e sui commercianti ed operatori del litorale di Ostia. (4-08504)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione indicata in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade con nota n. 1440 del 19.6.1997 ha fatto presente che il Compartimento della Viabilità per il Lazio, al fine di ripristinare il traffico lungo la S.S. n. 8/bis « Ostiense », ha ultimato i lavori per la realizzazione di un manufatto in corrispondenza del fosso di Spinaceto il 27 marzo u.s.*

Analoghi lavori, lungo la S.S. n. 8 « Via del Mare » sono stati completati recentemente; pertanto, anche sulla S.S. n. 8, il traffico lungo la direttrice Roma-Ostia assumerà nuovamente gli standards precedenti, dopo l'interruzione causata dal fenomeno erosivo di acque sottostanti.

L'intervento, che ha richiesto la progettazione ed esecuzione di opere impegnative,

è stato portato a termine in tempi molto contenuti, in previsione del traffico estivo da e per il mare.

L'Ente in parola, ha riferito altresì, che i lavori per la sostituzione del guardrail lungo la Via Cristoforo Colombo sono di competenza del Comune di Roma e non dell'ANAS.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

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

sono in corso lavori di ammodernamento della « superstrada delle Terme » e dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria in prossimità del Comune di Tarsia in provincia di Cosenza;

l'esecuzione di tali lavori, in particolare di quelli in prossimità della popolosa contrada « Le Caselle », comportano notevoli pericoli per gli abitanti della zona a causa dei numerosi accessi su strada a scorrimento veloce non sufficientemente tutelati e compromettono altresì l'attività di numerose aziende, alberghi, scuole;

sin dal 1992, con una serie di deliberazioni, il consiglio comunale, la giunta e il sindaco del comune di Tarsia hanno denunciato al compartimento Anas i pericoli in questione, richiedendo infine, con un'ordinanza sindacale del 1993, la sospensione dei lavori senza conseguire alcun risultato;

parimenti senza risposta sono rimasti i ripetuti solleciti rivolti dal sindaco di Tarsia al direttore dei lavori —:

quali iniziative intenda intraprendere affinché i predetti lavori vengano terminati garantendo un margine di sicurezza adeguato alle esigenze locali. (4-10468)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che i lavori sulla S.S. n. 283 « delle Terme », interessanti anche lo svincolo con la A3, consistono nel-*

l'adeguamento del lotto 1° dal km. 36+777 al km. 38+503 e comprendono opere di completamento del 2° lotto - 1° stralcio.

L'importo lordo dei lavori è pari a lire 10,5 mld al 20% di ribasso; pertanto l'importo netto è di lire 8,5 mld.

I lavori sono stati ultimati in data 10 settembre 1997. Restano da realizzare lo spartitraffico centrale, la segnaletica verticale e orizzontale, le opere di protezione laterale e l'illuminazione dello svincolo con la A3.

L'ANAS prevede che il termine dei lavori, già appaltati con cottimi sulle somme a disposizione, possa avvenire entro la fine del corrente anno.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

l'Inpdap, proprietario del centro residenziale « Lo Zodiaco » di Lavinio, sta per procedere alla notificazione di sfratto a carico di circa 300 famiglie affittuarie delle suddette case popolari;

gli abitanti del centro residenziale protestano contro l'indiscriminato aumento del prezzo di locazione, triplicato negli ultimi tre anni, che ha raggiunto cifre tutt'altro che « popolari », approfittando l'Inpdap della possibilità di aumentare le spese accessorie (luce, acqua, riscaldamento e portierato), lasciando inalterato il canone mensile;

grazie all'intervento del sindaco di Anzio, si è riuscita a rinviare almeno fino all'ottobre 1996 l'esecutività degli sfratti;

la giunta di Anzio ha fatto sapere che, a fronte degli aumenti costanti del canone di affitto, l'Inpdap risulta moroso nei confronti del comune per il mancato pagamento dell'Imposta comunale sugli immobili —;

se non ritenga di dovere intervenire per appurare se gli aumenti di cui sopra siano pienamente giustificati, ed in caso

negativo non ritenga di agire per fare riportare il canone mensile ad una cifra adeguata e non più vessatoria. (4-02234)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, sulla base di quanto riferito dall'Istituto Nazionale di Previdenza per i Dipendenti dell'Amministrazione Pubblica, si comunica che detto Istituto nel determinare il canone delle locazioni degli immobili in Lavinio, località « LO ZODIACO », destinati ad uso abitazione ha applicato le disposizioni contenute nelle leggi 27 luglio 1978 n. 392 (equo canone), 8 agosto 1992 n. 359 (patti in deroga), nonché nella circolare del Ministero del Lavoro 27 novembre 1992 n. 4/4PS/21898; inoltre ha seguito le indicazioni concordate con le organizzazioni sindacali di categoria ai documenti ricevuti dall'Amministrazione con deliberazioni n. 638/INPDAP/22 del 13 luglio 1993.*

Pertanto l'INPDAP ha evidenziato che non ha aumentato in modo arbitrario né il canone né gli oneri accessori; questi ultimi poi, si riferiscono a spese che comunque devono essere documentate agli inquilini, i quali, prima di effettuare il pagamento, hanno il diritto di ottenere l'indicazione specifica delle spese con la menzione dei criteri di ripartizione, nonché di prendere visione dei documenti giustificativi.

Per quanto concerne il mancato pagamento dell'ICI l'Istituto fa presente in proposito che:

la denuncia è stata regolarmente presentata nel 1993 per tutti gli immobili del Comprensorio « LO ZODIACO »;

le quote ICI di acconto e saldo per tutti gli immobili vengono regolarmente corrisposte come si rileva dai bollettini di c/c agli atti;

il Comune di Anzio ha inviato quattro avvisi di accertamento, con i quali si chiede il pagamento di somme ICI relativamente a porzioni di immobili denunciate erroneamente.

Al riguardo l'Istituto ha interessato gli uffici competenti per la presentazione di ricorso avverso i predetti avvisi sia per i

motivi sopra indicati, sia per chiedere la restituzione delle somme corrisposte in più. Infatti l'imposta in parola venne all'epoca calcolata sulla base di dati (categoria catastale A/2) che successivamente si sono dimostrati errati in quanto nel 1995 parte del complesso « LO ZODIACO » è stato accatastato in categoria A/3.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

STORACE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per sapere:*

quali iniziative il Governo intenda intraprendere nei confronti dell'autocamionale della Cisa spa di Parma, nella sua qualità di concessionaria dell'Anas per l'autostrada Parma-La Spezia e collegamento con la Autobrennero, a seguito di arbitrato chiesto dalla condotte d'Acqua di Roma per lamentati danni durante l'esecuzione dei lavori di costruzione del lotto Fornovo-Cisterna dell'A15 e con il conseguente riconoscimento e pagamento della somma di lire diciannove miliardi di lire più Iva in assenza dell'indispensabile e vincolante parere dell'Anas, che non approvò tale atto di transazione, facendo decadere il diritto dell'impresa a percepire la somma di cui sopra, comunque pagata all'Autocamionale della Cisa;

se risulti che tale repentino pagamento (avvenuto nell'agosto del 1994 durante l'assenza dell'allora presidente professor Ugo Ruffolo) sia stato effettuato prestandosi compiacentemente il dirigente Enrico Romanini, favorendo l'incasso della somma all'impresa percepente;

se risulti che a tutt'oggi gli attuali amministratori dell'Autocamionale della Cisa non abbiano ancora richiesto la restituzione della somma e degli interessi pregiudicando il diritto e danneggiando economicamente l'Autocamionale;

se risulti che l'indebitamento dell'Autocamionale della Cisa spa verso il Tesoro sia superiore ai trecento miliardi di lire e che i comportamenti come sopra evidenziati rendano impossibile la restituzione delle somme nei tempi previsti, ma soltanto con il consolidamento del debito e la proroga della concessione;

se per ripristinare l'equilibrio giuridico fortemente turbato, come già denunciato da numerosi parlamentari con precedenti atti ispettivi, il Governo intenda dar corso senza indugio alla nomina del commissario straordinario per la salvaguardia del pubblico erario. (4-03199)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, l'A.N.A.S., sentita la Società Concessionaria CISA S.p.A., ha reso noto che il pagamento di L. 18 miliardi sul lotto dei lavori Fornovo-Cisterna si riferisce ad una transazione effettuata in esecuzione di una delibera del Consiglio di Amministrazione della Società stessa che aveva approvato il pagamento il 14.7.1994 a fronte di fidejussione bancaria di pari importo più IVA.*

La fidejussione, a seguito dell'emissione del lodo arbitrale in data 17.1.97 e della lettera ANAS dell'11.3.97, n. 833, è stata immediatamente escussa e incassata da parte della società, compresi gli interessi di rito.

Circa i motivi per cui i dirigenti della AUTOCISA avevano osteggiato la stipula della transazione, si riferisce che gli stessi avevano espresso avviso circa la necessità di una più attenta considerazione dei motivi addotti, dalla Direzione Lavori e dalla commissione di collaudo, per respingere le riserve avanzate in contabilità dalle Imprese prima di definire la transazione con le stesse. Tali perplessità sono state reiterate allorché il Vice Presidente ha firmato i mandati per l'importo complessivo di 18 mld più IVA.

In tale circostanza, stante la particolarità dell'atto, è stata anche evidenziata l'opportunità che i mandati dovessero essere firmati direttamente dal Presidente e che, comunque, si sarebbe dovuto subordinare il tutto al parere dell'ANAS.

Anche altri Dirigenti (il Direttore Generale e il Direttore Tecnico) avevano già espresso, nelle riunioni del Consiglio di Amministrazione del 22.2.94 e del 24.3.94, il loro parere negativo sia sull'ammontare dell'importo che si doveva liquidare al Raggruppamento di Imprese, sia sull'iter seguito nelle definizioni « in via amministrativa » di una transazione per importi da riserve iscritte nel registro di contabilità.

Il predetto Ente ha precisato di avere al riguardo espresso parere negativo, in quanto si trattava di richiesta a sanatoria su una transazione già conclusa, in mancanza di riscontri definitivi sulle opere ed in pendenza dell'accertamento di eventuali irregolarità esecutive.

Il diniego di approvazione è stato di recente ribadito con nota n. 833 dell'11 marzo 1997 anche alla luce della intervenuta pronuncia arbitrare, che ha sancito l'obbligo della controparte a restituire le somme ricevute in più rispetto a quelle liquidate dal lodo.

Per quanto concerne la situazione finanziaria della sopracitata Società, questa ha relazionato con opportuna nota, il cui contenuto è stato pienamente condiviso dal Sindaco ANAS presso gli Uffici della CISA S.p.A.

L'indebitamento della Società al 31 dicembre 1995 verso il Ministero del tesoro (Fondo Centrale di Garanzia) per debiti contratti ai sensi dell'articolo 5 della legge 23 luglio 1980 n. 389 ammonta a esatte lire 287.440.649.159 rate scadute per L. 40 miliardi ed a scadere per L. 247,440 miliardi.

Il Ministero del Tesoro ha ritenuto opportuno integrare le suddette notizie, precisando che nel nuovo piano finanziario approvato dalla Società, secondo le previsioni normative, entro il 30 giugno 1997 e già consegnato all'ANAS il 9 luglio u.s., viene rimodulato il debito verso lo Stato, con rimborso in quote annuali diversificate, secondo la nuova scadenza della Concessione che passerebbe dal 2004 al 2018. Ciò con il consenso del Collegio sindacale.

L'articolo 9 della legge 26 aprile 1983, n. 130 prevede che detti piani di rimborso di cui al quarto comma dell'articolo 15 della legge 12 agosto 1982 n. 531 avranno inizio a

partire dall'anno in cui è previsto il formarsi delle risorse derivanti dalla gestione.

La Società, nel frattempo, è risultata affidataria da parte dell'ANAS, ai sensi dell'articolo 4 comma 5-bis della legge 29 maggio 1989 n. 205, della concessione di costruzione per il completamento dei lavori di ammodernamento delle SS.SS. n. 308 di « Fondo Valle Taro » e n. 523 del « Colle delle Cento Croci » fra Ghiare di Berceto ed il bivio di Bertorella che comporta esborsi anticipati di considerevole importo che vengono recuperati con notevoli ritardi e conseguente consistente impiego di disponibilità correnti.

La Società, a sua volta, è impegnata in propri lavori di ammodernamento in autofinanziamento a tutt'oggi non completati e per i quali sono necessarie ulteriori notevoli risorse finanziarie, per far fronte agli impegni dei lavori di ammodernamento dell'autostrada A15, rispettare i piani di rimborso allo Stato e, da ultimo, per affrontare i maggiori oneri imprevisi che derivano dalla concessione di sola costruzione per i lavori di ammodernamento delle SS.SS. n. 308 e n. 523, secondo quanto programmato nel piano finanziario « maggio '88 ».

Tali risorse dovevano essere reperite attraverso una adeguata manovra tariffaria, non deliberata dagli organi istituzionali, che hanno prodotto notevoli danni economici e finanziari.

L'articolo 4 comma 5-bis della legge 29.5.1989 n. 205 dispone che le opere, in questo caso i lavori soprarichiamati, potevano essere eseguite anche in pendenza della formalizzazione dei relativi atti convenzionali ed anche in deroga alle convenzioni vigenti.

Per tutto quanto sopra, secondo quel che ha rilevato il Sindaco ANAS, il comportamento della Società che malgrado il ritardo dei versamenti di due annualità continua a versare tutti gli anni una consistente quota del rimborso previsto al Fondo Centrale di Garanzia, appare compatibile con la salvaguardia dell'equilibrio economico, finanziario e patrimoniale.

Pertanto nelle more dell'approvazione, da parte dei Ministeri competenti Bilancio,

Tesoro, Lavori Pubblici, di quegli atti previsti dalla legge (atti convenzionali, piani finanziari) che porrebbero le Società Concessionarie, con atti amministrativi adeguati, nella possibilità di far fronte agli impegni assunti nei termini previsti, la gestione finanziaria, sempre secondo quanto espresso dal Sindaco ANAS, risulta realizzata mediante prudenziali accantonamenti in previsione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

STORACE. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere:*

se a tutt'oggi sia ancora da ritenersi valida la convenzione di concessione all'Autocamionale della Cisa spa di Parma dei lavori di costruzione delle opere di ammodernamento delle strade statali n. 308 e n. 523 (che la predetta società fa eseguire per conto dell'Anas), in provincia di Parma, in quanto la stampa locale riporta delle continue riunioni presso la Prefettura di Parma in merito a vistosi ritardi nell'ultimazione delle opere predette;

se risulti che a causa del verificarsi di movimenti franosi interessanti l'esistente viabilità ordinaria è da considerarsi molto probabile l'isolamento delle valli del Taro e del Ceno, e quindi di una prevalente parte dell'Appennino parmense;

se tali lavori, che dovevano essere ultimati in diciotto mesi, a tutt'oggi (trascorsi sei anni), risultano eseguiti per oltre il sessanta per cento dell'ammontare;

se tali ritardi, secondo quanto afferma l'impresa, siano imputabili esclusivamente all'Autocamionale della Cisa spa la quale ha ritardato notevolmente l'approvazione dei progetti e delle varianti nonché la presentazione degli stessi all'Anas;

se i continui contrasti tra la stessa Autocamionale della Cisa e la direzione

lavori - Sina siano anch'essi motivo di ritardi all'ultimazione dell'opera pubblica;

se non ritenga opportuno procedere al commissariamento della Autocamionale della Cisa, a tutela del pubblico interesse. (4-05934)

RISPOSTA. — *Con riferimento alla interrogazione in oggetto l'Ente Nazionale per le Strade, nell'esercizio dei suoi poteri di vigilanza sulle concessioni autostradali, ha disposto una verifica sui fatti evidenziati nell'atto ispettivo di cui trattasi.*

Dagli accertamenti effettuati è emerso quanto segue.

Risulta ancora valida la convenzione di concessione alla Società AUTOCISA S.p.A. dei lavori di costruzione delle opere di ammodernamento delle SS.SS. 38 e 523.

Riguardo ai movimenti franosi, è stato accertato che trattasi di un unico fenomeno di tal genere, limitato alla zona di Ostia Parmense. Il Compartimento ANAS di Bologna è già intervenuto e la AUTOCISA S.p.A. ha realizzato un percorso alternativo nel caso (in realtà improbabile) in cui si renda necessario interrompere la viabilità statale delle valli del Taro e del Ceno. Il percorso alternativo consente di aggirare efficientemente i bastioni di Ostia Parmense.

Risulta già eseguita una percentuale di lavori pari al 67%.

Il termine dei lavori era fissato al 27 maggio 1996, ma l'impresa esecutrice aveva inoltrato tempestivamente una domanda di proroga. Allo stato il Compartimento di Bologna è in attesa del parere della AUTOCISA S.p.A. relativo alla richiesta di proroga. Comunque, nella riunione svoltasi il 27 gennaio u.s. presso la AUTOCISA S.p.A. tra la Direzione Lavori e l'Impresa, questa si è impegnata a terminare improrogabilmente i lavori entro aprile 1998.

Per quanto concerne la richiesta di Commissariamento della Società da parte di una Pubblica Amministrazione, l'ANAS ha infine precisato che trattasi di un potere non previsto dalle vigenti norme in materia.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

risulta che il progetto originario dei lavori di ammodernamento delle strade statali n. 38 e 523, in corso di realizzazione da oltre sei anni da parte dell'Autocamionale della Cisa spa per conto dell'Anas, venga comunque ultimato in forma ridotta e scarsamente funzionale;

risulta all'interrogante che, nonostante i numerosi solleciti da parte degli abitanti delle zone interessate e degli amministratori locali, la concessionaria Autocamionale della Cisa spa non abbia mai chiesto all'Anas il completamento del progetto originario pur rientrando tra le opere il cui completamento è previsto nei programmi dello Stato —:

se non ritengano opportuno intervenire per conoscere quale sia la reale situazione sopra esposta;

se non ritengano opportuno intervenire al fine di stabilire se tale comportamento dell'Autocisa sia da ritenersi lesivo agli interessi pubblici, nonché alla stessa Anas, la quale, non potendo avvalersi per il completamento dell'opera delle stesse forze imprenditoriali contrattualmente impegnate alla costruzione dell'opera, dovrà procedere a nuovi appalti con maggiori costi a carico dello Stato;

se i maggiori oneri richiesti dalle imprese esecutrici, così come esse affermano, a causa dei ritardi nell'approvazione dei progetti e perizie e per la mancata realizzazione totale dell'opera originaria, siano da porsi a carico dell'Autocisa per sua esclusiva colpa;

come intenda al fine di risolvere tale e problematica situazione e se non ritenga opportuno dichiarare decaduto il consiglio di amministrazione di tale società e procedere alla nomina di un commissario governativo. (4-05935)

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

nell'esercizio dei suoi poteri di vigilanza sulle concessioni autostradali, ha disposto una verifica sui fatti evidenziati nell'atto ispettivo di cui trattasi.

Dagli accertamenti effettuati è emerso quanto segue.

Il progetto originario dei lavori di ammodernamento delle SS.SS. 38 e 523 risulta effettivamente ridotto a causa della sospensiva del T.A.R. di Parma, che impedirebbe la realizzazione del IV tratto (fino a località Fornace), avverso la quale è stato proposto ricorso, tramite la AUTOCISA S.p.A., al Consiglio di Stato. A tutt'oggi non si ha notizia della conclusione, presso il citato Consiglio di Stato, di detto ricorso. Pertanto il progetto originario sarà ultimato in forma ridotta se verrà confermata la decisione del T.A.R. di Parma di non eseguibilità del IV tratto (tratto terminale dell'intero intervento). Tuttavia l'ultimazione del progetto non sarà scarsamente funzionale in quanto con la realizzazione dei primi tre tratti si otterrà una consistente e idonea variante a molte zone di difficile percorribilità.

Nella perizia originaria il completamento dell'iniziale progetto era effettivamente inserito. Attualmente, ed in attesa dell'esito del predetto ricorso, sarà possibile eseguire il completamento del progetto fino al III tratto compreso.

Per quanto concerne la richiesta di Commissariamento della Società da parte di una Pubblica Amministrazione, l'ANAS ha infine precisato che trattasi di un potere non previsto dalle vigenti norme in materia.

Circa i fatti denunciati dalla S.V., il Ministero di Grazia e Giustizia, sulla base delle notizie fornite dalla Procura Generale della Repubblica di Bologna ha fatto presente che avanti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Parma sono pendenti, nella fase delle indagini preliminari, i seguenti procedimenti:

a) n. 631/94 Mod. 45 avente ad oggetto, tra l'altro, i lavori di ammodernamento delle SS.SS. n. 38 e n. 523 ed i relativi ritardi e/o carenze d'esecuzione;

b) n. 1210/94 Mod. 21 avente ad oggetto, tra l'altro, l'assunta inerzia dell'AUTOCISA S.p.A. nel richiedere all'ANAS il completamento del progetto originario;

c) n. 497/95 Mod. 45 avente ad oggetto, tra l'altro, l'accertamento di maggiori oneri per le imprese esecutrici dovuti a ritardi imputabili all'AUTOCISA.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

STORACE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

se corrisponda a verità che le camere di commercio di Milano, Bergamo e Brescia abbiano affidato l'incarico della progettazione della futura autostrada Milano-Brescia all'università privata di Castellanza, come risulta da un articolo apparso nel *Corriere della Sera* del 21 agosto 1996, e che questa abbia proposto la realizzazione del collegamento mediante l'utilizzo di una serie di gallerie, ipotesi peraltro « non originale » in quanto sostenuta e prospettata da più parti, per affrontare varie tematiche di trasporto con pressanti problemi ambientali;

se corrisponda al vero che tale incarico sia stato conferito in dispregio alla normativa europea sugli affidamenti dei servizi di cui alla direttiva Cee 92/50, recepite dalla Repubblica italiana, e che ciò sia stato possibile in quanto le camere di commercio, pur utilizzando prevalente denaro pubblico, sono recentemente diventate « ente privato » e pertanto non assoggettabili alla legislazione di diritto pubblico con la regione, le province ed i comuni interessati, che tuttavia sarebbero stati veramente deputati a proporre soluzioni infrastrutturali;

se in merito a quanto sopra esposto il Governo non ritenga opportuno assumere una netta posizione su quanto riportato dai *media* in merito alle programmazioni di infrastrutture, senz'altro necessarie per il decongestionamento del traffico, preci-

sando quali sono gli enti pubblici o privati deputati a formulare proposte, quali procedure vadano dagli stessi adottate in merito agli incarichi di programmazione, progettazione e direzione lavori nonché di assegnazioni degli appalti;

se il Governo non ritenga opportuno provvedere con tempestività ad eliminare eventuali sospetti di utilizzo dei vecchi metodi, peraltro poco chiari, nel formulare le proposte di programmazione, anche per il fatto che spesso i soggetti promotori, forse non proprio competenti, non sono tenuti al rispetto delle normative comunitarie nell'affidare gli incarichi e nella loro autonomia decisionale pare abbiano individuato, chi sa con quale criterio, nell'università privata di Castellanza il soggetto che possiede i più alti requisiti in materia di programmazione e progettazione autostradale. (4-07851)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente che in merito all'affidamento di un incarico di progettazione della futura autostrada Milano-Brescia all'università privata di Castellanza, come riportato da notizie di stampa, nulla risulta al riguardo all'ente stesso.*

Inoltre, per quanto attiene alle procedure relative alla programmazione, progettazione e direzione lavori nonché all'affidamento degli appalti, l'ANAS precisa che è tenuta al rispetto della vigente normativa in materia di cui alla legge 109/94 così come modificata dalla legge 216/95, al pari di ogni pubblica Amministrazione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

nella Capitale, molte corsie preferenziali sono protette da cordoli che costituiscono un'insidia costante per gli utenti dei mezzi a due ruote;

le barriere di protezione della circolazione di tram ed autobus sono poco visibili di notte, in quanto i catarifrangenti sono poco efficaci;

spesso la gomma dei cordoli si rompe e ciò costituisce un ulteriore pericolo per i motociclisti, che si trovano di fronte all'improvviso frammenti dei cordoli stessi;

la gomma con cui sono costruite le barriere di protezione risulta inoltre particolarmente viscosa per la fuoriuscita di olio dagli autobus e per lo smog —

se non ritenga opportuno adoperarsi affinché vengano installate barriere di protezione costruite in cemento, con una larghezza doppia di quelle attuali e con gli angoli smussati, in modo da essere scavalcate facilmente in caso di pericolo;

quali misure siano allo studio per rendere più visibili le barriere di protezione;

quali provvedimenti urgenti siano allo studio per migliorare il manto stradale della Capitale, considerando che quelli finora adottati presentano vistose lacune che mettono a repentaglio la sicurezza e spesso la vita, come già accaduto, di numerosi utenti della strada. (4-11299)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione indicata in oggetto, l'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale di questo Ministero ha riferito quanto segue.*

L'articolo 178 del Regolamento di esecuzione ed attuazione al Codice della Strada stabilisce che le caratteristiche delle barriere di protezione delle corsie preferenziali, cosiddetti cordoli, devono essere in plastica o gomma di colore giallo, ancorati solidamente alla pavimentazione ed avere un profilo tale da permettere il sormonto in caso di necessità.

La larghezza dei cordoli deve essere compresa tra 15 e 30 cm. e tale limite massimo è stato stabilito per non comportare significative riduzioni della larghezza utile della carreggiata.

Per quanto concerne la scarsa capacità di resistenza della gomma degli attuali cor-

doli, il predetto Ufficio ha predisposto una specifica tecnica che contiene precise indicazioni per la realizzazione dei suddetti dispositivi, compresa la qualità della gomma, che dovrà essere adottata dalle case costruttrici al fine di poter ottenere l'omologazione prevista dal citato articolo 178.

Per ciò che riguarda lo stato del manto stradale, l'articolo 14 del Codice della Strada prevede, tra l'altro, che l'Ente proprietario della strada — nel caso specifico il Comune di Roma — debba garantire la manutenzione, la gestione e la pulizia delle strade.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barge.

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

in data 10 dicembre 1993 il comune di Grassobbio (Bergamo) ha inviato all'Anas — direzione generale di Roma — una richiesta per l'acquisizione o la concessione di mappali siti in comune di Grassobbio;

tale area, attualmente in stato di abbandono e di degrado, consentirebbe la realizzazione di un parcheggio pubblico di estrema utilità;

a tale richiesta è stata data una sola risposta interlocutoria, in data 25 gennaio 1995, da parte dell'Anas — direzione generale;

da allora, nessuna informazione in merito è stata fornita dall'amministrazione comunale di Grassobbio, tanto che il sindaco, in data 29 novembre 1996, ha inoltrato uno specifico sollecito —:

quale sia la posizione dell'Anas in merito alla richiesta inoltrata dal comune di Grassobbio;

se esistano motivi ostativi all'accoglimento della richiesta in oggetto.

(4-08874)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione indicata in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente che il Comune di Grassobbio con istanza ricevuta dalla Società Autostrada S.p.a., nel marzo 1994 ha chiesto di acquistare l'area in questione per la realizzazione di un parcheggio.*

La Concessionaria Autostradale — competente in merito a seguito di convenzione con l'Ente suindicato — dopo aver evidenziato l'impossibilità giuridica della cessione in proprietà dell'area in parola in tempi brevi, attesa la sua natura di bene demaniale — ha riferito di aver espresso al Comune — che ne aveva richiesto la concessione in uso nel giugno 1994 — la sua piena disponibilità a concedere a tale titolo l'area richiesta, proponendone le condizioni, ivi compreso l'ammontare di un canone annuo.

Solo nel marzo 1997, come riferito dalla Società Autostrada S.p.a., il Comune di Grassobbio ha chiesto di nuovo la concessione in uso dell'area di che trattasi ed a tale istanza ha fatto celermente seguito la risposta della Concessionaria autostradale che con nota del 1° aprile c.a., ha aderito alla richiesta del Comune, inviando, nel contempo, una bozza di contratto contenente, tra l'altro, la previsione di un canone annuo di L. 614.000.

Una volta intervenuto il formale assenso del Comune di Grassobbio al suddetto atto, la relativa convenzione sarà sottoposta alla formale approvazione dell'Ente medesimo che fin dal marzo 1995 si è espresso favorevolmente, avendo riscontrato che la realizzazione dei parcheggi rientra nelle opere ammissibili sulle aree limitrofe alle autostrade, ai sensi del punto 7 della circolare n. 5980 del 30.12.1970 di questo Ministero.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

il comune di Como è titolare di 1.920 azioni, corrispondenti al valore nominale di un miliardo e duecento milioni di lire,

della società per azioni per l'autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso;

l'assemblea della società Serravalle, tenutasi in seconda convocazione in data 27 maggio 1996, con delibera depositata in data 11 giugno 1996, ha approvato a maggioranza, in assenza del comune di Como, il bilancio ordinario d'esercizio al 31 dicembre 1995; il comune di Como ha citato in giudizio avanti al tribunale di Milano, sezione giudice istruttore da designarsi, la Serravalle spa, in quanto ritiene tale deliberazione assembleare nulla o comunque annullabile e per i motivi che seguono:

a) nella relazione del presidente del consiglio di amministrazione al bilancio, risultano le seguenti considerazioni: « — da segnalare che, a seguito di una sentenza del TAR del Lazio 11 marzo 1993, n. 322, conseguente ad un giudizio promosso dal Codacons, con decreto interministeriale dell'8 dicembre 1995, n. 847, sono state rideterminate le tariffe autostradali in vigore dal 15 gennaio 1991 al 31 dicembre 1993. Il provvedimento è stato emanato per tener conto di un incremento delle tariffe, valutato nell'1,25 per cento medio e conseguente all'estensione all'intera rete nazionale del sistema di classificazione dei veicoli di assi/sagoma, incremento non considerato in sede di determinazione delle tariffe in vigore nello stesso periodo (15 gennaio 1991-31 dicembre 1993). Tale provvedimento che per la vostra società non riguarda la tangenziale est (il cui sistema di classificazione veicolare era già stato in precedenza trasformato in assi/sagoma), comporterà, a chi ne farà richiesta documentata, il rimborso di quanto eventualmente pagato in eccedenza, con accredito degli interessi legali decorrenti dal giorno della domanda. Per quanto sopra, in considerazione della complessità delle procedure di rimborso ed anche del sistema di interconnessione, per cui le domande potranno essere rivolte solamente a chi ha rilasciato fattura o ricevuta, non si è ritenuto di creare apposita voce in bilancio ». Va considerato peraltro che qualora alla società fosse richiesto il rimborso di tutte le somme percepite in eccedenza,

essa dovrebbe sopportare costi aggiuntivi per varie centinaia di milioni. La supposta complessità delle procedure di rimborso non esclude affatto che svariate categorie di utenti (basti pensare alle imprese di trasporti) vi possano fare ricorso. Non appare dunque conforme ai principi di chiarezza, di precisione e di prudenza non aver costituito in bilancio alcuna voce al proposito;

b) sempre nella relazione al bilancio alla pagina 26 è contenuto un fugace accenno all'esistenza di contenzioso: « ... si è provveduto, alla luce di quanto previsto dall'articolo 31-bis della legge 216/1995, ad attivare, nel corso del 1995 le procedure per la risoluzione di tutti i contenziosi: alcuni di essi hanno già avuto esito positivo, per un importo globale riconosciuto di lire 16.316 miliardi, mentre si prevede possano concludersi nel 1996 tutti i rimanenti ». Consta che l'ammontare dei contenziosi in corso con le imprese appaltatrici sia di duecentosessanta miliardi di lire. Su una questione di tale rilevanza economica non è stata apposta alcuna voce in bilancio. Questa omissione compromette certamente una corretta informazione sulla gestione sociale e costituisce violazione dei generali principi di chiarezza e precisione;

c) nel bilancio non risultano iscritti i debiti verso il personale per ferie maturate a tutto il 31 dicembre 1995: trattasi anche in questo caso di un importo quanto meno di varie centinaia di milioni di lire; principi contabili prevedono che il costo delle ferie maturate ma non godute sia a carico dell'esercizio in cui sono maturate, anche se siano successivamente godute o pagate. La questione è stata del tutto trascurata sia nel bilancio sia nella relazione degli amministratori. Anche in questo caso si è incorsi in violazione di norme che regolano la redazione del bilancio stesso;

d) non è stato fornito idoneo dettaglio al riguardo delle « spese per consulenze »; pari a lire 1.626.348.959. Qualora tale onere fosse relativo a « progettazione e direzione dei lavori », esso avrebbe dovuto

essere esposto in bilancio come spesa pluriennale da ammortizzare. Inoltre, tenuto anche conto dell'elevato importo di tali spese, per rispetto del dovere di informazione degli azionisti, gli amministratori avrebbero dovuto quanto meno fornire più ampie e rassicuranti documentazioni al riguardo della congruità e della convenienza delle spese così affrontate;

i compensi relativi agli amministratori della società ammontano ad oltre un miliardo —:

quali iniziative intenda assumere per verificare gli elementi suesposti e se intenda prendere iniziative urgenti in merito, alla luce del fatto grave per cui un'amministrazione comunale di un capoluogo di provincia si vede costretta a citare in giudizio una società comunque pubblica per ottenerne l'annullamento del bilancio 1995. (4-05741)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente di essere stato già informato della causa pendente presso il Tribunale di Milano in ordine alla questione concernente l'approvazione del bilancio ordinario 1995 della Società Serravalle per l'autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso.*

L'Ente ha assicurato che non mancherà di seguire con la massima attenzione ogni sviluppo della questione e di fornire, a suo tempo, le notizie del caso.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

TABORELLI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:*

il viadotto collocato nell'ultimo tratto autostradale prima della dogana di Brogeda tra Italia e Svizzera giace in uno stato di abbandono e degrado;

il numero di veicoli circolanti ogni giorno su quel tratto di strada è di circa

ventimila e l'idea che ogni singolo automobilista può farsi della manutenzione autostradale italiana non deve essere certo delle migliori;

gli studi per rimettere in sesto il viadotto risalgono a circa quindici anni fa, ma durante questo tempo nulla è stato fatto, a causa dell'iter burocratico delle pratiche che rimbalzano di ufficio in ufficio dal Ministero dei lavori pubblici, all'Anas e alla società autostradale senza trovare soluzione a causa forse dell'incapacità di determinare di chi siano le competenze per risolvere il problema;

quindici anni fa le autorità elvetiche, rilevate le condizioni di degrado del viadotto, avevano commissionato i primi studi per un intervento di risanamento strutturale. L'approvazione di un progetto di recupero arrivò solo nell'ottobre del 1990 dopo diversi incontri tra delegazioni svizzere e italiane. L'11 luglio 1994 la pratica veniva inviata dalle autorità del cantone Ticino al Ministro dei lavori pubblici per ottenere la definitiva approvazione. Nell'ottobre 1995 il Ministero rispondeva alle autorità svizzere chiedendo una modifica della convenzione e invitava i rappresentanti ticinesi ad una riunione che ebbe svolgimento il 16 gennaio 1996. Da quell'incontro che doveva essere chiarificatore è iniziato invece un periodo di silenzio che ancora non trova risposte;

nell'ottobre 1996 la conferenza permanente delle camere di commercio italiane e svizzere delle zone di frontiera chiedeva l'urgente intervento del Ministero per sanare una situazione ormai insostenibile, che non solo è di totale degrado ma che rischia di risultare pericolosa per la sicurezza a causa della precaria tenuta del ponte;

il concorso della responsabilità nella manutenzione ordinaria e straordinaria tra Italia e Svizzera è stato sancito in un accordo internazionale secondo il quale gli impianti doganali svizzeri, per motivi di opportunità, sarebbero stati costruiti in territorio italiano. La competenza di tale manutenzione dovrebbe essere del Mini-

stero dei lavori pubblici, poiché la competenza della società autostradale territorialmente arriva fino alla frontiera;

un ulteriore peggioramento della situazione potrebbe portare a un blocco dei flussi autostradali con terribili conseguenze per la circolazione e l'economia di confine ed eventuali responsabilità civili e penali potrebbero ricadere sullo Stato italiano —:

se non ritengano che la grave situazione che si trascina ormai da troppo tempo non meriti di trovare finalmente soluzione così da scongiurare danni e conseguenze ben più gravi;

se non intendano intervenire ad avviso dell'interrogante al più presto per risolvere questo problema che rischia non solo di mettere in pericolo quegli automobilisti che ogni giorno percorrono quel tratto di strada ma che rende ridicolo lo Stato italiano di fronte agli occhi delle autorità del confinante Stato svizzero e di tutti coloro che di questa situazione sono venuti e verranno a conoscenza.

(4-10964)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che il viadotto del valico Italo-Svizzero di Brogeda è un'opera realizzata negli anni '70 su committenza della Camera di Commercio di Como e non è classificata come strada statale.*

Pertanto la manutenzione dello stesso non rientra tra le competenze del predetto Ente.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

il tratto A9, in gestione alla società Autostrade spa, dal bivio di Varese alla barriera di Grandate, è uno tra i più onerosi d'Italia, pur non elargendo quei

servizi che per un tratto autostradale con tanto traffico sarebbero necessari;

si è osservato che, del quasi un milione e mezzo di veicoli circolanti su tale tratto autostradale da e per Milano, più dei due terzi è transitato nel 1996 dal casello A9 di Fino Mornasco per evitare l'uscita di Grandate, situata più a nord;

tale scelta si suppone avvenga a causa dell'ingente differenza della quota di pedaggio in vigore tra i due svincoli, che passa dalle ottocento lire di Fino Mornasco alle duemilacinquecento lire di Grandate, a discapito di una maggiore percorrenza autostradale di meno di cinque chilometri;

i veicoli che decidono di utilizzare l'uscita di Fino Mornasco, del resto molto meno costosa, utilizzano poi i percorsi interni degli abitati e le strade provinciali per raggiungere la periferia di Como, creando così grossi problemi di traffico e inquinamento nei paesi presenti su tale tratto —:

se non sia opportuno equiparare il costo del pedaggio dei due caselli, fissando una tariffa media tra le due attuali, così da evitare che l'utilizzo dell'uscita di Fino Mornasco venga privilegiata solo per motivi di costo, e invitando così gli automobilisti diretti a Como a proseguire sul tratto autostradale fino all'uscita di Grandate;

se non sia altrimenti possibile anticipare la barriera autostradale di Grandate in un punto situato tra l'uscita di Lomazzo e quella di Fino, lasciando poi libero da pedaggi il tratto restante di autostrada, così che ogni automobilista scelga l'uscita in base alla destinazione e non all'onerosità del pedaggio. (4-11371)

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

In Italia esistono due sistemi di esazione del pedaggio autostradale: uno è il sistema « chiuso », per cui l'utente ritira il biglietto in entrata per poi consegnarlo in uscita, pagando effettivamente il pedaggio corrispondente al percorso effettuato; l'altro è

quello « aperto », per cui l'utente non ritira il biglietto in entrata e, quindi, paga un importo forfettario ogni volta che passa alla stazione di uscita.

Sull'Autostrada A9 Milano-Laghi — ad alta densità di traffico — per agevolare gli spostamenti a breve raggio, vige il sistema « aperto » (adottato anche alla barriera di Milano Nord della A8 Milano-Varese).

Tuttavia, tale sistema, per effetto della forfetizzazione degli importi da pagare, penalizza delle percorrenze a favore di altre, nel caso specifico i percorsi penalizzati sono quelli tra le barriere e gli svincoli controllati (Como Grandate e Fino Mornasco) e le stazioni ad essi più prossime, mentre risultano favoriti gli scambi tra gli svincoli liberi (Origgio, Saronno, Turate e Lomazzo), sia fra loro che con gli analoghi della A8, così come gli spostamenti fra Como Sud, Como Monte Olimpino e Como Nord.

L'ANAS precisa inoltre che il numero di veicoli transitati sulla A9 non è rilevabile a causa dei vari svincoli a transito libero; i dati disponibili, derivanti dalle stazioni controllate, indicano che nel 1996 sono mediamente transitati a Fino Mornasco (in direzione Sud) 6.253 veicoli al giorno, e a Como Grandate 35.348 (a Milano Nord 89.570).

Dal confronto fra questo dato e la media relativa all'intera rete gestita dalla Società Autostrade (12.360 veicoli/giorno), risulta che Fino Mornasco è una stazione a traffico non elevato, a differenza della successiva barriera di Como Grandate, pertanto lo svincolo di Fino Mornasco non sembra essere privilegiato dagli utenti.

Infine, il predetto Ente riferisce che la parificazione dei pedaggi delle località sopraindicate e lo spostamento della barriera di Como Grandate (tra Fino Mornasco e Lomazzo) proposti dall'interrogante, solleciterebbero eventualmente i veicoli ad entrare o uscire dall'autostrada ad una distanza maggiore da Como, dato che lo svincolo di Lomazzo — presso il quale si transita senza pagare il pedaggio — si trova a soli Km. 4,5 da Fino Mornasco.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargonè.

TARADASH, CENTO e VITO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dell'ambiente, per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere — premesso che:

a Teramo, l'antica Interamnia, città fra due fiumi, da dieci anni si susseguono progetti, identici nella sostanza e tesi a realizzare nell'alveo del fiume Tordino una strada a scorrimento veloce, variante alla strada statale n. 80, cosiddetto lotto Zero;

ad una prima approvazione del progetto lotto Zero nel 1986 da parte del consiglio comunale di Teramo, risultata vana data l'incompetenza dell'organo a deliberare un provvedimento riguardante un'opera statale, ha fatto seguito nel 1988 la pubblicazione, nel Bollettino ufficiale della regione Abruzzo, dell'intesa raggiunta tra Stato e regione, per permettere la realizzazione di un asse stradale, di poco modificato rispetto al precedente progetto, macroscopicamente deturpante l'area fluviale vincolata a conservazione integrale, con numerosi attraversamenti del corso d'acqua, terrapieni, svincoli e piloni;

i lavori di costruzione del lotto Zero, iniziati nell'aprile del 1990, subito sospesi con provvedimento del magistrato ordinario e interrotti nel giugno successivo in forza dell'atto del Ministro per i beni culturali e ambientali, preceduto dai pressanti inviti del commissario dell'ambiente delle Comunità europee e del Ministro dell'ambiente, sono stati definitivamente fermati nell'ottobre 1990 dal decreto del Ministro dei lavori pubblici, di rifiuto dell'approvazione del contratto d'appalto per la realizzazione dell'asse stradale, per giunta stipulato, in esito a licitazione, al prezzo di lire 25 miliardi e 550 milioni, qualche giorno dopo il provvedimento del Ministro per i beni culturali;

in conseguenza del verificarsi di tali avvenimenti, il consiglio comunale di Teramo, il 28 dicembre 1991, con una maggioranza trasversale e risicata, ha ritenuto

di approvare il terzo progetto di lotto Zero, caratterizzato da una galleria di metri 1.700 in zona idrogeologicamente instabile, ma l'iter amministrativo previsto dalle norme del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, per la definitiva approvazione, non si è mai concluso;

agli inizi del 1996 l'Anas ha ridotto innanzi al Tar Abruzzo una nota del compartimento di L'Aquila, prot. 1842/585 richiamata nella sentenza 179 del 1995, relativa ad un ricorso di Italia Nostra, in cui è esplicito il venir meno della determinazione a realizzare l'asse stradale, come da « verbale di constatazione e di chiusura dei lavori », redatto « in contraddittorio » con l'aggiudicatario;

il raggruppamento d'impresa, Sparaco (Roma) - Comil (Catania), aggiudicatario della licitazione, intanto, ha visto accolto il proprio ricorso in appello con sentenza del maggio 1995 della IV sezione del Consiglio di Stato, dove sono stati rilevati vizi formali contenuti nei provvedimenti interdittivi e di annullamento adottati, a suo tempo, dai ministri competenti contro la realizzazione del lotto Zero;

il sindaco di Teramo, nonostante la sentenza del Consiglio di Stato non riguardasse minimamente l'ente locale, sulla base di una delibera di giunta adottata con quattro componenti assenti su nove — attualmente sottoposta ad indagine avviata dal procuratore regionale della Corte dei conti abruzzese per incompetenza assoluta di spesa — ha affidato un nuovo incarico di progetto di massima del lotto Zero al medesimo autore delle precedenti tre ipotesi varie di fondovalle bocciate dagli organi ministeriali;

sempre il sindaco si è impegnato nella spasmodica ricerca di una « maggioranza trasversale », date le forti voci di dissenso emerse nella stessa compagine, ed ha ottenuto il debole risultato di veder approvato a stretta misura il tracciato dell'asse stradale in consiglio il 16 luglio 1996, a fronte di numerosi abbandoni d'aula e di voti contrari; la delibera è stata però sospesa dal comitato regionale di controllo e

le controdeduzioni presentate dalla giunta municipale sono state respinte dalla maggioranza assoluta del consiglio comunale di Teramo il 30 settembre scorso;

la giunta municipale ha, anche, affidato l'incarico di consulenza geologica per le zone a sud del centro cittadino, interessate dall'ultimo progetto di massima del lotto Zero, all'autore di precedenti studi annessi al piano regolatore generale della città, professor Bernardino Gentili;

il rapporto finale geomorfologico, acquisito al protocollo del comune di Teramo il 4 dicembre 1995, contiene in conclusione gravi considerazioni inerenti al « rischio idrogeologico elevato/molto elevato » connesso alla realizzazione del lotto Zero, in considerazione dei fenomeni di piena censiti a più riprese negli ultimi settant'anni e in particolare nel 1928, nel 1951 e nel 1992 proprio del fiume Tordino, dentro il cui alveo e stretto fondovalle andrebbe ad insistere la strada nella sua lunghezza di oltre 5 km;

in particolare, nell'ultima pagina del rapporto sopra richiamato si legge di un « effetto diga » favorito dalla riduzione o modifica delle sezioni di deflusso dell'alveo, causato dalla allocazione di manufatti, piloni, rilevati, svincoli « con conseguente esondazione a monte e successiva, probabile, intensa erosione a valle », e che « tali processi metterebbero in serio pericolo, oltre alla stabilità dell'opera in parole e/o di altri manufatti, soprattutto l'incolumità degli utenti »;

il tracciato di massima del lotto Zero approvato per la quarta volta è del tutto simile al primo, in quanto è previsto un passaggio obbligato sotto le arcate dello storico ponte di Porta romana della strada statale n. 81, e addirittura, di forarne il muro andatore, scorrendo, quindi, a pochissimi metri dal pelo dell'acqua del fiume; il progettista stesso, nella propria relazione a corredo del progetto di massima, afferma, alla pagina 8, che il traffico da e per il comune limitrofo di Torricella Sicura è « quantitativamente non molto influente » e, alla pagina 9, che « non

avranno infatti convenienza a percorrere detto ramo gli utenti in transito per Teramo e quelli con destinazione Teramo-centro. Il limite di convenienza dei singoli utenti ad utilizzare l'interscambio risulterà condizionato dall'ubicazione dello svincolo intermedio », e ancora, dopo poche righe, proprio a proposito di svincoli intermedi, esplicita che « non sono compresi nell'attuale preventivo di spesa, quindi nel progetto »;

il lotto Zero non è previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale, non essendo risolto lo studio del futuro assetto urbanistico di Teramo e, quindi, non soddisfa la domanda posta dalla mobilità cittadina, ma si appalesa essere unicamente rispondente alle private mire speculative appuntate su terreni e colline circostanti gli alvei dei fiumi Tordino e Vezzo;

le più prestigiose associazioni ambientaliste quali Italia Nostra, WWF, Legambiente, LIPU hanno sollevato numerosi vizi di legittimità gravanti sulla procedura di approvazione dei precedenti progetti di lotto Zero con ricorsi ed interventi *ad adiuvandum*, alcuni dei quali sono ancora pendenti presso il Tar Abruzzo;

anche numerose assemblee condominiali hanno recentemente espresso e continuano in questi giorni ad esprimere « ferma critica che prelude a dure opposizioni alla realizzazione della strada a scorrimento veloce meglio conosciuta come lotto Zero » e, quindi, contro la previsione viaria che andrebbe a passare a cinque metri dalle abitazioni poste nella fascia esterna del centro storico, determinando assurdi e combattuti espropri dei giardini di pertinenza;

il lotto Zero ormai rappresenta unicamente, nel dibattito politico cittadino, le volontà tese al consociativismo e alla dilapidazione dei fondi pubblici per soddisfare privati interessi anche legati alla gestione finanziaria dello stanziamento sempre più evidenti, visti oltretutto i risultati di rilevamenti effettuati sui flussi di traffico, in occasione di un'iniziativa pubblica

svolta nello scorso mese di marzo e verificati attraverso il riscontro delle targhe delle vetture in entrata e in uscita da Teramo, i quali hanno svelato l'inutilità di quella strada ai fini della soluzione del problema della mobilità cittadina —:

se siano a conoscenza di quanto contenuto nella relazione geologica del professor Gentili, in cui vengono dettagliati i rischi connessi ad esondazioni già evidenziati sia dalla carta della potenzialità d'uso del territorio, sia dallo studio compiuto dal servizio geologico sulla zona e richiamato nel documento del ministero dell'ambiente del 4 agosto 1993, prot. 5959/VIA/R. 15, a firma del direttore generale, architetto Costanza Pera;

se risponda al vero che i funzionari del compartimento Anas dell'Aquila concorderebbero con il quarto tracciato di fondovalle predisposto dall'ingegner Vitali, i cui lavori a base d'asta vengono presuntivamente calcolati in lire trentaquattro miliardi e cinquecento milioni, con la realizzazione in momenti successivi degli svincoli intermedi, gravanti anch'essi sulle aree fluviali protette del Tordino e del Vezzola, per una spesa prevista ulteriore di lire sette miliardi e, rilevata l'eventuale irresponsabilità nel comportamento, quali provvedimenti disciplinari intendano adottare nei loro confronti;

se risponda al vero che l'aggiudicatario della licitazione, grazie all'insolito ribasso del 18,15 per cento, abbia ottenuto il riaffidamento dei lavori e quali siano le motivazioni per cui non si sia proceduto alla risoluzione del contratto assumendo gli oneri conseguenti, ma evitando una situazione, in fase di aggravamento, di maggiore esborso per l'ente, tale che l'aggiudicatario, stante le dichiarazioni dei funzionari del compartimento Anas di L'Aquila, avrebbe chiesto sei miliardi di lire a titolo di risarcimento;

se siano a conoscenza di quanto contenuto nella relazione generale dell'ingegner Vitali e, in particolare, di quanto affermato a pagina 5: « poiché sul menzionato pianoro esistono ancora probabili

ritrovamenti archeologici, si curerà, con metodologie da concordare con la Soprintendenza, che le fondazioni del viadotto non ricadano su qualche reperto », e come valutino la possibilità di far passare una strada sopra una necropoli che, secondo lo stesso progettista, verrebbe protetta dall'ombra delle campate;

se non ritengano di dover intervenire tempestivamente, constatato l'accertamento disposto dal direttore generale del ministero per i beni culturali e ambientali, dottor Giuseppe Proietti, con atti interdittivi e di annullamento, esenti dai vizi formali rilevati dal Consiglio di Stato in quelli precedentemente assunti nei confronti del secondo progetto di lotto Zero, in via preventiva, sia per assicurare con tutta efficacia la tutela dei valori culturali e ambientali dell'area fluviale del Tordino, sia per evitare inutili perdite di tempo da parte delle amministrazioni e dell'imprenditoria locali, obnubilate dal miraggio del finanziamento pubblico, che ingenerano disorientamento nella cittadinanza;

se, responsabilmente accantonata in via definitiva una scelta varia che metterebbe a rischio la vita dei cittadini, oltre a non risolvere il problema del traffico e a fare scempio dei polmoni di verde rimasti a Teramo e costituiti dai due fiumi, non ritengano di dover utilizzare la somma disponibile per progettare e realizzare una tangenziale, comprensiva dei requisiti di sicurezza di cui è carente invece il lotto Zero, posta a nord-est della città, di vera utilità pubblica per il collegamento delle zone di espansione, dove abita la stragrande maggioranza dei residenti, con l'ospedale civile, la nuova sede universitaria, la Teramo-Ascoli, la Teramo-Mare, l'autostrada Teramo-L'Aquila-Roma;

se non ritengano di dover attivare procedure preventive concernenti la protezione civile, in riferimento ai limiti di edificazione previsti in zona sismica.

(4-04484)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione indicata in oggetto, sulla base di quanto*

comunicato dall'ANAS e dalla Prefettura di Teramo, si forniscono gli elementi informativi in ordine alla progettata costruzione della strada statale a scorrimento veloce, variante alla S.S. n. 80.

Detta variante, denominata « lotto zero » perché naturale prosecuzione della nuova sede stradale Teramo-Mare, era costituita da quattro lotti, di cui il primo iniziava nella periferia orientale della città, in località Cartecchio.

Il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 136/1984, ne approvava il progetto di massima e, successivamente, con delibera n. 131/1986 il progetto esecutivo.

Sulla base di tali atti, l'A.N.A.S. provvide ad espletare la gara di appalto, affidando i relativi lavori all'impresa Sparaco Spartaco con contratto n. 20169 del 12 giugno 1990.

I lavori di costruzione del c.d. « lotto zero », iniziati nell'aprile 1990, vennero interrotti con provvedimento assunto dal Ministro dei Beni Culturali ed Ambientali il 10 giugno dello stesso anno; con decreto n. 2399 del 12 ottobre 1990 il Ministro pro tempore dei LL.PP. non dava corso all'approvazione del contratto di appalto.

Il Consiglio di Stato — investito da ultimo della controversia che ne è scaturita — con sentenza n. 350 del 24 maggio 1995 ha annullato detti atti restituendo piena efficacia al contratto di appalto.

Con nota n. 30805 del 10 agosto 1995 il Compartimento Regionale dell'ANAS ha informato di tale situazione il Comune di Teramo, invitandolo a confermare, o meno, la validità del tracciato stradale, formulando eventuali osservazioni delle quali poter tenere conto per la ripresa dei lavori o per la riprogettazione dell'opera.

La sentenza del Consiglio di Stato — che di fatto ha confermato l'affidamento delle opere in appalto al Raggruppamento di Imprese guidato dalla Ditta Sparaco Spartaco — ha riaperto la discussione in città, sia sulla effettiva utilità dell'opera che sulla compatibilità del tracciato con le esigenze di tutela paesaggistica ed ambientale.

L'Amministrazione Comunale — sulla base di un orientamento unanime, espresso dalla Commissione Consiliare ai LL.PP. —

ha deciso di proporre al Consiglio un'ipotesi di variante al vecchio progetto, con l'obiettivo di renderlo meglio compatibile con i richiamati valori di tutela ambientale, conservandone la funzionalità.

Nonostante le difficoltà subito insorte, la collaborazione tra l'Ufficio Tecnico del Comune, il progettista incaricato e l'ANAS ha reso possibile la formulazione di una ipotesi di tracciato conforme a tutti i vincoli presenti per meglio individuarla; in prosieguo, tale ipotesi progettuale verrà denominata « variante sud ». Essa trae origine dall'idea di liberare — per quanto possibile — l'ambito fluviale collocando l'arteria stradale sulle pendici collinari poste in destra idrografica, ed è la risultante di una pluralità di tracciati studiati e valutati dall'Ufficio Tecnico Comunale, dal progettista incaricato e dall'ANAS.

L'analisi degli aspetti di ordine geologico è stata affidata con formale incarico al Prof. Bernardino Gentili, docente di Geomorfologia all'Università di Camerino.

Pur essendo stata rispettata la linea generale di revisione sopra ricordata, problemi di varia natura riscontrati in sede di approfondimento delle varie ipotesi hanno escluso, comunque, la possibilità di sviluppare il tracciato sulle pendici collinari site in destra idrografica, limitatamente al tratto viario antistante la contrada Mezzanotte.

L'ipotesi progettuale definitiva veniva approvata in Consiglio Comunale e recepita dall'ANAS con invito a redigere il progetto definitivo.

Il progetto approvato avrà un costo di lire 68.304.610.000= a fronte dei 50.000.000.000 di lire, necessari per il progetto originario.

Si ritiene utile fornire, qui di seguito, maggiori ragguagli circa le caratteristiche del tracciato prescelto (« variante sud »).

Nel tratto iniziale, in località Cona, il nuovo tracciato coincide con quello originario (« lotto zero »); se ne differenzia soltanto nello svincolo iniziale che risulta notevolmente modificato, onde assicurare continuità tra l'attuale sede della strada statale e la nuova arteria.

Proseguendo, il tracciato scavalca Via Cavalieri di Vittorio Veneto e quindi, con un unico viadotto, il torrente Messato ed il fiume Tordino giunto sulla sponda destra del fiume attraversa uno sperone di terreno con una galleria artificiale di modesto impatto ambientale (circa 60 ml), sviluppandosi poi con andamento parallelo alle curve di livello ed al fiume, sulle pendici collinari.

In prosecuzione, avvicinandosi alla località Mezzanotte, il tracciato degrada verso il fiume, tagliando le pendici collinari in trincea, anche mediante due gallerie artificiali, rispettivamente, di 120 e di 180 ml; attraversa per la seconda volta il Tordino e, attestandosi in sponda sinistra, sottopassa il ponte di Porta Romana.

Tale sottopasso — a differenza di quanto forse previsto nel progetto originario che lo collocava tra le arcate esistenti — sarà realizzato mediante perforazione del muro adattore, quindi mediante una nuova luce.

Il tracciato, che si sviluppa in sponda sinistra, nello spazio compreso tra la circonvallazione Spalato e il fiume, ha dato luogo a due possibili alternative:

la prima (prevista in progetto) vede il tracciato dell'arteria proseguire il suo sviluppo in sponda sinistra, avvicinandosi ad alcune case, pur rimanendo a quote inferiori; onde diminuire al massimo il disagio dei residenti (per inquinamento da fumi e rumori) è possibile costruire una galleria artificiale ricoperta di terreno sistemato a verde che nasconda completamente alla vista l'infrastruttura; più a valle il tracciato attraversa di nuovo il fiume per mettersi in galleria;

la seconda — richiesta dal Consiglio Comunale in sede di adozione della citata deliberazione ed accolta dall'ANAS, prevede un nuovo attraversamento del fiume, l'ubicazione in area lontana dalle abitazioni, l'attraversamento del pianoro circostante e, in destra idrografica, fino all'imbocco della galleria.

A questo punto i tracciati tornano a coincidere; la galleria si sviluppa in curva per una lunghezza di circa 340 ml, ed è localizzata nella sponda opposta alla fascia

urbana, compresa tra la Chiesa di S. Giuseppe e quella della Madonna del Carmine.

Al termine della galleria il tracciato si sviluppa a mezza costa, parzialmente in viadotto, fino al « ponte a catena », prosegue in adiacenza alla strada comunale lungo la quale è localizzato l'impianto inceneritore fino al deposito Agas, oltre il quale è previsto il quarto attraversamento del fiume Tordino e l'allacciamento all'Autostrada A24 (Teramo-Roma).

La realizzazione dell'arteria viaria sopra indicata consentirà di dotare la città di una tangenziale che, senza soluzione di continuità, costituirà via preferenziale per il traffico di attraversamento; dotandola di un paio di « bretelle » con la rete stradale cittadina, essa risulterà anche molto utile per il traffico di adduzione all'area urbana.

Di conseguenza sarà destinata ad uso urbano la traversa interna della strada statale esistente, sulla quale — nell'ambito del redigendo piano urbano del traffico — potranno eventualmente ricavarsi corsie preferenziali per gli automezzi di pubblico trasporto, piste ciclabili ed itinerari pedoni.

Poiché è possibile la realizzazione di due svincoli intermedi — previsti in progetto ma non finanziati — dislocati in corrispondenza del ponte di Porta Romana e del « ponte a catena », l'arteria assumerà pure la funzione di circonvallazione contribuendo al decongestionamento del traffico cittadino. Anzi, tale funzione sarà accentuata con la realizzazione delle opere di costruzione (già in corso) della strada a servizio della nuova sede universitaria che — opportunamente prolungata fino allo svincolo auto stradale di Cartecchio — raccoglierà il traffico dei nuovi quartieri residenziali di Coste Santagostino, Colleparco e Villa Mosca.

Obiettivo dell'Amministrazione comunale è, infine, la creazione di un parcheggio in corrispondenza dello svincolo di Porta Romana che renda ancor più incisiva la funzione dell'arteria, in previsione di una più estesa pedonalizzazione del centro storico.

Nel merito dei rilievi di ordine tecnico è stato precisato che la nuova soluzione progettuale — rispetto a quella originaria — prescinde completamente dall'occupazione dell'alveo fluviale, con strutture in rilevato, riduce di molto il numero di attraversamenti e quindi l'alterazione del regime idraulico del fiume Tordino.

Circa i rischi derivanti dall'«effetto diga», paventati dallo stesso Prof. Gentili, geologo incaricato dal Comune, è stato accertato che essi non sono riferibili al tracciato da ultimo elaborato, nel cui contesto sono state adottate soluzioni idonee ad ovviare a tale inconveniente come puntualizzato dallo stesso docente in apposita dichiarazione da lui sottoscritta il 20 settembre 1996.

Riguardo ai probabili ritrovamenti di siti archeologici, è stato evidenziato che la zona è soggetta a vincolo della Soprintendenza alle Antichità e che questa dovrà rilasciare il relativo nulla osta dopo aver concordato le opportune metodologie degli scavi per la salvaguardia degli eventuali reperti.

Si ricorda, infine, che la problematica connessa alla realizzanda opera è stata oggetto di recente di un convegno di studio, organizzato dal Comune di Teramo, al quale hanno partecipato docenti universitari ed esperti. È stato dimostrato che, attraverso la costruzione della progettata strada (nonché degli svincoli di collegamento e del parcheggio sopraccitati) si avrebbe un drenaggio del traffico dalla S.S. n. 80 su quella di variante, valutabile intorno al 68% del flusso totale ed una forte diminuzione della congestione del traffico cittadino nonché un consistente abbattimento dell'attuale alto livello di inquinamento acustico ed atmosferico in tutta l'area urbana attraversata dalla S.S. n. 80.

Il dr. Giuseppe Gisotti, del Servizio Geologico Nazionale, ha posto, inoltre, a confronto, dal punto di vista della pericolosità geologica, il progetto del «lotto zero» con quello della «variante sud», evidenziando come l'ultimo tracciato — non interessando più, se non in piccolissima parte, la piana alluvionale e a rischio di esondazione — costituisca un netto miglioramento del progetto origina-

rio, relativamente all'interferenza dell'arteria con la dinamica fluviale.

Il Compartimento ANAS dell'Aquila è in attesa dei singoli nullaosta dei vari Enti di competenza territoriale, indispensabili per l'avviamento dell'iter procedurale di propria pertinenza al fine di una celere realizzazione dell'opera in questione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

in questi giorni si registrano sulla superstrada Cassino-Formia, nel tratto compreso tra San Giorgio ed Esperia, interminabili code, con gravissimi disagi per gli automobilisti, a causa dei lavori di consolidamento del ponte sul fiume Liri a San Giorgio e per il rifacimento del manto stradale in territorio del comune di Esperia;

in determinate ore il traffico è in gran parte diretto verso una sola direzione, per cui, mentre da un lato si creano file chilometriche, dall'altro non vi sono mezzi che attendono il segnale dell'impianto semaforico —:

se intenda intervenire presso l'Anas al fine di risolvere il problema;

se non sia opportuno eliminare nelle ore di punta gli impianti semaforici e far controllare il traffico da personale incaricato per rendere scorrevole il flusso veicolare. (4-11199)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade fa presente che i lavori di risanamento delle strutture del Ponte sul fiume «Liri» al Km. 8+100 della SS. n. 630 «Ausonia» sono stati completati e dal 27 giugno scorso è stato ripristinato il traffico su entrambe le corsie di marcia.*

Inoltre, per quanto attiene il rifacimento dei giunti sui viadotti ai Km. 12+500 e ai Km. 13+000 sempre della stessa Statale,

l'ANAS precisa che i relativi lavori sono in via di completamento e che le attuali fasi di lavoro consentono lo svolgimento del traffico veicolare senza particolari rallentamenti.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

dal 1990 esiste un progetto di una variante dell'attuale strada statale n. 11 Milano-Brescia, ingolfata dal traffico;

il progetto prevede che la statale n. 11 venga costruita più a nord di quella esistente in provincia di Bergamo, attraversando i comuni di Calcio, Antegnate, Fara Olivana, Fornovo, passando a nord di Caravaggio e a sud di Treviglio;

sullo stesso tracciato si colloca anche la realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità;

in provincia di Brescia sono già stati aperti alcuni cantieri e qualche lotto della nuova strada è pronto;

in provincia di Milano l'Anas ha stanziato cento miliardi di lire per il lotto Segrate-Melzo-Treviglio;

per il lotto bergamasco da Treviglio a Calcio, che attraversa tutta la Bassa bergamasca, non esistono al momento attuale finanziamenti e sulla sua attuazione non si hanno più notizie ormai da diverso tempo —:

quando si intendano stanziare i fondi per il lotto Treviglio-Calcio e quando si ritenga sarà possibile attuarlo, considerato anche che, se il lotto Treviglio-Milano migliorerà, la viabilità verso il capoluogo regionale per i centri vicini alla sponda dell'Adda non potrà certo risolvere i notevoli problemi di viabilità della Bassa bergamasca, che pesano molto sullo sviluppo di tutta l'economia della zona. (4-10751)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente che il progetto preliminare relativo all'ammodernamento della SS. 11 tratto « Treviglio-Urago d'Oglio », resta in attesa delle determinazioni della Regione Lombardia, in quanto legato all'approvazione dell'alta velocità sulla linea ferroviaria « Milano-Verona-Venezia ».*

La regione è infatti orientata verso una progettazione integrata strada-ferrovia, della quale si farà carico in collaborazione con la TAV.

Soltanto una volta definito il progetto preliminare si potranno stimare finanziamenti necessari.

Per quanto riguarda il tratto stradale « Urago d'Oglio-Brescia », l'ANAS ha riferito che a causa del fallimento dell'Impresa SIR, aggiudicataria dei lavori relativi al I Lotto, è in corso la procedura di rescissione del contratto, per cui si dovrà procedere all'elaborazione del progetto di completamento e all'appalto dei restanti lavori a nuova Impresa. Relativamente al II Lotto, i lavori contrattuali sono già terminati e restano ora da eseguire le opere complementari.

L'Ente precisa che il tratto stradale « Milano Tangenziale Est-Segrate » è in corso di realizzazione ad opera della Soc. Serravalle, mentre quello di « Segrate-Melzo », è stato inserito nel Piano Triennale ANAS 1997/99.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

TURRONI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della difesa e per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

a Trieste, all'interno del parco pubblico di San Giovanni oltre il Muro è in corso di realizzazione, in un'area inedita, una nuova caserma dei carabinieri;

San Giovanni oltre il Muro rappresenta secondo i propositi dell'Amministrazione comunale il monumento alla nuova Trieste della convivenza;

il progetto della fondazione Benetton riconosce che solo sulla salvaguardia rigorosa dell'identità storica di « luogo della psichiatria » si può costruire una valorizzazione di San Giovanni e il suo parco autentica e duratura;

in questo prezioso spazio vitale, di notevole pregio ambientale, che appartiene non solo all'omonimo rione ma all'intera comunità cittadina, un progetto assurdo inserisce un corpo estraneo e incoerente con il tessuto storico dell'insediamento e ne manomette l'organizzazione e i caratteri ambientali, territoriali e paesistici;

il San Giovanni fu il grande innovativo « Asilo per alienati », il « Magnifico frenocomio civico » di Trieste voluto da Luigi Canestrini e costruito da Ludovico Braidotti all'inizio del novecento;

l'ospedale psichiatrico che venne smontato dalla fertile sperimentazione coordinata da Franco Basaglia negli anni settanta e che pareva a fine secolo avviato a compiere la sua trasformazione in un luogo di vita molteplice, in un laboratorio commisto di scienze, arti e mestieri, torna al disordine attraverso l'incomprensibile costruzione di questi nuovi incongrui volumi;

la caserma contrasta con il progetto di rivitalizzazione e definitiva riqualificazione ad alto livello dell'area; è opportuno ricordare che nello stesso quartiere esistono inutilizzati numerosi edifici all'interno dei quali le attività della caserma dei carabinieri e della connessa foresteria avrebbero potuto trovare migliore e più consona collocazione;

nel giardino, nel quale l'edificio viene collocato, sono presenti ottantasei specie vegetali che costituiscono un biotopo di straordinario interesse; il parco riceve dalla nuova costruzione, dalle aree pavimentate, dagli accessi e dal traffico da essa generato, una ferita gravissima —:

se non ritengano di dover abbandonare un progetto tanto volgare e inaccettabile, utilizzando invece del progettato nuovo edificio un edificio esistente;

se non ritenga il Ministro per i beni culturali, che ha mostrato di apprezzare il progetto della fondazione Benetton, di dover impedire una edificazione che è totalmente estranea con il progetto medesimo ma soprattutto con i valori storici, culturali, ambientali e della memoria storica dell'ex opere pubbliche;

se non ritengano di dovere rispettare maggiormente i progetti ed i propositi delle comunità locali quando essi sono così qualificati, tanto da poter rappresentare un'esperienza pilota da estendere agli altri ex ospedali psichiatrici che in tutta Italia sono in attesa di un riuso;

se non ritengano, infine, di dover valutare positivamente le richieste dei cittadini, delle associazioni ambientaliste, della fondazione Benetton, di esponenti della cultura e del mondo accademico e dello stesso consiglio comunale nel senso di bloccare l'opera e di prevederne in ogni caso la collocazione in un sito più consono anche alle esigenze di mobilità degli stessi carabinieri. (4-12248)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto, si risponde alla luce delle notizie fornite dal Provveditorato alle OO.PP. per il Friuli Venezia Giulia.

In data 6.12.1985 a seguito di sopralluogo effettuato dall'Ing. Capo dell'ufficio del Genio Civile di Trieste unitamente al Comandante Provinciale dei Carabinieri pro tempore è stato redatto un verbale dal quale è risultata l'idoneità dell'area individuata per la costruzione della Stazione dei Carabinieri nel Quartiere di S. Giovanni in Trieste.

Tale area inizialmente destinata dal Piano Regolatore Comunale all'Unità Sanitaria Locale n. 1 triestina, è stata da quest'ultima valutata favorevolmente con nota del 28.04.87.

Successivamente in data 25.05.90 il Comune di Trieste ha dichiarato che l'area di cui trattasi è ubicata in zona per servizi e attrezzature, di interesse generale tra cui la Difesa e Pubblica Sicurezza.

Pertanto, essendo la caserma equiparata alla Difesa Militare, in data 26.09.89 il

Comitato Misto Paritetico, composto da Organi dello Stato e della Regione Autonoma, ha espresso parere favorevole al progetto in questione.

Con Decreto Provveditoriale n. 5818 dell'11.10.91 è stato approvato il progetto esecutivo di detta opera per l'importo complessivo di Lire 3.607.601.000, confermando l'esecuzione, in concessione alla EdilPro S.p.A. ora Servizi Tecnici S.p.A di Roma, dei relativi lavori.

Il Comune di Trieste con nota del 6.8.1992, a seguito del nulla osta concesso per l'area in data 18.9.89, ha precisato che nella zona non sussistono vincoli né di natura ambientale-paesaggistica né idrologica-forestale.

È stato inoltre riferito che l'area prescelta come specificato dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia con nota 20.02.1992, ricade in zona di verde urbano che non può essere considerata bosco ai sensi della legge n. 431/91.

La Concessionaria dell'opera, a seguito di gara esperita ha affidato i lavori all'Impresa Marin di Remanzacco che, in data 30.07.92 ha iniziato gli stessi procedendo all'abbattimento di alcuni alberi a basso fusto.

Tale ditta è stata poi dichiarata fallita dal Tribunale di Udine con sentenza n. 3851 del 7.11.1992.

Di conseguenza la Società Concessionaria con nota del 20.09.1994 ha comunicato al Provveditorato OO.PP. di Trieste, di aver risolto il negozio giuridico con la fallita Impresa Marini.

Successivamente con D.P. n. 7741 dd. 14.09.1995 è stato approvato il progetto esecutivo dei lavori di cui trattasi nell'importo complessivo di Lire 4.000.000.000 dichiarando gli stessi urgenti ed indifferibili.

In data 27.8.1996 la Servizi Tecnici S.p.A. ha comunicato di aver affidato i lavori all'Impresa CAEC di Comiso (RG) che in data 8.4.1997 ha dato inizio ai lavori con opere di sbancamento.

Il Provveditorato stesso comunica che attualmente è in corso il pagamento dell'anticipazione contrattuale e del 1° Stato di

Avanzamento Lavori corrispondente a circa il 15% dei lavori.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bagnone.

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

l'area della Valle dei Calanchi presenta caratteri geomorfologici di particolare interesse e costituisce una sorta di laboratorio ambientale caratterizzato da rapidissime trasformazioni naturali, nelle quali l'uomo si è inserito con un peso sempre crescente;

l'abitato di Civita si è fortemente ridotto nel tempo a causa dei crolli determinati dall'erosione molto forte nelle argille sottostanti al tufo e anche da numerosi terremoti, che si sono susseguiti nel tempo. Anche l'accesso al paese si è fortemente modificato con il progressivo abbassamento della sella che unisce Civita a Bagnoregio, e anche l'attuale ponte si trova ad una quota più bassa di quello che esisteva prima della guerra. Oggi la stabilità stessa del ponte è messa in discussione dall'erosione, che mina in maniera preoccupante uno dei piloni;

gli ultimi eventi catastrofici intorno all'abitato di Civita si sono localizzati prevalentemente lungo il settore settentrionale e sono consistiti in una frana di notevole entità nel settembre del 1993, che si è approfondita con un ulteriore smottamento nel dicembre del 1996. Quest'ultimo episodio ha avuto una rilevanza maggiore del precedente, che pure era stato assai più catastrofico, sia sulla stampa che per gli organi preposti alla difesa del suolo (genio civile e protezione civile), probabilmente perché lo smottamento ha sepolto una ruspa, che si trovava proprio alla base della vallecchia prodotta dalla frana del 1993. Le ricognizioni del genio civile e della Commissione grandi rischi, oltre ad aver constatato l'ampiezza dei fenomeni erosivi intorno alla rupe, hanno messo in luce

anche le cattive condizioni del ponte, che a più di trent'anni dalla costruzione non ha mai avuto alcuna manutenzione e ne hanno consigliato una parziale chiusura, rimandando qualsiasi decisione ad un collaudo con le prove di carico da farsi al più presto. Il collaudo è stato fatto ai primi di marzo e si è in attesa dei risultati ufficiali;

intorno a Civita di Bagnoregio sono stati fatti negli ultimi anni parecchi interventi finalizzati al rallentamento dell'erosione e al consolidamento di un'area tutta fortemente a rischio, altri sono in via di realizzazione;

sono state costruite briglie di fondo-valle in cemento con lo scopo di rallentare la corsa e quindi la potenza erosiva del Rio Lubriano, ad opera del genio civile a partire dal 1948. Queste opere riprendono altre opere di natura analoga realizzate in muratura a metà del secolo scorso da Pio IX;

sono state fatte opere di consolidamento della sella tra Bagnoregio e Civita al di sotto del ponte eseguite in due tempi successivi con due finanziamenti di due miliardi prima e di un miliardo poi ad opera della protezione civile; l'opera di consolidamento ha comportato l'eliminazione della vegetazione formata prevalentemente da ginestre e poi una serie di opere con l'uso di materiali di riporto, coperti in seguito da una rete in materiale sintetico, che avrebbe dovuto favorire la ripresa della vegetazione. La vegetazione invece non è ricresciuta, la rete si è rotta in molti punti e i materiali sono scivolati in basso. La situazione è oggi peggiore di quanto non fosse all'inizio dei lavori, anche a causa delle trasformazioni prodotte per sistemare a parcheggio parte dell'area sotto il ponte;

altri interventi hanno riguardato la sistemazione della sentieristica nella valle dei Calanchi ad opera del Consorzio Teverina con finanziamento di circa ottocento milioni nell'ambito di un obiettivo 5 b dell'Unione europea. Il progetto è stato in molti casi realizzato con scarsa attenzione alle esigenze degli abituali fruitori e

alle esigenze dell'ambiente (i sentieri alla base della rupe subito prima e subito dopo la galleria sono stati allargati strappando la vegetazione ed eliminando detriti alla base della rupe sui quali la vegetazione cresceva, cosa che ha provocato una serie di piccoli ma preoccupanti smottamenti);

nell'ambito dell'operazione sentieri è stata inoltre costruita una strada vera e propria, il cui tracciato insiste in una proprietà privata, che non sembra sia stata mai espropriata. Per la realizzazione della strada, che precedentemente non esisteva neanche in forma di sentiero, non pare essere stata mai chiesta alcuna autorizzazione. La costruzione della strada ha richiesto il taglio di alcuni alberi e un'opera di sbancamento assai consistente di un terreno argilloso particolarmente cedevole, che ha imposto successivamente un lavoro di « rinaturazione » imponente (costruzione di grigliati di pali, riempiti di terra e ricoperti da teloni, sui quali è stata imposta nuova vegetazione). A distanza di un anno dalla conclusione dei lavori gran parte della strada non esiste più, molti dei manufatti prodotti sono stati trascinati a valle e l'erosione, in questo caso prodotta dall'azione antropica, avanza pericolosamente in una zona dove la fragilità dell'ambiente avrebbe dovuto indurre ad operare con grande prudenza;

un'ulteriore opera riguarda il consolidamento della rupe di Civita con un finanziamento di un miliardo della protezione civile e con il coordinamento scientifico dell'Enea. Il progetto consiste nello scavo nell'area del Vescovato di due pozzi larghi tre metri per due e profondi sedici metri, dall'interno dei quali a diverse quote verrebbero sparati verso il ciglio esterno della rupe e verso l'interno, per fare da ancoraggio, dei tiranti, che « incatenerebbero » quella porzione della rupe. Questo progetto dovrebbe essere una porzione di un progetto più ampio che prevede la realizzazione di una serie di pozzi tutto intorno il ciglio esterno di Civita, per « incatenare » l'intera rupe, e altre opere di consolidamento dello zoccolo argilloso sul quale i tufi sono poggiati. Il progetto, de-

finito sperimentale sembra almeno in parte ricalcare un vecchio progetto proposto alcuni anni fa, che prevedeva tra l'altro l'eliminazione del ponte e un accesso al paese attraverso una galleria, che sarebbe penetrata nella rupe all'altezza della sella, e un ascensore per raggiungere la quota della piazza. Dall'interno della galleria sarebbero state fatte opere di consolidamento con iniezioni di cemento e ancoraggi vari. Questo primo progetto, nonostante fosse stato fatto proprio dal consiglio comunale, fu poi abbandonato per il suo alto costo e per i rischi che comportava —:

se non ritengano di dover studiare, progettare e definire un progetto globale di tutela e recupero della rupe di Civita e del suo patrimonio storico artistico, attuando poi gli interventi necessari in modo rigoroso e meno estemporaneo di quanto avvenuto in passato;

se non ritengano di dover intervenire affinché non vengano posti in essere interventi episodici e scollegati fra loro che invece di risolvere i problemi rischiano di aggravarli in considerazione della delicata caratteristica fisica, morfologica, geologica e storico-artistica dei luoghi;

se ritengano che l'ente che coordina il progetto descritto abbia sufficiente competenza e titoli in materia di geologia e se non debba piuttosto svolgere attività di ricerca invece che attività progettuale e operativa;

se non ritengano che la delicatezza degli interventi imponga l'utilizzo di strumenti manovrati a mano per evitare traumi alla rupe, così come previsto dal progetto, e non di mezzi pesanti e scavatrici il cui uso non era assolutamente previsto;

se non ritengano, infine, estremamente grave che in attesa della modifica del progetto, i lavori vadano avanti nonostante la soprintendenza abbia deciso di spostare la localizzazione di alcune opere in seguito al ritrovamento di reperti archeologici.

(4-12249)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali, sulla base delle notizie fornite dalla competente Soprintendenza Archeologica per l'Etruria Meridionale, ha comunicato che i lavori di risanamento del versante settentrionale della rupe di Civita di Bagnoregio (VT) sono iniziati nel febbraio di quest'anno ed hanno posto in luce un settore di banco tufaceo disseminato di cavità di diversa grandezza e forma, apparentemente disposte senza un ordine e non associate a materiali archeologici. Sul ciglio della rupe, invece, si è rinvenuta una deposizione a fossa contenente ossa umane, in parte rovinata a valle. Al centro del cantiere si è scoperta una corta e profonda fossa scavata nel banco, contenente pochi frammenti di ceramica acroma e di laterizi di problematico inquadramento cronologico.*

Per quanto attiene il quesito circa la competenza in materia geologica dell'Ente coordinatore del progetto, la citata Soprintendenza, nel rilevare che i due pozzi previsti dal progetto non vanno ad interessare i due manufatti sicuramente archeologici emersi nell'area di scavo, ha precisato che l'arretramento degli stessi è stato adottato dalla Direzione Lavori per problemi legati alla solidità del banco di tufo e che da parte sua non è stato mai posto in opera alcun fermo dei lavori.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargonone.

URSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri per la funzione pubblica e gli affari regionali, dei lavori pubblici, del tesoro e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

le infrastrutture quali le strade, le ferrovie, i porti, la rete idrica e quella telematica sono ormai vecchie ed insufficienti;

i cantieri bloccati o mai aperti e i finanziamenti che non arrivano e i fondi che non riescono a spendere;

il problema delle reti e delle infrastrutture per lo sviluppo del Lazio nei settori idrico, ferroviario, difesa del suolo, portuale, igienico-sanitario, telematico e viario sono tutti aspetti che rivestono un interesse cruciale per il rilancio del tessuto produttivo della regione Lazio;

è necessario ed urgente intervenire al fine di rimuovere le inerzie burocratiche, le gelosie amministrative e i conflitti di competenze;

a titolo puramente esemplificativo si fa presente che solo a Roma, stando ad un'indagine sui lavori bloccati nella regione Lazio, i cantieri fermi per cause burocratiche sono più di quindici; seicento miliardi aspettano di essere utilizzati per opere importanti;

è altrettanto urgente realizzare dei progetti che attualmente rivestono delle funzioni essenziali e che siano cantierabili;

dal punto di vista delle infrastrutture la situazione del Lazio è drammatica: infatti il *deficit* è innegabile;

il Giubileo è in ritardo, ma, stando ad alcune dichiarazioni di esponenti dell'attuale esecutivo, sembra che si farà di tutto perché l'anno 2000 non cominci con i cantieri aperti, soprattutto davanti a San Pietro —:

se non ritengano opportuno intervenire per conoscere la reale situazione;

come intendano rimuovere gli ostacoli causati dall'inerzia della burocrazia affinché tutte le opere previste per il Giubileo vengano realizzate o rimodulate entro i tempi previsti. (4-11292)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, si fa presente che con il DL. 67/97 si è provveduto allo sblocco dei cantieri, ai fini della ripresa e completamento degli appalti ed opere pubbliche.*

Si precisa, inoltre, che l'articolo 1 comma 3-bis della legge n. 651/96, recante « misure urgenti per il grande Giubileo del 2000 », al fine di assicurare che i lavori in programma siano terminati per l'evento

giubilare, prevede il defianziamento degli interventi nel caso in cui non vengano rispettati i termini amministrativi e di completamento delle opere previste nel piano.

Inoltre, è stato istituito il Servizio di monitoraggio che assicura un controllo permanente sullo stato di attuazione degli interventi previsti nel piano stesso e sul rispetto dei termini per il completamento delle opere.

Si comunica, infine, che la Commissione per Roma Capitale, come ulteriore garanzia del rispetto dei termini, ha richiesto ai soggetti beneficiari degli interventi, compresi nel piano, di attestare con apposita certificazione la fattibilità delle opere ed i termini previsti per l'esecuzione dei lavori.

L'ANAS, allo scopo di migliorare la viabilità dell'area romana in vista del Giubileo 2000 ha predisposto un programma di interventi sull'Autostrada Roma-Fiumicino e sull'Autostrada del Grande Raccordo Anulare

Autostrada Roma-Fiumicino

Il continuo incremento del traffico aereo e l'importanza che questo asse autostradale ha assunto anche per il collegamento con il Comune di Fiumicino, hanno fatto ritenere opportuno prevedere l'ampliamento a tre corsie per ogni senso di marcia (più corsia di emergenza) dell'attuale piattaforma per conformarla a quella in corso di realizzazione sul G.R.A.

L'intervento è stato suddiviso in tre lotti:

1° Lotto - Dal G.R.A. (Km. 6+860) al ponte sul Rio Galeria (Km. 10+800);

2° Lotto - Dal ponte sul Rio Galeria allo svincolo con la A12 (Km. 14+00);

3° Lotto - Dallo svincolo della A12 all'Aeroporto Leonardo da Vinci (Km.18+400).

La progettazione dei tre lotti è, per il primo, in fase esecutiva acquisita, per il secondo e terzo in fase esecutiva in corso.

Nell'ambito del secondo lotto è prevista la demolizione e ricostruzione del cavalcavia sulla ferrovia Roma-Fiaticino, il prolungamento di tutti gli altri sottovia e l'ampliamento del ponte sul Rio Galeria. Inoltre, nei pressi dello svincolo per la A12 è prevista una serie di rampe a potenziamento dello svincolo stesso per garantire i collegamenti tra le due autostrade e le eventuali complanari. È prevista anche una variante altimetrica determinata dal suddetto rifacimento del cavalcavia ferroviario; nei rimanenti due lotti non sono previste varianti altimetriche.

Autostrada del grande raccordo anulare

Risultano già adeguati a tre corsie per ogni senso di marcia (più corsia di emergenza) 33 chilometri circa di autostrada, corrispondenti ai tratti compresi fra la SS. 4 Salaria e la SP. Prenestina, fra la SS. 511 Anagnina e la SS. 215 Tuscolana, fra la SP Ardeatina e la SS. 148 Pontina e fra la SS. 8 via del Mare e via della Pisana.

Per il potenziamento la massima priorità è stata assegnata al tratto Sud-Est compreso fra l'autostrada per Firenze e quella per Fiaticino, spingendosi fino alla SS. 1 Aurelia, che risulta il tratto più compromesso e di primaria importanza per le arterie che vi convergono. Infatti su questo quadrante confluiscono i collegamenti Nord-Sud e Tirreno-Adriatico, nonché quelli con gli aeroporti Leonardo da Vinci e di Ciampino.

Un primo programma di completamento prevede l'eliminazione delle soluzioni di continuità esistenti sul tratto compreso fra le autostrade per Firenze, L'Aquila, Napoli, Fiaticino e Civitavecchia fino all'Aurelia, dove sono state già avviate le progettazioni esecutive dei seguenti lotti:

Lotti 16/17 - Dal Km. 36+100 al km. 40+020, tratto fra lo svincolo per la via Prenestina e lo svincolo per Tor Vergata Romanina;

Lotto 18/b - Dal Km. 41+165 al Km. 43+280, zona artigianale « dei lampadari »;

Lotto 19 - Dal Km. 43+280 al Km. 46+500, zona del Parco dell'Appia Antica;

Lotto 22/a Dal Km. 54+400 al Km. 59+885, ponte sul Tevere in località Mezzocammino (via Ostiense e via del Mare);

Lotto 23/b - Dal Km. 65+515 al km. 68+223, tratto fra lo svincolo per via della Pisana e lo svincolo per la Aurelia.

In tal modo viene a completarsi il tratto, già adeguato a tre corsie, fra la via Salaria e la Aurelia.

Per il rimanente tratto di autostrada fra la via Aurelia e la via Salaria, comprendente i lotti 2°, 3°, 4°, 5° e 6° e pari a complessivi 18 chilometri circa, sono state già avviate le relative fasi progettuali.

Particolarmente per i lotti 2° - primo stralcio, fra la via Aurelia e via di Boccea, e 6°, fra la via Flaminia e la via Salaria (ponte sul Tevere a Castel Giubileo), la progettazione risulta attualmente in una fase più avanzata rispetto al rimanente tratto. La cantierizzazione delle opere da eseguire sulle due autostrade è prevista per il prossimo novembre; l'ultimazione è invece prevista entro il 1999.

Nel programma degli interventi, di competenza di questa Amministrazione, non sono comprese opere finanziate con i fondi posti a disposizione per le celebrazioni del Giubileo 2000.

Era stato sottoscritto in data 11.12.1995 un protocollo d'intesa con la Regione Lazio ed Autorità Portuale di Civitavecchia nel quale sono previste alcune spese di competenza di questa Amministrazione da realizzare con fondi OO.MM. ed aree depresse nel porto di Civitavecchia che di seguito si indicano:

prolungamento dell'antemurale C. Colombo dell'importo di L.75 miliardi circa;

rifiorimento della scogliera dell'antemurale C. Colombo dell'importo di L. 16 miliardi circa;

costruzione di nuove banchine commerciali.

Gli interventi verranno realizzati dall'Autorità Portuale di Civitavecchia.

Per quel che riguarda il finanziamento delle opere, la prima sarà realizzata con i fondi messi a disposizione dal Ministero del Tesoro per il finanziamento di interventi per grandi opere infrastrutturali nelle aree depresse del territorio nazionale di cui all'articolo 4 del decreto-legge 23.08.1995 n. 244, convertito dalla legge 8.8.1995 n. 341.

Gli altri due interventi saranno realizzati con i fondi che questa Amministrazione provvederà ad accreditare all'Autorità Portuale.

Per quanto concerne, infine, il problema delle infrastrutture idriche, si precisa che questo Ministero è competente in linea tecnico-amministrativa alla concessione dell'uso delle acque a norma del T.U. 11.12.1993 n. 1775.

Le reti idriche per la distribuzione delle acque, quali gli acquedotti, sono generalmente opere finanziate, costruite e gestite dagli Enti Locali e pertanto notizie sull'eventuale funzionamento e stato delle opere relative, potranno essere acquisite presso i medesimi e la Regione.

Per quanto riguarda le opere di difesa del suolo, si fa presente che lo scorso luglio è stato approvato il Piano Stralcio di bacino del fiume Tevere per il tratto Orte-Castel Giubileo che rappresenta uno strumento indispensabile per il futuro riassetto del territorio e comporta, altresì, una profonda rivalutazione delle grandi infrastrutture esistenti.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

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

da oltre quattro settimane una ditta di Bergamo, probabilmente autorizzata dalle Ferrovie dello Stato spa, sta abbattendo il ponte sul fiume Bacchiglione della ex linea ferroviaria Treviso-Ostiglia;

la linea ferroviaria Treviso-Ostiglia è stata costruita durante la prima guerra

mondiale con scopi prevalentemente militari ed è stata progettata, per ragioni di sicurezza, secondo un tracciato rettilineo, lontano dai maggiori centri abitati e non fiancheggiato da altre linee di comunicazione; fino al 1967, anno della sua dismissione, ha rappresentato un'importante arteria di comunicazione per le province di Vicenza, Padova, Rovigo e Verona, a sostegno delle attività agricole, industriali e commerciali della zona;

uno studio dell'Anas di qualche anno fa, riprendendo l'idea sostenuta da decenni dai comuni e dalle province interessati, ha proposto l'utilizzo del tracciato della ferrovia Treviso-Ostiglia per la realizzazione di una strada di scorrimento veloce che potrebbe risolvere i problemi locali di inadeguatezza dei collegamenti con la grande viabilità, individuando proprio nelle caratteristiche del tracciato esistente la convenienza per la sua utilizzazione;

tale convenienza si basa soprattutto sul contenimento della spesa e la salvaguardia ambientale, in quanto il tracciato è perfettamente collocato nel territorio, costituisce già una linea continua di separazione dello stesso territorio e delle singole proprietà, materializza tutti gli attraversamenti sia delle strade che dei corsi d'acqua, offre un sedime già di proprietà pubblica, largo da 13 a 25 metri, che sarebbe sufficiente allargare, realizzando un'opera in perfetta armonia con il paesaggio e l'ambiente e soprattutto senza sottrarre ad altre attività, e in particolare all'agricoltura, alcuna porzione di territorio;

la proposta dell'Anas, malgrado sia sostenuta da tutti gli enti locali interessati, non ha avuto alcun seguito, mentre sta avanzando il progetto della « bretella » di collegamento tra l'autostrada A4 e Longare, che crea non indifferenti danni ambientali e un'irreversibile distruzione del territorio coltivato;

l'operazione dell'abbattimento del ponte sul fiume Bacchiglione, che ha privato il paesaggio di un elemento caratteristico e di una testimonianza storica, è

avvenuto senza informare i sindaci interessati dei comuni di Montegalda e Montegaldella, pochi giorni dopo l'inoltro della richiesta all'Unione europea, da parte delle amministrazioni locali, per l'assegnazione di specifici contributi per il recupero dei percorsi ambientali —:

quale sia l'amministrazione pubblica che ha autorizzato l'abbattimento del ponte sul fiume Bacchiglione della ex linea ferroviaria Treviso-Ostiglia, quale sia il costo di tale operazione di abbattimento e se sia stata inoltrata richiesta di autorizzazione alla sovrintendenza per i beni culturali e ambientali;

quali siano i motivi per i quali, a suo tempo, è stata abbandonata la proposta dell'Anas per il riutilizzo del tracciato ferroviario come sede di una nuova superstrada, malgrado tale proposta sia accolta nei piani infrastrutturali e territoriali, regionali e provinciali, e malgrado la stessa sia sostenuta da tutti gli enti locali interessati, riuniti in un comitato promotore, che intravedono da sempre nella realizzazione di quest'opera non solo la leva per il riscatto economico e strutturale dei loro territori, ma anche l'unica soluzione per salvaguardare i centri abitati dall'inquinamento atmosferico e acustico, provocato dall'attraversamento degli automezzi pesanti e dalle auto di transito provenienti dall'autostrada « Serenissima »;

se il Ministro dei trasporti e della navigazione non intenda prendere in considerazione il riutilizzo del tracciato ferroviario per risolvere i problemi della viabilità della zona e quali provvedimenti intenda adottare contro i responsabili dell'operazione di abbattimento del citato ponte. (4-09166)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, il Ministero dei Trasporti ha fatto presente che la tratta Colonia Veneta-Grisignano di Zocco della linea Ostiglia Grisignano è stata dismessa dall'esercizio ferroviario l'1.10.1966 poi definitivamente soppressa ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 777 del*

12.9.1972 e decreto del Presidente della Repubblica n. 140 del 18.04.84, per cui dalla data di dismissione non sono stati più effettuati interventi manutentivi.

Per quanto riguarda la demolizione della travata sul Fiume Bacchiglione detto Dicastero ha precisato che, agli inizi dell'anno in corso, è stata emanata una disposizione con la quale si prevedeva la sistematica sostituzione di tutte le travate costruite prima del 1925.

Tuttavia la travata in questione, dopo oltre 30 anni di assenza di manutenzione non sarebbe stata idonea a sopportare carichi né ferroviari né stradali oltre al fatto che notoriamente la sagoma ferroviaria è molto più stretta di quella stradale per cui l'utilizzo di travate ferroviarie, specie a semplice binario, per impieghi stradali non è sempre possibile.

Pertanto, la decisione della demolizione della travata è stata necessariamente adottata sia per la vetustà ed inaffidabilità della stessa e sia pure per il fatto che, nonostante parecchi interventi di sbarramento eseguiti, l'opera continuava ad essere utilizzata per transiti illeciti di ignoti con grave pericolo per l'incolumità fisica degli stessi; anzi, gli sbarramenti più volte posti in atto sono sempre stati demoliti o rimossi.

Per la demolizione della travata non vi è stato alcun esborso di cassa. Tale operazione è rientrata in un programma di demolizioni che, nel caso specifico, ha comportato un introito valutabile di L. 6.500.000.

L'ANAS, d'altra parte, ha riferito che non rientra tra gli obiettivi primari dell'Ente quello di riutilizzare il vecchio tracciato ferroviario Treviso-Ostiglia al fine di costruire una superstrada.

Tale opera non è stata neppure segnalata dalla Regione Veneto, la quale ha invece individuato altri lavori ritenuti più urgenti e che pertanto fanno parte di un elenco di inseribilità.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

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

sulla strada statale n. 35 denominata «dei Giovi» nel tratto tra i chilometri 13,600 e 14,400, siti nel comune di Pozzolo Formigaro, sono stati eseguiti lavori di ampliamento della carreggiata e della relativa banchina;

tali lavori hanno comportato l'esproprio da parte dell'ente nazionale per le strade — compartimento della viabilità per il Piemonte di porzioni di terreno di proprietà della impresa « Fossati srl »;

il tratto di strada in questione non era particolarmente accidentato e non è neanche collocato in una zona da considerarsi a rischio di frane o di smottamenti, o comunque soggetto a dissesto idrogeologico —:

quali motivi di ordine pratico abbiano giustificato l'esecuzione di tali lavori e le relative spese e quali siano i requisiti di pubblica utilità e di urgenza posti dalla legge come necessari per giustificare l'esproprio. (4-11572)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade fa presente che il piano viabile della S.S. n. 35 bis « dei Giovi » presenta in varie tratte deformazioni e retinature causate da un cassonetto stradale non adeguato a sopportare i carichi di autoveicoli pesanti che percorrono la statale medesima.*

Nel tratto compreso tra i Km. 13+600 e 14+400 in Comune di Pozzolo Formigaro, l'ANAS precisa di aver eseguito lavori per la bonifica parziale del corpo stradale, il rafforzamento della sovrastruttura e l'adeguamento dei fossi laterali.

La sezione stradale non necessita invece di allargamento soddisfacendo già i requisiti di cui alla classe IV del tipo UNI-CNR.

Per quanto concerne infine gli espropri previsti, l'Ente riferisce che gli stessi si sono resi necessari per la sistemazione dei fossi laterali onde evitare il ristagno delle acque

ai lati della strada, con pregiudizio della stabilità del corpo stradale.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Barbone.

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

in data 6 ottobre 1997 si è insediato il commissario straordinario dell'Eaap, avvocato Lorenzo Pallesi, nominato con Dpcm 15 settembre 1997;

il suddetto avvocato non risulta aver lasciato l'incarico di presidente della Consap e di consigliere dell'Arin, cumulando, quindi, tutti gli incarichi ed usufruendo dei relativi benefici, pur in presenza di un impegno assorbente quale quello di commissario del più grande acquedotto d'Europa;

della questione sarebbe opportuno investire, fra l'altro, la Corte dei conti —:

quali iniziative intenda assumere il Governo al fine di evitare quello che l'interrogante ritiene un illegittimo cumulo di incarichi e benefici anche incompatibili. (4-13018)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, si fa presente che, dall'esame degli statuti dell'Azienda Risorse Idriche di Napoli (A.R.I.N.) e della Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici (C.O.N.S.A.P) non sembrano emergere cause di incompatibilità con la nomina dell'Avv. Lorenzo PALLESI a Commissario Straordinario dell'Ente Autonomo Acquedotto Pugliese.*

Per opportuna conoscenza, sono in visione, presso il servizio stenografia, gli statuti in questione.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Gianni Francesco Mattioli.

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

il 12 dicembre 1993 è crollato, in località Paiesco, un ponte sulla strada statale n. 337 della Valle Vigezzo (provincia del Verbano-Cusio-Ossola), che è stato temporaneamente sostituito con una struttura provvisoria in ferro che permette (con molta difficoltà) il transito a solo senso unico alternato;

è stato predisposto un progetto per il rifacimento del ponte con un costo di lire 1.330.000.000;

risulta che il progetto stesso non sia stato finanziato, né inserito nei programmi dell'Anas per la sistemazione della predetta strada statale n. 337 in più punti in condizioni critiche —:

se non ritenga di dover intervenire con urgenza sugli organismi competenti al fine di ripristinare al più presto il ponte predetto;

quali ritenga siano i tempi necessari per procedere all'appalto delle opere e conseguentemente i tempi di ultimazione del manufatto. (4-10425)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le strade con nota n. 1657-1698-1702-1728 del 24.6.1997 ha fatto presente che la SS. n. 337 della « Valle Vigezzo » al Km. 8+400 si sviluppa a mezza costa con muro di sostegno a valle e che l'evento calamitoso del dicembre 1993 ha causato il crollo di detto muro e non del ponte in località Paiesco.*

Il Compartimento ANAS di Torino è intervenuto prontamente con la sistemazione provvisoria di due spalle e il varo di travi in acciaio provvedendo così al ripristino del transito a senso unico alternato a vista — tuttora in esercizio — ed avviando nel contempo lo studio di un progetto per la ricostruzione del muro e l'adeguamento della sede stradale con idonee campate ad arco.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.

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

la strada statale n. 337 della Valle Vigezzo, nell'attraversare il centro urbano del comune di Re, è costretta ad un restringimento pericoloso della carreggiata ed ad una serie di curve, in prossimità del Santuario della Madonna del Sangue;

da decenni si parla di una variante della statale stessa, che però ora l'Anas avrebbe comunicato di non poter finanziare — almeno per i prossimi anni — a causa della scarsità dei finanziamenti;

si ripropone quindi il problema in termini di urgenza almeno per i punti più pericolosi —:

quali interventi di carattere urgente l'Anas ritenga comunque di avviare in relazione all'attraversamento dell'abitato di Re, sia per quanto riguarda la sicurezza dei veicoli e dei pedoni sia con riferimento alla manutenzione delle strutture di sostegno della strada, soprattutto in prossimità del predetto Santuario. (4-12047)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente che il progetto relativo alla costruzione della variante all'abitato di Re, compresa tra i Km. 21+300 e 22+700 della SS. n. 337 della Valle Vigezzo », fu approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente medesimo nell'adunanza del 10.09.1992, con voto n. 1024.*

In tale sede venne stabilito che l'appalto dei lavori doveva essere, considerata l'urgenza, effettuato mediante licitazione privata a termini abbreviati, non appena acquisiti i necessari pareri.

L'esecuzione dei relativi lavori, però, non ha avuto luogo a causa della mancata autorizzazione del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali che ha ritenuto tale intervento lesivo del contesto paesaggistico.

L'ANAS precisa che il competente Compartimento di Torino, riscontrando l'aggravamento delle già precarie condizioni di stabilità delle strutture di sostegno a salvaguardia del Santuario della

Madonna del Sangue, ha ritenuto indispensabile intervenire con opere atte ad eliminare lo stato di pericolosità dell'attuale stato dell'arteria.

Detto Compartimento autorizzato dall'Ente a rielaborare il progetto, a suo tempo approvato, sulla base della normativa vi-

gente e delle osservazioni prescritte dal Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, sta procedendo in tal senso.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici: Antonio Bargone.